

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Arrêté du 9 décembre 2010 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification des divisions 130, 213 et 221 du règlement annexé)**

NOR : DEVT1030140A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 841<sup>e</sup> session en date du 1<sup>er</sup> décembre 2010,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 9 ci-après.

**Art. 2.** – Dans l'annexe 130.A.3 « Navires étudiés en commission centrale de sécurité. – Certificats spécifiques et documents soumis à approbation. – Etude et visas » de la division 130 « Délivrance des titres de sécurité » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le premier tableau est modifié par l'ajout de la ligne suivante :

DOCUMENT	ÉTUDE	VISA
Plan d'opérations STS (MARPOL annexe VI règle 41)	CCS	CSN

**Art. 3.** – Sont ajoutés à l'article 213-1.01 du chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé les alinéas suivants :

« 31 “*Résidus d'hydrocarbures (boues)*” désigne les déchets résiduels d'hydrocarbures produits pendant l'exploitation normale du navire tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires, de l'huile usée obtenue par séparation qui provient du matériel de filtrage des hydrocarbures, de l'huile usée recueillie dans des gattes et des huiles hydrauliques et lubrifiantes usées.

« 32 “*Citerne à résidus d'hydrocarbures (boues)*” désigne une citerne qui sert à stocker les résidus d'hydrocarbures (boues) à partir de laquelle les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation ou par tout autre moyen d'évacuation approuvé.

« 33 “*Eaux de cale polluées (par les hydrocarbures)*” désigne les eaux qui peuvent être contaminées par des hydrocarbures provenant, par exemple, de fuites ou de travaux d'entretien dans la tranche des machines. Tous les liquides pénétrant dans le système d'assèchement des cales, y compris les puisards, les tuyautages d'assèchement des cales, le plafond de ballast ou les citernes de stockage des eaux de cale, sont considérés comme des eaux de cale polluées (par les hydrocarbures).

« 34 “*Citerne de stockage des eaux de cale polluées*” désigne une citerne qui sert à recueillir les eaux de cale polluées avant leur rejet, leur transfert ou leur évacuation. »

L'article 213-1.12 du chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé par l'article suivant :

*« Article 213-1.12**« Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)*

- « 1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type de machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions du présent chapitre.
- « 2. Les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation visé à l'article 213-1.13 ou par tout autre moyen d'évacuation approuvé. La ou les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) :
- « .1 doivent être munies d'une pompe réservée à l'évacuation qui soit capable d'aspirer le contenu de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) ; et
  - « .2 ne doivent être munies d'aucun raccordement d'évacuation avec le circuit d'assèchement des cales, la ou les citernes de stockage des eaux de cale polluées, le plafond de ballast ou les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, mais peuvent toutefois être équipées de dispositifs de vidange pourvus de soupapes à fermeture automatique à commande manuelle et de dispositifs permettant une surveillance visuelle ultérieure de l'eau déposée, qui sont raccordés à une citerne de stockage des eaux de cale polluées ou à un puisard, ou être équipées d'un autre dispositif, à condition que ce dernier ne soit pas raccordé directement au circuit d'assèchement des cales.
- « 3. les tuyaux qui desservent les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) ne doivent avoir aucun raccordement direct à la mer autre que le raccord normalisé de jonction visé à l'article 213-1.13.
- « 4. A bord des navires livrés après le 31 décembre 1979, tels que définis à l'article 213-1.01.28.2, les citernes à résidus d'hydrocarbures doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et l'évacuation des résidus dans les installations de réception. Les navires livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis à l'article 213-1.01.28.1, doivent satisfaire à la présente prescription dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique. »

Le premier alinéa de l'article 213-1.13 du chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé par l'alinéa suivant :

« Afin que les tuyautages des installations de réception puissent être raccordés aux tuyautages du navire servant à évacuer les résidus provenant des bouchains de la tranche des machines et des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues), les uns comme les autres doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celles figurant dans le tableau suivant : »

Le paragraphe 2.3 de l'article 213-1.17 du chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé par l'alinéa suivant :

« .3 Collecte et élimination des résidus d'hydrocarbures (résidus d'hydrocarbures [boues]) ; ».

Le paragraphe 7.2 de l'article 213-1.38 du chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé par l'alinéa suivant :

« Les gouvernements des Parties à la présente Convention doivent veiller à ce que tous les navires habilités à battre leur pavillon soient équipés, avant d'entrer dans la zone de l'Antarctique, d'une ou de plusieurs citernes d'une capacité suffisante pour conserver à bord toutes les résidus d'hydrocarbures (boues), tout le ballast pollué, toutes les eaux de nettoyage des citernes et tous les autres résidus et mélanges contenant des hydrocarbures pendant qu'ils sont exploités dans la zone et aient conclu des arrangements pour évacuer ces résidus d'hydrocarbures dans une installation de réception après avoir quitté la zone. »

