

Arrêté grand-ducal du 14 décembre 2018 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux conventions internationales en matière maritime.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu l'article 37 de la Constitution ;

Vu l'article VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 ;

Vu l'article IV du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, fait à Londres, le 26 septembre 1997 ;

Vu l'article VII de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international 1965, telle que modifiée, faite à Londres, le 9 avril 1965 ;

Vu l'article XV de la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), faite à Genève, le 23 février 2006 ;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime ;

Vu la loi du 10 juillet 2011 portant approbation

- de la Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close, le 19 juin 2003, et
- de la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006 ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}.

- Les amendements de 2017 (Code IMSBC) adoptés par la résolution MSC.426(98) à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, faite à Londres, le 1^{er} novembre 1974 ;
 - les amendements de 2017 (Annexes VI) adoptés par la résolution MEPC.286(71)
 - les amendements de 2018 (Annexes VI) adoptés par la résolution MEPC.301(72) à l'annexe du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif ;
 - les amendements de 2016 adoptés par la résolution FAL.12(40) à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international 1965, telle que modifiée, faite à Londres, le 9 avril 1965 ;
 - les amendements de 2016 à la Convention du travail maritime, 2006, faite à Genève le 23 février 2006 ;
- seront publiés au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour sortir leurs effets.

Art. 2.

Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et Notre Ministre de l'Économie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean Asselborn

Le Ministre de l'Économie,

Étienne Schneider

Palais de Luxembourg, le 14 décembre 2018.

Henri

ANNEXE 8**RÉSOLUTION MSC.426(98)
(adoptée le 15 juin 2017)****AMENDEMENTS AU CODE MARITIME INTERNATIONAL
DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC (CODE IMSBC)**

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

NOTANT la résolution MSC.268(85), par laquelle il a adopté le Code maritime international des cargaisons solides en vrac ("le Code IMSBC"), qui est devenu obligatoire en vertu du chapitre VI de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée ("la Convention"),

NOTANT ÉGALEMENT l'article VIII b) et la règle VI/1-1.1 de la Convention, qui ont trait à la procédure d'amendement du Code IMSBC,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-dix-huitième session, les amendements au Code IMSBC qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements au Code IMSBC dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2018, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié au Secrétaire général qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. DÉCIDE que les Gouvernements contractants à la Convention peuvent appliquer les amendements susmentionnés en tout ou en partie, à titre volontaire, à compter du 1er janvier 2018;
5. PRIE le Secrétaire général de transmettre, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU CODE MARITIME INTERNATIONAL DES CARGAISONS
SOLIDES EN VRAC (CODE IMSBC)****Section 1
Dispositions générales****1.4 Champ d'application et mise en œuvre du présent Code**

1 Au paragraphe 1.4.2, les mots "Caractéristiques (à l'exception des colonnes "Classe" et "Groupe")" sont remplacés par les mots "Caractéristiques" (à l'exception des colonnes "Classe", "Risque subsidiaire" et "Groupe"). Les mots "paragraphe 4.2.2.2;" et "Section 14 – Prévention de la pollution par les résidus de cargaison provenant des navires," sont supprimés.

1.7 Définitions

2 Dans la définition de l'expression "Désignation de transport de la cargaison en vrac (BCSN)", la troisième phrase est remplacée par ce qui suit :

"Lorsque la cargaison est une marchandise dangereuse, au sens défini dans le Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1 de la Convention SOLAS, se reporter au paragraphe 4.1.1."

**Section 4
Évaluation des chargements aux fins de la sécurité du transport****4.1 Identification et classification**

3 L'actuel paragraphe 4.1.1 est remplacé par ce qui suit :

"4.1.1 Désignation de transport de la cargaison en vrac

4.1.1.1 Une désignation de transport de la cargaison en vrac (BCSN) a été attribuée à chaque cargaison solide en vrac figurant dans le présent Code. Lorsqu'une cargaison solide en vrac est transportée par mer, elle doit être identifiée dans les documents de transport à l'aide de la BCSN.

