

Décret n° 2001-143 du 5 janvier 2001, fixant les règles de sécurité applicables au chargement, au déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes du commerce.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi n° 62-13 du 24 avril 1962, portant promulgation du code du commerce maritime et notamment l'article 2 de ce code,

Vu la loi n° 68-29 du 29 novembre 1968, portant adhésion de la Tunisie à la convention visant à faciliter le trafic maritime international,

Vu la loi n° 76-15 du 21 janvier 1976, portant adhésion de la Tunisie à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

Vu la loi n° 76-59 du 11 juin 1976, portant promulgation du code de la police administrative de la navigation maritime et notamment l'article 68 de ce code,

Vu la loi n° 80-22 du 23 mai 1980, portant ratification de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS),

Vu la loi n° 80-23 du 23 mai 1980, portant ratification du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Vu la loi n° 80-33 du 28 mai 1980, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978,

Vu la loi n° 80-56 du 1er août 1980, portant ratification du protocole de 1978, relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

Vu la loi n° 92-11 du 3 février 1992, portant ratification de la convention de BAMACO sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique,

Vu la loi n° 94-46 du 9 mai 1994, portant adhésion de la République Tunisienne à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

Vu la loi n° 95-63 du 10 juillet 1995, portant autorisation de l'adhésion de la République Tunisienne à la convention de BALE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination,

Vu la loi n° 96-29 du 3 avril 1996, instituant un plan national d'intervention urgente pour lutter contre les événements de pollution marine,

Vu la loi n° 96-41 du 10 juin 1996, relative aux déchets et au contrôle de leur gestion et de leur élimination,

Vu la loi n° 96-63 du 15 juillet 1996, fixant les conditions de fabrication, d'exportation, d'importation, de transport, de stockage, d'utilisation et de commercialisation des matières explosives utilisées à des fins civiles,

Vu la loi n° 98-68 du 4 août 1998, autorisant l'adhésion de la République Tunisienne au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Vu la loi n° 99-25 du 18 mars 1999, portant promulgation du code des ports maritimes de commerce et notamment l'article 50 de ce code,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu l'arrêté du ministre de l'intérieur du 16 octobre 2000, fixant les modalités du chargement, du transport et du déchargement des matières explosives utilisées à des fins civiles, les normes des moyens de leur transport et les règles de sécurité,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. - Aux fins du présent décret, on entend par marchandises dangereuses :

* les hydrocarbures visés à l'annexe I de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

* les gaz visés par les recueils des règles relatives à la construction et l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac et prévus par la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS),

* les substances ou produits chimiques liquides nocifs y compris les déchets visés par les recueils des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac et par l'annexe II de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et du protocole de 1978 y afférent,

* les substances et objets dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles y compris les substances dangereuses du point de vue de l'environnement et les déchets, visés par le code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) et prévus par la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer,

* les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses et matières solides en vrac qui ne sont dangereuses qu'en vrac, y compris les déchets, visés à l'appendice B du recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac en application du chapitre VI de la convention SOLAS,

* Et tout emballage vide non nettoyé tels que conteneur-citerne, récipient, grand récipient pour vrac, emballage pour vrac, citerne mobile ou véhicule-citerne ayant préalablement contenu des marchandises dangereuses, sauf si cet emballage a été suffisamment débarrassé des résidus de ces marchandises et des vapeurs, pour éliminer tout risque ou s'il a été rempli d'une substance non dangereuse.

CHAPITRE PREMIER

REGLES RELATIVES AUX NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Art. 2. - Les navires transportant des marchandises dangereuses et escalant dans un port maritime de commerce doivent avoir à bord tous documents et certificats exigés par la législation et la réglementation en vigueur pour le transport de ces marchandises.

Art. 3. - Les navires transportant des marchandises dangereuses doivent maintenir une veille radio permanente avec l'autorité portuaire chargée de la circulation maritime dans les limites du domaine public des ports maritimes de commerce.

Art. 4. - Le capitaine du navire doit veiller à ce que les opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses se fassent sous la supervision d'un officier qualifié choisi parmi les membres de l'équipage du navire.

Le capitaine du navire doit également veiller au respect des consignes de sécurité liées aux opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses et prendre toutes dispositions nécessaires pour assurer le déroulement de ces opérations en sécurité.

Les règlements particuliers des ports maritimes de commerce fixent les consignes de sécurité qui doivent être respectées.

Art. 5. - Le capitaine du navire doit accorder toutes les facilités à l'autorité portuaire pour s'assurer du respect des consignes de sécurité à bord relatives à l'embarquement et au débarquement des marchandises dangereuses.

L'autorité portuaire peut ordonner l'ajournement des opérations de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dangereuses lorsque les conditions météorologiques ou d'exploitation du port ne le permettent pas.