Est ajouté au chapitre 213-1 « Prévention de la pollution par les hydrocarbures » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé une partie 8 intitulée « Prévention de la pollution au cours des opérations de transfert de cargaison d'hydrocarbures entre pétroliers en mer » et comprenant les articles suivants :

*« Article 213-1.40**« Champ d'application*

- « 1. Les règles figurant dans la présente partie s'appliquent aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui effectue un transfert de cargaison d'hydrocarbures avec un autre pétrolier en mer (opérations de transfert de navire à navire [STS]), et à leurs opérations STS effectuées le 1<sup>er</sup> avril 2012, ou après cette date. Toutefois, les opérations STS effectuées avant cette date mais après l'approbation par l'administration du plan d'opérations STS requis en vertu de la règle 41.1 doivent être conformes au plan d'opérations STS.
- « 2. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations de transfert d'hydrocarbures concernant des plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage,

les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production, au stockage d'hydrocarbures au large et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large d'hydrocarbures de production (\*).

---

« (\*) Le chapitre 7 de l'annexe I révisée de MARPOL 73/78 (résolution MEPC.117[52]) et l'article 56 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ont trait et s'appliquent à ces opérations.

- « 3. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations de soutage.
- « 4. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations STS nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou sauvegarder des vies humaines en mer ou pour lutter contre des événements de pollution particuliers en vue de réduire au minimum les dommages de pollution.
- « 5. Les articles figurant dans la présente partie ne s'appliquent pas aux opérations STS lorsque l'un quelconque des navires intervenant est un navire de guerre, un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et utilisé exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

*« Article 213-1.41*

*« Règles générales relatives à la sécurité et à la protection du milieu marin*

- « 1. Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment procéder à des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date. L'Administration approuve le plan d'opérations STS de chaque pétrolier, suivant les modalités définies par la division 130 du présent règlement. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.
- « 2. Le plan d'opérations STS doit être établi compte tenu des renseignements figurant dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opération STS retenues par l'Organisation (\*). Le plan d'opération STS peut être incorporé dans un système de gestion de sécurité existant, tel que prescrit aux termes du chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, si cette prescription est applicable au pétrolier en question.

---

« (\*) Manuel sur la pollution par les hydrocarbures de l'OMI, partie I (Prévention), telle que modifiée, et « Ship-to-ship Transfer Guide (Petroleum) » de l'ICS et de l'OCIMF (quatrième édition, 2005).

- « 3. Tout pétrolier soumis aux dispositions de la présente partie et se livrant à des opérations STS doit se conformer à son plan d'opérations STS.
- « 4. La personne qui assure la supervision générale des opérations STS doit avoir les qualifications requises pour s'acquitter de toutes les tâches pertinentes, compte tenu des qualifications spécifiées dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation (\*).

---

« (\*) Manuel sur la pollution par les hydrocarbures de l'OMI, partie I (Prévention), telle que modifiée, et « Ship-to-ship Transfer Guide (Petroleum) » de l'ICS et de l'OCIMF (quatrième édition, 2005).

- « 5. Les registres (\*) des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être aisément accessibles aux fins d'inspection.

---

« (\*) Chapitres 3 et 4 de l'annexe I révisée de MARPOL 73/78 (résolution MEPC.117[52]) ; prescriptions relatives à l'inscription dans le registre des hydrocarbures des opérations de soutage et de transfert des cargaisons d'hydrocarbures et tous registres prescrits par le plan d'opérations STS.

*« Article 213-1.42*

*« Notification*

- « 1. Chaque pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre qui envisage de se livrer à une opération STS dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un Etat Partie à la Convention Marpol annexe VI doit en informer cette Etat Partie au moins quarante-huit heures avant l'heure à laquelle l'opération STS est prévue. Lorsque, dans un cas exceptionnel, tous les renseignements spécifiés au paragraphe 2 ne sont pas disponibles au moins quarante-huit heures à l'avance, le pétrolier qui décharge la cargaison d'hydrocarbures doit signaler à l'Etat Partie à la Convention Marpol, annexe VI, au moins quarante-huit heures à l'avance qu'une opération STS aura lieu et les renseignements spécifiés au paragraphe 2 doivent être communiqués à l'Etat Partie dans les meilleurs délais.

- « 2. La notification visée au paragraphe 1 de la présente règle (\*) doit comprendre au moins les renseignements suivants :
- « .1 nom, pavillon, indicatif d'appel, numéro OMI et heure prévue d'arrivée des pétroliers intervenant dans les opérations STS ;
  - « .2 date, heure et lieu géographique auxquels les opérations STS doivent commencer ;
  - « .3 si les opérations STS doivent être effectuées au mouillage ou en route ;
  - « .4 type d'hydrocarbures et quantité ;
  - « .5 durée prévue des opérations STS ;
  - « .6 identification et coordonnées du prestataire de services ou de la personne assurant la supervision générale des opérations STS ; et
  - « .7 confirmation que le pétrolier a à bord un plan d'opérations STS conforme aux prescriptions de la règle 41.