4.1.1.2 Lorsque la cargaison est une marchandise dangereuse qui ne comporte pas de désignation officielle de transport ou qui n'est pas spécifiée par ailleurs (N.S.A) dans le Code IMDG, la BCSN correspond à la désignation officielle de transport suivie du numéro UN.

4.1.1.3 Sauf dans le cas des MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2912 et des MATIÈRES RADIOACTIVES, OBJETS CONTAMINÉS SUPERFICIELLEMENT (SCO-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2913, lorsque la cargaison est une marchandise dangereuse identifiée à l'aide d'une désignation officielle de transport et/ou non spécifiée par ailleurs (N.S.A) dans le Code IMDG, la désignation de transport de la cargaison en vrac est composée des éléments suivants, dans l'ordre indiqué ci-après :

.1 un nom chimique ou technique de la matière;

.2 une description spécifique permettant d'identifier les propriétés de la matière; et

.3 le numéro UN."

4.2 Renseignements à fournir

4 L'actuel paragraphe 4.2.2.1 est renuméroté "4.2.2".

5 À l'alinéa .15 du paragraphe renuméroté 4.2.2, le mot "et" est supprimé.

6 Dans le paragraphe renuméroté 4.2.2, un nouvel alinéa .16 est ajouté comme suit :

".16 des renseignements indiquant si la cargaison est classée ou non comme nuisible pour le milieu marin conformément à l'Annexe V 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, tel que modifié; et".

7 Dans le paragraphe renuméroté 4.2.2, l'actuel alinéa .16 devient l'alinéa .17.

8 Le paragraphe 4.2.2.2 ("Les renseignements sur la cargaison devraient indiquer si la cargaison est nuisible ou non pour le milieu marin") et la note de bas de page s'y rapportant sont supprimés.

4.5 Intervalle devant s'écouler entre l'échantillonnage/les essais visant à déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport et la teneur en humidité et le chargement

9 Le texte actuel des paragraphes 4.5.1 et 4.5.2 est remplacé par le texte suivant :

"4.5.1 Il incombe à l'expéditeur de s'assurer qu'un essai permettant de déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport d'une cargaison solide en vrac est effectué dans les six mois qui précèdent la date de chargement de cette cargaison. Nonobstant cette disposition, lorsque la composition ou les propriétés de la cargaison sont variables pour quelque raison que ce soit, il incombe à l'expéditeur de s'assurer qu'un essai visant à déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport est effectué à nouveau lorsque l'on peut raisonnablement estimer qu'une telle variation s'est produite.

4.5.2 Il incombe à l'expéditeur de s'assurer que l'échantillonnage et les essais visant à déterminer la teneur en humidité sont effectués dans un délai aussi rapproché que possible dans la pratique de la date à laquelle le chargement commence. Le délai entre l'échantillonnage/les essais et la date de commencement du chargement ne doit jamais dépasser sept jours. Si la cargaison a été exposée à une quantité importante de pluie ou de neige entre la date de l'essai et la date à laquelle le chargement s'achève, il incombe à l'expéditeur de s'assurer que la teneur en humidité de la cargaison est encore inférieure à sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport et qu'un document attestant cela est fourni au capitaine dans les meilleurs délais."

Section 9

Matières possédant des propriétés chimiques dangereuses

9.3.3 Séparation entre les matières en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses et les marchandises dangereuses en colis

10 Dans le tableau sur la séparation des matières qui figure au paragraphe 9.3.3, dans la rubrique intitulée "Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables", dans la colonne "2.1", le chiffre "1" est remplacé par le chiffre "2".

Section 13

Renseignements et recommandations connexes : références

13.2 Liste des références

11 Dans la section 13.2.7 (Renseignements/Documentation minimaux), deux nouvelles rubriques sont ajoutées à fin de la section comme suit :

4.2	MARPOL, Annexe V, règle 4.3	Évacuation des ordures hors des zones spéciales
4.2	MARPOL, Annexe V, règle 6.1.2.2	Évacuation des ordures dans les zones spéciales

13.2.10 Séparation des matières

12 La rubrique consacrée au "9.3.3" est supprimée.

13.2.11 Transport des déchets solides en vrac

13 Dans la version anglaise, dans la rubrique "10.6", dans la colonne intitulée "Instruments de l'OMI ou norme applicables (2)", la référence au "chapitre 7.8.4" est remplacée par une référence à la "sous-section 2.0.5.4" (modification sans objet dans la version française).