L'autorité portuaire peut interdire les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises dangereuses au cas où le navire ou les marchandises dangereuses ne sont pas conformes aux dispositions de sécurité y afférentes et prévues par la législation en vigueur et le code IMDG.

Art. 6. - Le capitaine d'un navire, ayant à bord, chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses doit informer sans délai, l'autorité portuaire de toute défectuosité subie par le navire ou tout dégât ou toute fuite présentée par les marchandises dangereuses ou leur système de confinement qui sont susceptibles de mettre en danger la vie humaine, les biens ou l'environnement.

Art. 7. - Le capitaine du navire et l'exploitant du poste à quai doivent, chacun en ce qui le concerne, veiller à ce que la zone où a lieu les opérations de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dangereuses à l'intérieur du port, de même que l'accès à cette zone, seraient suffisamment éclairés.

Art. 8. - Le capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses doit s'assurer que le matériel et les équipements du navire conviennent aux opérations de chargement et de déchargement de ces marchandises dangereuses.

Il peut refuser toute personne qui lui paraît inapte pour l'utilisation de ce matériel et de ces équipements.

CHAPITRE II

REGLES RELATIVES AUX ENTREPRENEURS DE MANUTENTION ET AUX EXPLOITANTS DES POSTES A QUAI SPECIALISES

Art. 9. - L'entrepreneur de manutention doit désigner au moins une personne qualifiée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur pour superviser les opérations de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dangereuses et pour assurer une coordination avec l'autorité portuaire.

Art. 10. - Avant de procéder aux opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des marchandises dangereuses, l'entrepreneur de manutention doit identifier ces marchandises et prendre les mesures appropriées, signaler la zone où auront lieu ces opérations et empêcher toute personne non autorisée de pénétrer dans ladite zone pendant ces opérations.

Art. 11. - L'entrepreneur de manutention doit employer conformément à la réglementation et à la législation en vigueur un personnel qualifié et le tenir informé de la nature générale des risques que les marchandises dangereuses présentent, des précautions à prendre pendant le chargement, le déchargement et la manutention de ces marchandises et des mesures spéciales de sécurité qui pourraient se révéler nécessaires.

Art. 12. - L'entrepreneur de manutention doit veiller à ce que le personnel qui manipule les marchandises dangereuses soit muni d'un habit de protection et doté des équipements et des accessoires nécessaires à l'exécution des opérations de chargement, de déchargement et de manutention de ces marchandises.

Cet habit de protection et ces équipements et accessoires doivent assurer une protection suffisante contre les risques propres aux marchandises dangereuses.

La liste de cet habit de protection et de ces équipements et accessoires est fixée par les règlements particuliers des ports maritimes de commerce.

Art. 13. - L'entrepreneur de manutention doit s'assurer que la zone de chargement, de déchargement ou de manutention des marchandises dangereuses, soit équipée en matériel et en moyens de lutte contre l'incendie, la pollution et le danger en quantité suffisante et immédiatement prêts à l'emploi.

Le cas échéant, il doit fournir le matériel et moyens mobiles adéquats.

La liste de ce matériel et de ces moyens mobiles adéquats est fixée dans les règlements particuliers des ports maritimes de commerce.

Art. 14. - L'entrepreneur de manutention est tenu d'utiliser du matériel et des installations appropriées au chargement, au déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses. Ce matériel et ces installations sont soumis à des règles techniques, d'exploitation et de contrôle fixées par un cahier de charge approuvé par arrêté du ministre du transport.

Art. 15. - En cas d'incident mettant en danger les vies humaines, les biens ou l'environnement, l'entrepreneur de manutention doit immédiatement arrêter les opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des marchandises dangereuses, mettre en œuvre les procédures d'urgence prévues à l'article 28 du présent décret et informer, sans délai, l'autorité portuaire.

Art. 16. - Lorsque les marchandises dangereuses sont chargées, déchargées ou manutentionnées dans un quai spécialisé, les obligations prévues dans les articles de 9 à 15 du présent décret seront à la charge de l'exploitant dudit quai.

CHAPITRE III

REGLES RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Art. 17. – Si les marchandises dangereuses sont chargées dans un conteneur ou véhicule, le chargeur ou le transporteur maritime, selon le cas, doit présenter à l'autorité portuaire un certificat attestant que le chargement et l'arrimage ont été effectués conformément aux prescriptions relatives à ces opérations et applicables dans le domaine du transport.

Le chargeur ou le transporteur maritime, selon le cas, doit apporter l'assistance nécessaire à l'autorité portuaire lorsqu'elle procède à une opération de contrôle.

Art. 18. – Les marchandises dangereuses doivent être chargées, déchargées, emballées marquées et étiquetées conformément aux normes en vigueur.

Lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses en vrac, les indications nécessaires relatives à ces marchandises doivent être portées sur le connaissement ou tout autre document d'accompagnement.