« (\*) Voir les points de contact nationaux dont la liste figure dans la circulaire MSC-MEPC.6/Circ.4 du 31 décembre 2007 ou ses amendements ultérieurs.

- « 3. s'il y a un changement de plus de six heures de la date prévue d'arrivée d'un pétrolier sur les lieux ou dans la zone des opérations STS, le capitaine, le propriétaire ou l'agent de ce pétrolier doit informer l'Etat Partie à la Convention Marpol, annexe VI, visée au paragraphe 1 de la présente règle de la nouvelle heure prévue d'arrivée. »

L'appendice 213-1.II de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est supprimé.

La partie I de l'appendice 213-1.III de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacée comme suit :

#### « APPENDICE 213-1.II

#### « MODÈLE DE REGISTRE DES HYDROCARBURES

#### « REGISTRE DES HYDROCARBURES

#### « PARTIE I. – Opérations concernant la tranche des machines (Tous les navires)

« Nom du navire :

« Numéro ou lettres distinctifs :

« Jauge brute :

« Période allant du :

au :

« *Note.* – La partie I du registre des hydrocarbures doit être fournie à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 autre qu'un pétrolier, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la tranche des machines. La partie II du registre des hydrocarbures doit être fournie en outre aux pétroliers, pour l'inscription des opérations pertinentes concernant la cargaison et le ballast.

#### « Introduction

« On trouvera ci-après la liste complète des renseignements sur les opérations concernant la tranche des machines qui doivent, le cas échéant, être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I, conformément à la règle 17 de l'annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Les renseignements ont été groupés par opération, chaque opération étant désignée par une lettre.

« Pour consigner une opération dans le registre des hydrocarbures, partie I, il faut indiquer dans les colonnes appropriées la date, le code de l'opération et le numéro de la rubrique et inscrire dans les espaces vides les renseignements requis en suivant l'ordre chronologique.

« Les mentions correspondant à chaque opération, lorsque celle-ci est terminée, doivent être signées et datées par l'officier ou les officiers responsables. Chaque page, lorsqu'elle est remplie, doit être signée par le capitaine du navire.

« Le registre des hydrocarbures, partie I, se réfère fréquemment aux quantités d'hydrocarbures. Toutefois, la précision limitée des instruments de mesure des citernes, les variations de température et les résidus adhérent aux parois auront des incidences sur l'exactitude des relevés. Il conviendrait d'interpréter en conséquence les mentions portées sur le registre des hydrocarbures, partie I.

« Dans le cas d'un rejet d'hydrocarbures accidentel ou exceptionnel, les circonstances et les motifs du rejet doivent être consignés dans le registre des hydrocarbures, partie I.

« Toute défaillance du matériel de filtrage des hydrocarbures doit être consignée dans le registre des hydrocarbures, partie I.

« Les mentions doivent être portées au moins en anglais, en espagnol ou en français sur le registre des hydrocarbures, partie I, pour les navires possédant un Certificat IOPP. Si les mentions sont aussi portées dans une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, cette langue doit prévaloir en cas de différend ou de désaccord.

« Le registre des hydrocarbures, partie I, doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, doit se trouver à bord du navire. Il doit être conservé pendant une période de trois ans à compter de la dernière inscription.

« L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la Convention peut inspecter le registre des hydrocarbures, partie I, à bord de tout navire auquel le présent chapitre s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large. Elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre et exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire doit être considérée, dans toute procédure judiciaire, comme une preuve recevable des faits mentionnés dans le registre des hydrocarbures, partie I. L'inspection du registre des hydrocarbures, partie I, et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible et ne pas causer de retard excessif au navire.

#### « LISTE DES RENSEIGNEMENTS À CONSIGNER

« A. – Ballastage ou nettoyage des soutes à combustible liquide :

« 1. Identification de la ou des soutes ballastées.

« 2. Indiquer si les soutes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés.

« 3. Processus de nettoyage :

« .1 position du navire et heure à laquelle le nettoyage a commencé et a été terminé ;

« .2 identification de la ou des soutes qui ont été nettoyées par l'une ou l'autre des méthodes suivantes : rinçage complet, nettoyage à la vapeur, nettoyage au moyen de produits chimiques, type et quantité de produits chimiques utilisés, en m<sup>3</sup> ;

« .3 identification de la ou des soutes dans lesquelles les eaux de nettoyage ont été transférées et quantité en m<sup>3</sup>.

« 4. Ballastage :

« .1 position du navire et heure à laquelle le ballastage a commencé et a été terminé ;

« .2 quantité de ballast si les soutes ne sont pas nettoyées, en m<sup>3</sup>.

« B. – Rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux de nettoyage des soutes à combustible liquide mentionnées à la section A.

« 5. Identification de la ou des soutes.

« 6. Position du navire au début du rejet.

« 7. Position du navire à la fin du rejet.

« 8. Vitesse du navire pendant le rejet.

« 9. Méthode de rejet :

« .1 au moyen du matériel à 15 ppm ;

« .2 dans une installation de réception.

