

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Arrêté du 7 février 2022 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes

NOR : TREP2203844A

Publics concernés : intervenants (expéditeurs, transporteurs, chargeurs, déchargeurs, emballeurs, remplisseurs) participant, dans les ports maritimes, aux opérations de transport par voies terrestres et maritime et de manutention de marchandises dangereuses ; exploitants de terminaux portuaires ; autorités portuaires et autorités investies du pouvoir de police portuaire.

Objet : l'arrêté (article 5) encadre les conditions d'admission en chantier des navires et des bateaux transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac, en vue de procéder à des travaux d'aménagement, de maintenance et de réparation.

En outre, l'arrêté (article 2) actualise et complète les définitions, supprime des dispositions devenues obsolètes (article 3), et précise certaines prescriptions relatives à l'inertage (article 4).

Mots-clés : transport et manutention des marchandises dangereuses/ports maritimes/conditions en vue de l'admission des navires en chantier.

Entrée en vigueur : les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur conformément aux dispositions de son article 6.

Notice : l'arrêté offre un cadre précisé pour l'admission en chantier des navires et des bateaux visés par le titre V du chapitre I^{er} du RPM en vue de procéder à des opérations d'aménagement, de maintenance ou de réparation. Il impose notamment une analyse de risques et un protocole de réalisation des travaux, lorsque, par exception, l'inertage n'est pas réalisé.

Références : le texte modifié par le présent arrêté, dans sa rédaction issue de cette modification, peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr/>).

La ministre de la transition écologique,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-19-1, D. 510-1 à D. 510-7 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5331-2, L. 5331-8, R. 5331-8, R. 5333-2, R. 5333-14 et R. 5333-15 ;

Vu l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques en date du 14 décembre 2021 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation publique, réalisée du 3 au 25 janvier 2022, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 6 du présent arrêté.

Art. 2. – Dans la partie consacrée aux « Définitions » du chapitre I^{er} :

- à l'entrée « Inertage », les mots : « par inertage l'opération » sont remplacés par les mots : « par inertage ou mise sous atmosphère inerte, l'opération », après les mots : « des liquides » sont insérés les mots : « ou des gaz », et après le mot : « inflammables » sont insérés les mots : « dans le but de créer une atmosphère inerte » ;
- après le texte de l'entrée « Inertage », il est inséré l'entrée et le texte suivants :

« Manutention

Au titre du présent règlement, le terme "manutention" désigne les opérations de chargement et de déchargement d'un navire, d'un bateau, d'un wagon-citerne, d'un véhicule, d'un conteneur ou de tout autre moyen de transport, le transfert à destination, au départ ou à l'intérieur d'un entrepôt ou d'un terminal ou à l'intérieur d'un navire, ainsi que le transbordement d'un navire ou d'un bateau à un autre ou d'un mode de transport à un autre ; il vise également une conservation provisoire, c'est-à-dire le séjour temporaire de

cargaisons dangereuses entre leur lieu d'origine et leur destination, pour des raisons de changement de mode de transport ou de moyen de transport, de même que les mouvements à l'intérieur du port qui font partie de la chaîne logistique de transport de ces marchandises. ».

Art. 3. – Dans le titre II du chapitre I^{er}, l'article 21-4-4 est supprimé.

Art. 4. – Dans le titre IV du chapitre I^{er}, dans l'article 41-1, la phrase : « Sauf cas particulier prévus par la convention SOLAS 74, un navire est considéré comme inerté lorsque toutes les capacités, y compris les circuits de tuyautage et dans certains cas, les espaces entourant ces citernes, présente un taux d'oxygène inférieur à 8 % en volume et une pression positive sont inertées, certaines de ces capacités pouvant être dégazées. » est remplacée par la phrase : « Sauf cas particulier prévus par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74), un navire est considéré comme inerté lorsque toutes ses capacités, y compris les circuits de tuyautage et le cas échéant, les espaces entourant ces capacités, sont maintenus sous une pression positive, et présentent un taux d'oxygène rendant leur atmosphère ininflammable. »

Art. 5. – Le titre V du chapitre I^{er} est modifié comme suit :

I. – Dans le titre, les mots : « Travaux d'aménagement, d'entretien » sont remplacés par les mots : « Conditions d'admission en vue de travaux d'aménagement, de maintenance ».

II. – Dans la phrase précédant l'article 51, les mots : « Les visites et les réparations » sont remplacés par les mots : « Les conditions d'admission, en vue de procéder à des visites, des réparations ou des opérations de maintenance ».

III. – Les articles 52 à 54-3 sont remplacés par les dispositions et la note de bas de page suivantes :

« 52 – Autorisation d'admission

52-1. Autorisation d'admission et de maintien en chantier

L'admission, pour réparation ou maintenance dans un port, d'un navire ou d'un bateau visé par le présent titre, est soumise à l'autorisation de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire après contrôle d'un expert agréé qui établit un certificat indiquant l'état de l'atmosphère des capacités du navire ou bateau. L'Autorité investie du pouvoir de police portuaire fixe les modalités de contrôle de l'expert.