Section 14

Prévention de la pollution par les résidus de cargaison provenant des navires

14 La section 14 est supprimée.

APPENDICE 1

Fiches individuelles des cargaisons solides en vrac

Amendements aux fiches individuelles existantes

ALUMINE

15 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ALUMINE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ALUMINE CALCINÉE

16 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ALUMINE CALCINÉE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

HYDRATE D'ALUMINE

17 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"HYDRATE D'ALUMINE", dans la section "Risque", dans la première phrase, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" et, dans la deuxième phrase, les mots " of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modifications sans objet dans la version française). Dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ALUMINE SILICEUSE

18 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ALUMINE SILICEUSE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ALUMINE SILICEUSE en granules

19 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ALUMINE SILICEUSE en granules", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ALUMINO-FERROSILICIUM EN POUDRE UN 1395

20 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ALUMINO-FERROSILICIUM EN POUDRE UN 1395", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FLUORURE D'ALUMINIUM

21 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FLORURE D'ALUMINIUM", dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les mots "less than its TML during voyage" sont remplacés par "less than its TML during loading operations and the voyage" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE D'ALUMINIUM UN 1438

22 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE D'ALUMINIUM UN 1438", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SILICO-ALUMINIUM EN POUDRE NON ENROBÉ UN 1398

23 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SILICO-ALUMINIUM EN POUDRE NON ENROBÉ UN 1398", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

**SOUS-PRODUITS DE LA FABRICATION DE L'ALUMINIUM ou
SOUS-PRODUITS DE LA REFUSION DE L'ALUMINIUM UN 3170**

24 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SOUS-PRODUITS DE LA FABRICATION DE L'ALUMINIUM ou SOUS-PRODUITS DE LA REFUSION DE L'ALUMINIUM UN 3170", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

**SOUS-PRODUITS DE LA FABRICATION DE L'ALUMINIUM ou
SOUS-PRODUITS DE LA REFUSION DE L'ALUMINIUM, TRAITÉS**

25 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SOUS-PRODUITS DE LA FABRICATION DE L'ALUMINIUM ou SOUS-PRODUITS DE LA REFUSION DE L'ALUMINIUM, TRAITÉS", dans la section "Risque", dans la deuxième phrase, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" et, dans la troisième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modifications sans objet dans la version française). Dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Nettoyage", dans la troisième phrase, le mot "devraient" est remplacé par "doivent".

NITRATE D'AMMONIUM UN 1942

26 Dans la fiche individuelle consacrée au "NITRATE D'AMMONIUM UN 1942", dans la section "Chargement", dans la deuxième phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM UN 2067

27 Dans la fiche individuelle consacrée aux "ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM UN 2067", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM UN 2071

28 Dans la fiche individuelle consacrée aux "ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM UN 2071", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (non dangereux)

29 Dans la fiche individuelle consacrée aux "ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (non dangereux)", dans la section "Arrimage et séparation des matières", dans la première phrase, le mot "devrait" est remplacé par "doit". Dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

SULFATE D'AMMONIUM

30 Dans la fiche individuelle consacrée au "SULFATE D'AMMONIUM", dans la section "Chargement", dans la troisième phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

MINERAI D'ANTIMOINE ET RÉSIDU DE MINERAI D'ANTIMOINE

31 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "MINERAI D'ANTIMOINE ET RÉSIDU DE MINERAI D'ANTIMOINE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE DE BARYUM UN 1446

32 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE BARYUM UN 1446", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BARYTINE

33 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "BARYTINE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BAUXITE

34 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "BAUXITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BOUE ACTIVÉE

35 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "BOUE ACTIVÉE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BORAX (BRUT PENTAHYDRATÉ)