« 10. Quantité rejetée, en m<sup>3</sup>.

« C. – Collecte, transfert et élimination des résidus d'hydrocarbures (boues) :

« 11. Collecte des résidus d'hydrocarbures (boues).

« Indiquer la quantité de résidus d'hydrocarbures (boues) conservés à bord. Consigner les quantités une fois par semaine (cela signifie que la quantité doit être consignée une fois par semaine [\*], même si le voyage dure plus d'une semaine) :

« .1 identification de la ou des citernes ;

« .2 capacité de la ou des citernes ..... m<sup>3</sup> ;

« .3 quantité totale conservée ..... m<sup>3</sup> ;

« .4 quantité de résidus recueillie manuellement ..... m<sup>3</sup> ;

« (A l'initiative de l'exploitant, collecte manuelle consistant à transférer les résidus d'hydrocarbures [boues] dans la ou les citernes à résidus d'hydrocarbures [boues].

« (\*) Seulement les citernes mentionnées à la rubrique 3.1 des modèles A et B du Supplément au Certificat IOPP qui sont utilisées pour les résidus d'hydrocarbures (boues).

« 12. Méthodes de transfert ou d'élimination des résidus d'hydrocarbures (boues).

« Préciser la quantité de résidus d'hydrocarbures transférés ou éliminés et indiquer la ou les citernes vidées et la quantité conservée, en m<sup>3</sup> :



- « .1 évacuation dans une installation de réception (identifier le port) (\*) ;
- « .2 transport dans une ou plusieurs autres citernes (indiquer la ou les citernes et leur contenu total) ;
- « .3 incinération (indiquer la durée totale de l'opération) ;
- « .4 autre méthode (préciser).

---

« (\*) Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que le navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

« D. – Déclenchement non automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines :

« 13. Quantité rejetée, transférée ou évacuée, en m<sup>3</sup> (\*) :

---

« (\*) En cas de rejet ou d'élimination d'eaux de cale provenant d'une ou de plusieurs citernes de stockage, identifier cette ou ces citernes et en indiquer la capacité ainsi que la quantité d'eaux qui y est conservée.

« 14. Heure du rejet, du transfert ou de l'évacuation (début et fin de l'opération).

« 15. Méthode de rejet, de transfert ou d'évacuation :

- « .1 au moyen du matériel à 15 ppm (indiquer la position au début et à la fin de l'opération) ;
- « .2 dans une installation de réception (identifier le port) (\*) ;
- « 3. Dans une citerne de décantation, une citerne de stockage ou autre(s) citerne(s) (indiquer la ou les citernes et la quantité totale conservée dans la ou les citernes, en m<sup>3</sup>).

---

« (\*) Le capitaine du navire devrait obtenir de l'exploitant des installations de réception, qui peuvent comprendre des barges ou des camions-citernes, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité d'eaux de nettoyage des citernes, de ballast pollué, de résidus ou de mélanges d'hydrocarbures transférés, ainsi que l'heure et la date du transfert. Ce reçu ou cette attestation, s'il est joint au registre des hydrocarbures, partie I, pourrait aider le capitaine du navire à prouver que le navire n'a pas été impliqué dans un cas présumé de pollution. Le reçu ou l'attestation devrait être conservé avec le registre des hydrocarbures, partie I.

« E. – Déclenchement automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines :

« 16. Heure et position du navire au moment de la mise en marche automatique du dispositif pour le rejet à la mer, au moyen du matériel à 15 ppm.

« 17. Heure de la mise en marche automatique du dispositif pour le transfert des eaux de cale dans la citerne de stockage (identifier la citerne).

« 18. Heure de la mise en marche manuelle du système.

« F. – Etat du matériel de filtrage des hydrocarbures :

« 19. Heure de la défaillance du dispositif (\*).

---

« (\*) L'état du matériel de filtrage des hydrocarbures recouvre aussi celui des dispositifs d'alarme et d'arrêt automatique, le cas échéant.

« 20. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.

« 21. Cause de la défaillance.

« G. – Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures :

« 22. Heure à laquelle le rejet s'est produit.

« 23. Lieu où se trouvait le navire ou position du navire lorsque le rejet s'est produit.

« 24. Quantité approximative et type d'hydrocarbures.

« 25. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales.

« H. – Soutage du combustible liquide ou de l'huile de graissage :

« 26. Soutage :

- « .1 lieu du soutage ;



DATE	CODE (lettre)	RUBRIQUE (numéro)	OPÉRATION/SIGNATURE DE L'OFFICIER RESPONSABLE

Le paragraphe J de la partie II de l'appendice 213-1.III de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé comme suit :

« J. – Collecte, transfert et élimination des résidus et des mélanges d'hydrocarbures qui n'ont pas été traités par d'autres moyens :

« 55. Identification des citernes.

« 56. Quantité transférée ou évacuée de chaque citerne (préciser la quantité conservée, en m<sup>3</sup>).