Par la suite, l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire effectue par période de 24 heures un contrôle avec un expert agréé qui établit un certificat indiquant l'état de l'atmosphère des capacités du navire ou du bateau.

L'Autorité investie du pouvoir de police portuaire est informée de toutes réparations et opérations de maintenance. L'accord de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire est nécessaire pour toute réparation qui comporte des travaux à chaud ou qui réduit les capacités de manœuvre des navires de commerce et bateaux, y compris ceux non concernés par les réparations ou opérations de maintenance, même si ces derniers stationnent à des postes destinés à la réparation navale.

Elle fixe les dates et les conditions de ces réparations et opérations de maintenance.

52-2. Conditions d'admission et de réalisation des travaux

Les conditions de préparation du chantier, incluant le navire ou le bateau, ainsi que les travaux autorisés, sont conformes aux dispositions en vigueur applicables en ce qui concerne la protection des travailleurs.

Sauf dans les cas particuliers mentionnés aux articles 53 et 54, les navires et bateaux visés par le présent titre dont les travaux nécessitent un passage en cale sèche doivent avoir leurs citernes nettoyées, ventilées et débarrassées de tous les résidus et boues.

52-3. Précautions particulières

Lorsque les conditions d'admission le permettent, le dispositif de lutte contre l'incendie du navire ou du bateau est prêt à fonctionner, le collecteur maintenu sous pression, les lances branchées et disposées pour l'emploi, à proximité des travaux à chaud.

En cale sèche et à quai, le navire ou le bateau est relié en permanence aux bouches à incendie de la terre.

Si les conditions de réalisation des travaux en sécurité ne sont plus assurées, tous les travaux sont immédiatement interrompus ; le navire ou bateau à flot devra alors déhaler, à moins que les dispositions de sécurité prévues permettent de rétablir sans délai une situation normale. Les travaux ne pourront reprendre qu'après un nouvel examen de l'expert agréé par l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

53 – Cas particuliers

53-1. Des protocoles, intégrés au règlement local selon les modalités prévues à l'article 11-2-3 du présent règlement, peuvent fixer des dispositions alternatives à celles des articles 51 à 52-3 en raison de facteurs particuliers, telles que des dispositions constructives innovantes du navire ou du bateau, ou la distance séparant les zones de travaux de réparation ou d'opérations de maintenance des capacités contenant les liquides ou les gaz inflammables ou toxiques.

Il est procédé à une analyse des risques (*), menée selon une méthodologie qu'elle explicite, adaptée au type de navire et aux opérations envisagées, visant à déterminer les scénarios d'accident ainsi que leurs effets et conséquences potentiels sur l'installation et son environnement, les personnes et les biens.

Au vu des résultats de l'analyse des risques, de leurs effets et conséquences potentiels, le protocole définit les modalités de réalisation et les lieux autorisés pour ces travaux ou opérations, ainsi que les analyses de risques complémentaires liées à certaines opérations ; il est publié dans le règlement local après l'avis favorable :

- de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire ;
- des exploitants des chantiers concernés ;
- d'un expert agréé ;
- des services compétents en matière de construction des navires ou des bateaux ;
- des services compétents de l'inspection du travail ;
- du Commandant de zone maritime, dans les ports attenants à un port militaire ;
- et, si le chantier est une installation visée à l'article L. 511-1 du code de l'environnement, de l'inspection des installations classées.

53-2. Les dispositions de l'article 53-1 ne s'appliquent pas aux installations relevant de l'article L. 511-1 du code de l'environnement en raison de la nature et de la quantité des marchandises dangereuses transportées.

54 – Situations d'urgence

En cas d'urgence, notamment pour la réalisation de travaux jugés nécessaires sur un navire ou un bateau en situation d'avarie, le préfet de département, sur proposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire après avis favorable d'un expert agréé, peut déroger aux dispositions des articles 51 à 53-2 du présent titre.

Le CSPRT (sous-commission permanente chargée du transport des marchandises dangereuses) est informé de cette dérogation dans les conditions prévues par l'article 11-3 du présent règlement pour les cas d'urgence motivée.

(*) On pourra se référer, par exemple, à l'une des normes suivantes :

NF ISO 31000 "Management du risque - Lignes directrices"

NF EN IEC 31010 "Management du risque – Techniques d'appréciation du risque"

NF EN ISO 17776 "Installations des plates-formes en mer – Lignes directrices relatives aux outils et techniques pour l'identification et l'évaluation des risques". »

Art. 6. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à la date de publication aux actes administratifs de la préfecture du règlement local intégrant les protocoles mentionnés au III de l'article 5 du présent arrêté, et au plus tard le 1^{er} juillet 2023.

Art. 7. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 février 2022.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général
de la prévention des risques,*
C. BOURILLET