Art. 19. – Lorsque le chargement, le déchargement ou la manutention d'une marchandise dangereuse en vrac peut donner lieu à l'émission de vapeurs toxiques ou inflammables ou au dégagement de poussières dangereuses ou polluantes, le capitaine du navire et l'entrepreneur de manutention et l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, chacun en ce qui le concerne, doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter l'émission de ces vapeurs ou le dégagement de ces poussières.

En outre, ils doivent, le cas échéant, prendre toute mesure nécessaire pour protéger les personnes contre les vapeurs toxiques ou les poussières dangereuses.

Art. 20. – Lorsque une marchandise dangereuse solide en vrac est une matière comburante, le capitaine du navire et l'entrepreneur de manutention et l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, chacun en ce qui le concerne, doivent prendre, lors de son chargement, du déchargement et de la manutention, les précautions adéquates pour éviter qu'elle soit contaminée par des matières combustibles ou charbonneuses. Une telle marchandise doit être maintenue loin de toute source de chaleur.

Art. 21. – Les marchandises dangereuses doivent être chargées, déchargées et manutentionnées de façon à empêcher toute interaction dangereuse avec des matières incompatibles.

Art. 22. – Avant le début des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des marchandises dangereuses, le capitaine du navire transportant ces marchandises et l'entrepreneur de manutention ou l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, ainsi que l'autorité portuaire, doivent échanger les informations sur les consignes de sécurité à observer à bord et à quai durant le déroulement de ces opérations.

Art. 23. – L'entrepreneur de manutention et l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, doivent au préalable s'assurer que des communications efficaces ont été établies entre le poste à quai utilisé pour la manutention des marchandises dangereuses liquides ou solides en vrac et les installations d'entreposage de ces marchandises.

Le matériel de communication doit être d'un type utilisable en toute sécurité dans une atmosphère inflammable.

Art. 24. – L'entrepreneur de manutention et l'exploitant d'un poste à quai spécialisé doivent s'assurer que les canalisations et les tuyaux flexibles sont bien adaptés aux marchandises dangereuses liquides en vrac pour lesquelles ils sont utilisés et répondent aux normes de sécurité en vigueur.

Lesdits équipements doivent faire l'objet d'un entretien et d'un contrôle périodique mentionnés dans un registre qui sera présenté à l'autorité portuaire.

Art. 25. – Avant le début des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des marchandises dangereuses liquides en vrac, le capitaine du navire transportant ces marchandises et l'entrepreneur de manutention ou l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, chacun en ce qui le concerne, doivent vérifier la bonne marche des commandes de pompage, les dispositifs de jaugeage, les dispositifs d'arrêt en cas d'urgence et les systèmes d'alarme en cas de situation critique.

Art. 26. – Le capitaine d'un navire transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses liquides en vrac doit s'assurer que toute opération de déballastage, de dégazage, de nettoyage des citernes ou de mise en atmosphère inerte est effectuée conformément aux normes en vigueur.

Les opérations de déballastage, ou de nettoyage des citernes ou de mise en atmosphère inerte sont soumises à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Art. 27. – Le chargeur doit, en vu de l'obtention de l'autorisation préalable prévue par l'article 49 du code des ports maritimes de commerce, fournir à l'autorité portuaire et à l'entrepreneur de manutention ou à l'exploitant d'un poste à quai spécialisé, une déclaration mentionnant :

- L'appellation technique exacte des marchandises dangereuses.

- Les numéros ONU correspondant aux marchandises, lorsqu'ils existent.

- Les clauses de risque du code IMDG, du recueil IBC ou du recueil ICG.

- Les numéros d'identification des citernes mobiles ou des conteneurs le cas échéant.

- Les mesures et les précautions à prendre lors du chargement, déchargement et manutention de la marchandise objet de la déclaration.

Le chargeur doit délivrer des marchandises conformes à sa déclaration.

CHAPITRE IV
**REGLES RELATIVES AUX PROCEDURES
D'URGENCE**

Art. 28. - Le capitaine d'un navire ayant à bord, chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses, doit établir des procédures d'intervention urgente à suivre à bord, afin de faire face à tout incident provenant à ces marchandises.

Il doit en informer l'entrepreneur de manutention ou l'exploitant d'un poste à quai spécialisé.

Il doit en outre, s'informer et informer son équipage des procédures d'intervention urgente, en vigueur du port et des moyens d'intervention disponibles.

Art. 29. - L'entrepreneur de manutention ou l'exploitant d'un poste à quai spécialisé doit procéder à une évaluation des risques et établir des procédures d'intervention urgentes conséquentes.

Ces procédures doivent être approuvées par l'autorité portuaire après avis du comité de sécurité au port.

L'entrepreneur de manutention ou l'exploitant d'un poste à quai spécialisé doit au préalable porter ces procédures à la connaissance du capitaine de tout navire chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses.

Art. 30. - Le ministre du transport est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 5 janvier 2001.

Zine El Abidine Ben Ali