« 57. Méthode de transfert ou d'évacuation :

« .1 évacuation dans des installations de réception (identifier le port et indiquer la quantité rejetée) ;

« .2 mélange avec la cargaison (indiquer la quantité) ;

« .3 transfert depuis ou vers une ou plusieurs autres citernes, y compris transfert depuis des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) et eaux de cale polluées provenant de la tranche des machines (identifier la ou les citernes ; indiquer la quantité transférée et la quantité totale se trouvant dans la ou les citernes, en m<sup>3</sup>) ; et

« .4 Autre méthode (préciser) ; indiquer la quantité éliminée en m<sup>3</sup>. »

**Art. 4.** – Le second paragraphe de l'article 221-II-1/03-5 de la division 221 « navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé comme suit :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, l'installation de matériaux neufs contenant de l'amiante est interdite pour tous les navires. »

Le paragraphe 2 *bis* de ce même article est supprimé.

Le paragraphe 2.6.3 est ajouté à l'article 221-II-1/35-1 :

« 2.6.3. Les moyens prévus pour l'assèchement des locaux à véhicules et espaces rouliers fermés et des locaux de catégorie spéciale doivent aussi satisfaire aux dispositions des règles 221-II-2/20.6.1.4 et 221-II-2/20.6.1.5. »

**Art. 5.** – Le paragraphe 2.4 est ajouté à l'article 221-II-2/1 :

« 2.4. Les navires ci-après dont les espaces à cargaison sont destinés au transport de marchandises dangereuses en colis doivent satisfaire aux dispositions de l'article 221-II-2/19.3, sauf s'ils transportent des marchandises dangereuses des classes 6.2 et 7 et des marchandises dangereuses en quantités limitées (1) et en quantités exceptées (2), conformément aux tableaux 19.1 et 19.3, au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date :

« .1 navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ; et

« .2 navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 construits le 1<sup>er</sup> février 1992 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, et nonobstant les présentes dispositions ;

« .3 les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et les navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 1986, ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 221-II-2/19.3.3 s'ils satisfont à celles de l'article 221-II-2/54.2.3, telle qu'adoptée par la résolution MSC.1(XLV) ;

« .4 les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et les navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> février 1992, ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions de l'article 221-II-2/19.3.3 s'ils satisfont à celles de la règle 221-II-2/54.2.3, telle qu'adoptée par la résolution MSC.6(48) ;

« .5 les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et les navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 1998, ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions des articles 221-II-2/19.3.10.1 et des articles 221-II-2/19.3.10.2 ; et

« .6 les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 construits le 1<sup>er</sup> février 1992 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 1998, ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions des articles 221-II-2/19.3.10.1 et 221-II-2/19.3.10.2.



- 
- « (1) Se reporter au chapitre 3.4 du code IMDG tel que défini par la division 411 du présent règlement.  
« (2) Se reporter au chapitre 3.5 du code IMDG tel que défini par la division 411 du présent règlement. »

Le paragraphe 2.1 de l'article 221-II-2/16 est remplacé comme suit :

« 2.1. Le manuel d'exploitation pour la sécurité incendie qui est requis doit contenir les renseignements et instructions nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et des opérations de manutention de la cargaison dans le contexte de la sécurité incendie. Ce manuel doit aussi donner des renseignements sur les responsabilités dont l'équipage est chargé pour assurer la sécurité incendie générale du navire pendant les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison et lorsque le navire fait route. Il doit contenir des explications sur les précautions à prendre pour manipuler les marchandises diverses. Dans le cas des navires qui transportent des marchandises dangereuses et des cargaisons en vrac inflammables, le manuel d'exploitation pour la sécurité incendie doit aussi faire référence aux instructions pertinentes concernant la lutte contre l'incendie et la manutention des cargaisons en cas d'urgence qui figurent dans le code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC tel que défini par la division 423 du présent règlement), le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, le Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz et le code maritime international des marchandises dangereuses, selon qu'il convient. »

Le paragraphe 2.1 de l'article 221-II-2/19 est remplacé comme suit :

« 2.1. Les types de navires et les espaces à cargaison mentionnés au paragraphe 2.2, qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses, doivent, sauf lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses en quantités limitées (1) et en quantités exceptées (2), satisfaire aux prescriptions des articles des parties B, C, D et des articles 221-II-2/18 et 221-II-2/20 (3) de la partie E, selon qu'il convient. Ils doivent en outre être conformes aux prescriptions appropriées du présent article, à moins qu'ils ne satisfassent déjà à ces prescriptions en observant celles d'autres sections du présent chapitre. Les types de navires et les formules de transport des marchandises dangereuses sont mentionnés au paragraphe 2.2 et dans le tableau 19.1. Les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 doivent satisfaire aux prescriptions du présent article ; toutefois, les administrations peuvent autoriser des prescriptions moins rigoureuses, lesquelles doivent être indiquées dans le document de conformité visé au paragraphe 4.