36 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "BORAX (BRUT PENTAHYDRATÉ)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BORAX ANHYDRE (brut ou raffiné)

37 Dans la fiche individuelle consacrée au "BORAX ANHYDRE (brut ou raffiné)", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

CHARBON BRUN EN BRIQUETTES

38 Dans la fiche individuelle consacrée au "CHARBON BRUN EN BRIQUETTES", dans l'appendice de la fiche, dans la section "Transport", au paragraphe 8.1, après les mots "la compagnie", le symbole "*" est ajouté avec la note de bas de page suivante :

"* Se reporter à la règle IX/1.2 de la Convention SOLAS."

et dans la section "Déchargement", après les mots "appareil respiratoire autonome", le symbole "*" est ajouté avec la note de bas de page suivante :

"* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

NITRATE DE CALCIUM UN 1454

39 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE CALCIUM UN 1454", dans la section "Chargement", dans la deuxième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ENGRAIS AU NITRATE DE CALCIUM

40 Dans la fiche individuelle consacrée à l'"ENGRAIS AU NITRATE DE CALCIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

CARBORUNDUM

41 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CARBORUNDUM", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Par ailleurs, dans la même section, le texte ci-après est ajouté :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

et dans la section "Précautions", le mot "devrait" est remplacé par "doit".

GRAINES DE RICIN, ou FARINES DE RICIN, ou TOURTEAUX DE RICIN, ou GRAINES DE RICIN EN FLOCONS UN 2969

42 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "GRAINES DE RICIN, ou FARINES DE RICIN, ou TOURTEAUX DE RICIN, ou GRAINES DE RICIN EN FLOCONS UN 2969", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CIMENT, CLINKERS DE

43 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CIMENT, CLINKERS DE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CHAMOTTE

44 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "CHAMOTTE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CHARBON

45 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CHARBON", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FRAGMENTS D'ISOLANT EN PLASTIQUE ET EN CAOUTCHOUC

46 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "FRAGMENTS D'ISOLANT EN PLASTIQUE ET EN CAOUTCHOUC", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CHROME EN PELLETS

47 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CHROME EN PELLETS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MINERAI DE CHROMITE

48 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE CHROMITE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ARGILE

49 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ARGILE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CENDRES DE MÂCHEFER

50 Dans la fiche individuelle existante consacrée aux "CENDRES DE MÂCHEFER", dans la section "Description", dans la quatrième phrase, le mot "recueillie" est remplacé par "déchargée" (deux occurrences). Dans la version anglaise, dans la deuxième phrase de la section "Risque", et dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modifications sans objet dans la version française).

CHARBON

51 Dans la fiche individuelle consacrée au "CHARBON", sous la désignation de transport de la cargaison en vrac, les phrases et la note de bas de page correspondantes ci-après sont ajoutées :

"Le charbon doit être classé en tant que cargaison du Groupe A et B à moins d'être classé en tant que cargaison du Groupe B uniquement à l'issue d'un essai déterminé par l'autorité appropriée* ou parce qu'il a la distribution granulométrique suivante :

- .1 inférieure ou égale à 10 % en poids de particules inférieures à 1 mm (D10 > 1 mm); et
- .2 inférieure ou égale à 50 % en poids de particules inférieures à 10 mm (D50 > 10 mm).

Indépendamment de ce qui précède, un mélange de deux charbons ou plus doit être classé en tant que cargaison du Groupe A et B sauf si les charbons qui composent le mélange sont du Groupe B uniquement.

* Se reporter à la sous-section 8.1 du présent Code."

52 Dans la section "Risque", la phrase "Susceptible de se liquéfier s'il est composé en plus grande partie de fines pour 75 % d'une granulométrie inférieure à 5 mm." est supprimée et les phrases suivantes sont ajoutées à la fin du paragraphe : "Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

53 Dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la version anglaise, dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). La phrase suivante est ajoutée à la fin de la section : "Il faut tenir dûment compte de la migration de l'humidité et de la formation d'une base humide dangereuse lorsque des mélanges de charbon sont chargés."