- 
- « (1) Se reporter à la partie 7 du code maritime international des marchandises dangereuses.  
« (2) Se reporter au code IMDG tel que défini par la division 411 du présent règlement.  
« (3) Se reporter au chapitre 3.4 du code maritime international des marchandises dangereuses. »

L'intitulé du paragraphe 3.4 de l'article 221-II-2/19 est remplacé par :

« 3.4. Dispositif de ventilation ».

Le paragraphe 3.6.1 de l'article 221-II-2/19 est remplacé comme suit :

« 3.6.1. Il faut prévoir quatre jeux complets de vêtements protecteurs résistant à la corrosion des produits chimiques, en plus des équipements de pompier prescrits par l'article 221-II-2/10.10. Les vêtements protecteurs doivent recouvrir toute la peau de façon que toutes les parties du corps soient protégées, qui doivent être choisis en fonction des risques présentés par les produits chimiques transportés et compte tenu des normes élaborées par l'Organisation selon leur classe et leur état physique (\*).

---

« (\*) Dans le cas de cargaisons solides en vrac, les vêtements de protection devraient satisfaire aux prescriptions relatives à l'équipement spécifiées dans les fiches qui figurent dans le code IMSBC, tel que défini par la division 423 du présent règlement, pour les diverses matières. Dans le cas de marchandises en colis, les vêtements de protection devraient être ceux que prescrivent les consignes d'intervention d'urgence (guide FS) qui figurent dans le supplément au code IMDG, tel que défini par la division 411 du présent règlement, pour les diverses matières. »

La note 1 du tableau 19.1 de l'article 221-II-2/19 est remplacée comme suit :

« 1. Cette prescription ne s'applique pas aux conteneurs fermés transportant des marchandises solides des classes 4 et 5.1. Pour les marchandises des classes 2, 3, 6.1 et 8 qui sont transportées dans des conteneurs fermés, le taux de ventilation peut être ramené à un minimum de deux renouvellements d'air par heure. Pour les liquides des classes 4 et 5.1 qui sont transportés dans des conteneurs fermés, le taux de ventilation peut être ramené à un minimum de deux renouvellements d'air par heure. Aux fins de la présente prescription, une citerne mobile est un conteneur fermé. »

La note 10 du tableau 19.2 de l'article 221-II-2/19 est remplacée comme suit :

« 10. Les prescriptions du code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC) tel que défini par la division 423 du présent règlement. »

Le tableau 19.3 ainsi que les notes associées de l'article 221-II-2/19 sont remplacés par le tableau et les notes suivantes :



**Art. 6.** – Le paragraphe 2.1.4 de l'article 221-V/19 est remplacé comme suit :

« .4 De cartes marines et de publications nautiques permettant de planifier et d'afficher la route du navire pour le voyage prévu et d'indiquer la position et de la surveiller tout au long du voyage. Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) est aussi accepté comme satisfaisant aux prescriptions du présent alinéa relatives à l'emport de cartes. Les navires auxquels s'applique le paragraphe 2.10 doivent satisfaire aux prescriptions relatives à l'emport d'ECDIS qui y sont spécifiées ; ».

Le paragraphe 2.2 de l'article 221-V/19 est remplacé comme suit :

« 2.2. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.1, et être en outre pourvus :

« .1 d'un compas magnétique de rechange interchangeable avec le compas magnétique, tel que visé au paragraphe 2.1.1, ou d'autres moyens d'assurer la fonction mentionnée au paragraphe 2.1.1, en prévoyant du matériel de remplacement ou en double ;

« .2 d'un fanal à signaux de jour ou d'autres moyens permettant de communiquer de jour comme de nuit, au moyen de feux de signalisation alimentés par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de l'alimentation en énergie du navire ;

« .3 d'un système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS), comme indiqué ci-après :

« .1 navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et navires à passagers quelles que soient leurs dimensions, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2011 ou après cette date ;

« .2 navires à passagers quelles que soient leurs dimensions construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, au plus tard à la date de la première visite (3) prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ;

« .3 navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, au plus tard à la date de la première visite (4) prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ;

« .4 navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 mais inférieure à 3 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, au plus tard à la date de la première visite (5) prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 2013 ; et

« .5 navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 mais inférieure à 500 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, au plus tard à la date de la première visite (6) prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Le système d'alarme de quart à la passerelle de navigation doit être en service lorsque le navire fait route en mer ;

« .4 un système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS) installé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011 peut ultérieurement être dispensé de satisfaire à tous égards aux normes adoptées par l'Organisation, à la discrétion de l'administration.

---

« (3) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

« (4) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

« (5) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

« (6) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290). »

Les paragraphes 2.10 et 2.11 de l'article 221-V/19 sont remplacés comme suit :

« 2.10. Les navires qui effectuent des voyages internationaux doivent être pourvus d'un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) comme indiqué ci-après :

« .1 navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ou après cette date ;

« .2 navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ou après cette date ;

« .3 navires de charge, autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2013 ou après cette date ;

« .4 navires de charge, autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2014 ou après cette date ;

« .5 navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012, au plus tard à la date de la première visite (\*) effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 2014 ou après cette date ;

« .6 navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012, au plus tard à la date de la première visite (\*) effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 2015 ou après cette date ;

« .7 navires de charge, autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, au plus tard à la date de la première visite (\*) effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 2016 ou après cette date ;

« .8 navires de charge, autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 mais inférieure à 50 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, au plus tard à la date de la première visite (\*) effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 2017 ou après cette date ; et

« .9 navires de charge, autres que les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 20 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, au plus tard à la date de la première visite (\*) effectuée le 1<sup>er</sup> juillet 2018 ou après cette date.

« 2.11. La commission d'étude compétente peut dispenser de l'application des prescriptions du paragraphe 2.10 les navires qui seront définitivement mis hors service dans les deux ans qui suivent les dates d'application indiquées aux alinéas .5 à .9 du paragraphe 2.10.

---

(\*) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290). »

**Art. 7.** – Le titre du chapitre 221-VI est remplacé par : « Transport de cargaisons et de combustibles liquides ».

Le paragraphe 1 de l'article 221-VI/01 est remplacé comme suit :

« 1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique au transport de cargaisons (à l'exclusion des liquides en vrac, des gaz en vrac et des aspects du transport visés par d'autres chapitres) qui, en raison des risques particuliers qu'elles présentent pour les navires ou les personnes à bord, peuvent exiger des précautions spéciales à bord de tous les navires soumis à l'application des présents articles et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Toutefois, pour les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, si l'administration estime que la nature abritée et les conditions du voyage sont telles que l'application de prescriptions particulières des parties A ou B du présent chapitre ne serait ni raisonnable ni nécessaire, elle peut prendre d'autres mesures efficaces pour garantir la sécurité voulue de ces navires. »

Les articles 221-VI/01-1 et 221-VI/01-2 sont ajoutés :

« Article 221-VI/01-1

« Définitions

« 1. *Code IMSBC* désigne le code maritime international des cargaisons solides en vrac (code IMSBC) tel que défini par l'article 423-1.03 de la division 423 du présent règlement.

« 2. *Cargaison solide en vrac* désigne toute cargaison, autre que liquide ou gazeuse, formée d'un mélange de particules, de granules ou de tous autres morceaux plus volumineux de matières, de composition généralement uniforme et chargée directement dans les espaces à cargaison d'un navire, sans être retenue par aucune forme de dispositif intermédiaire.

« Article 221-VI/01-2

« Prescriptions applicables au transport  
des cargaisons solides en vrac autres que les grains

« Les cargaisons solides en vrac autres que les grains doivent être transportées conformément aux dispositions pertinentes du Code IMSBC et de la division 423 du présent règlement. »

Le paragraphe 1 de l'article 221-VI/02 est remplacé comme suit :

« 1. Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, suffisamment à l'avance pour que les précautions éventuellement nécessaires au bon arrimage et à la sécurité du transport de la cargaison puissent être prises. Ces renseignements (2) doivent être confirmés par écrit (1) et par les documents de transport appropriés avant le chargement de la cargaison à bord du navire. Au fin du présent article, les renseignements sur la cargaison requis à la section 1.9 du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons que l'Organisation maritime internationale a adopté par la résolution A.714(17), et tel qu'il pourra être modifié, doivent être fournis. Tout amendement de cet ordre au chapitre 1.9 devra être adopté, être mis en vigueur et prendre effet conformément aux dispositions de l'article VIII du chapitre I<sup>er</sup> de la convention SOLAS en vigueur concernant les procédures d'amendement applicables à l'annexe, à l'exclusion du chapitre I<sup>er</sup>.

---

« (1) L'emploi du terme « documents » dans le présent article n'exclut pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement automatique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisées (EDI), à l'appui de la documentation sur papier.

« (2) Se reporter à la circulaire MSC/circ.663 de l'Organisation maritime internationale intitulée « Formulaire d'information sur la cargaison. »

Le paragraphe 2.2 de l'article 221-VI/02 est remplacé comme suit :

« 2. Dans le cas d'une cargaison solide en vrac, les renseignements prescrits à la section 4 du code IMSBC et, le cas échéant, ceux requis par l'article 423-1.08 du présent règlement. ; »

Le paragraphe 2.3 de l'article 221-VI/02 est supprimé.

Le paragraphe 1 de l'article 221-VI/03 est remplacé comme suit :

« 1. Lors du transport d'une cargaison solide en vrac susceptible d'émettre des gaz toxiques ou inflammables ou d'entraîner une raréfaction de l'oxygène dans l'espace à cargaison, il faut prévoir un appareil approprié de mesure de la concentration de gaz ou d'oxygène dans l'air, accompagné d'un mode d'emploi détaillé. Cet appareil doit être à la satisfaction de l'administration. »

Le paragraphe 1 de l'article 221-VI/05 est remplacé comme suit :

« 1. Il faut charger, arrimer et assujettir les cargaisons (2) et les engins de transport (3) qui sont transportés en pontée ou sous pont de manière à éviter, autant qu'il est possible dans la pratique, pendant toute la durée du voyage, les dommages ou dangers pour le navire et les personnes à bord, et les pertes de cargaison par-dessus bord.

---

(2) Se reporter à la résolution A.714 (17), telle que modifiée.

(3) Se reporter au code IMDG tel que défini dans la division 411. »

Le paragraphe 6 de l'article 221-VI/05 est remplacé comme suit :

« 6. Toutes les cargaisons autres que les cargaisons solides et liquides en vrac et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'administration. A bord des navires dotés d'espaces rouliers à cargaison, tels que définis à l'article 221-II-2/03.41, toutes ces cargaisons doivent être assujetties conformément au manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. La rédaction du manuel d'assujettissement de la cargaison doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives pertinentes élaborées par l'Organisation maritime internationale (\*).

---

(\*) Se reporter aux directives pour l'élaboration du manuel d'assujettissement de la cargaison (circulaire MSC/Circ.745). »

Le paragraphe de l'article 221-VI/05-1 est remplacé comme suit :

« Il doit être fourni aux navires qui transportent des hydrocarbures ou du combustible liquide, tels que définis à la règle 1 de l'annexe I de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, des fiches de données de sécurité pour matière dangereuse, établies compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation maritime internationale (\*), avant le chargement de ces hydrocarbures en tant que cargaison en vrac ou avant le soutage du combustible liquide.

Les fiches de données de sécurité doivent également comprendre, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C.

---

(\*) Se reporter à la recommandation relative aux fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) concernant les cargaisons d'hydrocarbures et les combustibles liquides visés par l'annexe I de MARPOL que l'Organisation a adoptée par la résolution MSC.286(86), telle qu'elle pourra être modifiée. »

Le titre de la partie B de l'article 221-VI est modifié comme suit : « Dispositions spéciales applicables aux cargaisons solides en vrac ».

Le paragraphe 1 de l'article 221-VI/6 est remplacé comme suit :

« 1. Avant le chargement d'une cargaison solide en vrac, le capitaine doit disposer de renseignements complets concernant la stabilité du navire et la répartition de la cargaison pour les conditions normales de chargement. La méthode de présentation de ces renseignements doit être à la satisfaction de l'administration (\*).

---

(\*) Se reporter à l'article 221-II-1/05-1 du présent règlement. »

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 221-VI/6 sont supprimés.

Le titre de l'article 221-VI/7 est modifié comme suit : « Chargement, déchargement et arrimage des cargaisons solides en vrac ».



Les paragraphes 4 et 5 de l'article 221-VI/7 sont supprimés, les paragraphes suivants sont renumérotés.

La note de bas de page n° 1 du paragraphe 3 de l'article 221-VI/7 est modifiée comme suit :

« Se reporter au Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, adopté par l'Organisation maritime internationale par la (résolution A.862(20) telle que modifiée et à la circulaire MSC.1/Circ.1357. Se reporter également aux articles R. 342-1 à R. 342-7 du code des ports maritimes. »

**Art. 8.** – Le paragraphe 1 de l'article 221-VII/01 est remplacé comme suit :

« 1. « Code IMDG » désigne le code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) tel que défini par l'article 411-1.04 de la division 411 du présent règlement. »

Le paragraphe 4 de l'article 221-VII/02 est remplacé comme suit :

« 4. Pour compléter les dispositions de la présente partie, chaque gouvernement contractant doit publier ou faire publier des instructions détaillées sur l'intervention d'urgence et les soins médicaux d'urgence qui sont requis en cas d'événements dus à des marchandises dangereuses en colis, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation maritime internationale (\*).

---

(\*) Se reporter aux publications suivantes de l'Organisation maritime internationale :

1. Consignes d'intervention d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses (guide FS) (MSC/Circ.1025, telle qu'amendée) ; et

2. Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU) (MSC/Circ.857). »

Le paragraphe 3 de l'article 221-VII/07-1 est remplacé comme suit :

« 3. Pour compléter les dispositions de la présente partie, chaque gouvernement contractant doit publier ou faire publier des instructions sur l'intervention d'urgence et les soins médicaux d'urgence qui sont requis en cas d'événements dus à des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (\*).

---

(\*) Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU) (MSC/Circ. 857). »

L'article 221-VII/07-5 est ajouté comme suit :

« Article 221-VII/07-5

« Prescriptions applicables au transport des marchandises  
dangereuses sous forme solide en vrac

« Le transport des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit se faire conformément aux dispositions pertinentes du code IMSBC, tel que défini par la division 423 du présent règlement.

« Ces dispositions sont complétées par les dispositions de la division 423 du présent règlement. »

**Art. 9.** – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

**Art. 10.** – Le directeur des affaires maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 décembre 2010.

Pour la ministre et par délégation :  
Le directeur des affaires maritimes,  
P. PAOLANTONI