54 Dans l'appendice, dans la section "Précautions spéciales", au paragraphe 5 de la sous-section 2 intitulée "Charbons susceptibles de s'échauffer spontanément", le symbole "*" est inséré après les mots "et à la compagnie", accompagné de la note de bas de page suivante :

"* Se reporter à la règle IX/1.2 de la Convention SOLAS."

BOUES DE CHARBON

55 Dans la fiche individuelle consacrée aux "BOUES DE CHARBON", dans la section "Risque", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la version anglaise, dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BRAI DE GOUDRON DE HOUILLE

56 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "BRAI DE GOUDRON DE HOUILLE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FRAGMENTS DE PNEUS DE GRANDES DIMENSIONS

57 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "FRAGMENTS DE PNEUS DE GRANDES DIMENSIONS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SCORIES DE FER ET D'ACIER À GROS GRAINS ET LEUR MÉLANGE

58 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SCORIES DE FER ET D'ACIER À GROS GRAINS ET LEUR MÉLANGE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

COKE

59 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "COKE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

POUSSIER DE COKE

60 Dans la fiche individuelle consacrée au "POUSSIER DE COKE", dans la section "Risque", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.",

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la version anglaise, dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

COLÉMANITE

61 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "COLÉMANITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CUIVRE EN GRANULES

62 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CUIVRE EN GRANULES", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MATTE DE CUIVRE

63 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "MATTE DE CUIVRE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SCORIES DE CUIVRE

64 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SCORIES DE CUIVRE", dans la section "Risque", dans la première phrase, le mot "a" est ajouté avant "moisture content". Dans la section "Chargement", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison doit être nivelée de façon à garantir que la différence de hauteur entre les niveaux les plus élevés et les niveaux les plus bas de la cargaison ne dépasse pas 5 % de la largeur du navire et que la cargaison soit inclinée uniformément, des limites de l'écouille aux cloisonnements, pour éviter que la cargaison ne forme des surfaces raides qui pourraient s'écraser au cours du voyage."

et dans la section "Transport", le texte ci-après est ajouté à la fin du paragraphe :

"L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge."

COPRAH (sec) UN 1363

65 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "COPRAH (sec) UN 1363", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "teneur en oxygène", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

ANODES EN CARBONE CONCASSÉES

66 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "ANODES EN CARBONE CONCASSÉES", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CRYOLITHE

67 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "CRYOLITHE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

HYDROGÉNOPHOSPHATE DE DIAMMONIUM

68 Dans la fiche individuelle consacrée à l'"HYDROGÉNOPHOSPHATE DE DIAMMONIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (A) Briquettes moulées à chaud

69 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (A) Briquettes moulées à chaud", dans la section "Chargement", dans la sixième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Par ailleurs, dans la même section, le texte ci-après est ajouté à la fin du paragraphe :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.",

dans la section "Précautions", dans la dernière phrase, le symbole "*" est inséré après les mots "espaces adjacents", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

et dans la version anglaise, dans les sections "Transport" et "Déchargement", les mots "> 25% LEL)" sont remplacés par ">25% lower explosive limit (LEL))" (modification sans objet dans la version française) et dans la section "Nettoyage", dans la troisième phrase, les mots "est déconseillé de" sont remplacés par "ne faut pas".

FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (B) Morceaux, pellets, briquettes moulées à froid

70 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (B) Morceaux, pellets, briquettes moulées à froid", dans la section "Chargement", dans la phrase "Trim in accordance with the relevant provisions required under sections 4 and 5 of the Code", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Par ailleurs, dans la même section, le texte ci-après est ajouté à la fin du paragraphe :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.",

dans la section "Précautions", dans la phrase "Toutes les précautions doivent être prises lorsque l'on entre dans les espaces à cargaison", le symbole "*" est ajouté après les mots "entre dans les espaces à cargaison", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

et dans la version anglaise, dans les sections "Transport" et "Déchargement", les mots ">25% LEL)" sont remplacés par ">25% lower explosive limit (LEL))" (modification sans objet dans la version française) et, dans la section "Nettoyage", dans la deuxième phrase, les mots "est déconseillé de" sont remplacés par "ne faut pas".

FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (C) (Fines en tant que sous-produit)

71 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FER OBTENU PAR RÉDUCTION DIRECTE (C) (Fines en tant que sous-produit)", dans la section "Chargement", dans la phrase "Trim in accordance with the relevant provisions required under sections 4 and 5 of the Code", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Par ailleurs, dans la même section, le texte ci-après est ajouté à la fin du paragraphe :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

dans la section "Précautions", dans la seizième phrase, le symbole "*" est inséré après les mots "indispensable à la vie", accompagné de la note de bas de page suivante :

"* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

et dans la version anglaise, dans les sections "Transport" et "Déchargement", les mots "(> 25% LEL)" sont remplacés par "(>25% lower explosive limit (LEL))" (modification sans objet dans la version française).

DISTILLATS SÉCHÉS DE GRAINS AVEC RÉSIDUS SOLUBLES

72 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "DISTILLATS SÉCHÉS DE GRAINS AVEC RÉSIDUS SOLUBLES", dans la section "Chargement", dans la deuxième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

DOLOMITE

73 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "DOLOMITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FELDSPATH EN MORCEAUX

74 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FELDSPATH EN MORCEAUX", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERROCHROME

75 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERROCHROME", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERROCHROME, exothermique

76 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERROCHROME, exothermique", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERROMANGANÈSE

77 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERROMANGANÈSE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERRONICKEL

78 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERRONICKEL", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERROPHOSPHORE (y compris les briquettes)

79 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERROPHOSPHORE (y compris les briquettes)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FERROSILICIUM UN 1408 contenant 30 % ou plus mais moins de 90 % de silicium (y compris les briquettes)

80 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "FERROSILICIUM UN 1408 contenant 30 % ou plus mais moins de 90 % de silicium (y compris les briquettes)", le tableau de la section "Caractéristiques" est remplacé par le suivant (modification sans objet dans la version française) :

Angle of repose	Bulk density (kg/m ³)		Stowage factor (m ³ /t)
Not applicable	1,389 to 2,083 (1,111 to 1,538 for briquettes)		0.48 to 0.72 (0.65 to 0.90 for briquettes)
Size	Class	Subsidiary risk	Group
Up to 300 mm briquettes	4.3	6.1	B

Dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le paragraphe "La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison." est remplacé par ce qui suit :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

et dans la section "Prescriptions opérationnelles" de l'appendice, au paragraphe vii), le symbole "" est inséré après les mots "inférieure à 18 %", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

FERROSILICIUM contenant 25 à 30 % de silicium ou 90 % ou plus de silicium (y compris les briquettes)

81 Dans la fiche individuelle consacrée au "FERROSILICIUM contenant 25 à 30 % de silicium ou 90 % ou plus de silicium (y compris les briquettes)", la désignation de transport de la cargaison en vrac est remplacée par ce qui suit :

"FERROSILICIUM contenant au moins 25 % mais moins de 30 % de silicium, ou 90 % ou plus de silicium",

dans le tableau de la section "Caractéristiques", rubrique "Dimensions", les mots "Diamètre : 2,54 mm" sont remplacés par "Jusqu'à 300 mm briquettes". Dans la version anglaise, dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et les phrases "La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison." sont remplacées par ce qui suit :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

et dans la section "Prescriptions opérationnelles" de l'appendice, au paragraphe vii), le symbole "" est inséré après les mots "inférieure à 18 %", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

ROGNURES, COPEAUX, TOURNURES ou ÉBARBURES DE MÉTAUX FERREUX UN 2793 sous forme potentiellement auto-échauffante

82 Dans la fiche individuelle consacrée aux "ROGNURES, COPEAUX, TOURNURES ou ÉBARBURES DE MÉTAUX FERREUX UN 2793 sous forme potentiellement auto-échauffante", dans la section "Déchargement", le symbole "" est inséré après les mots "appareil respiratoire approprié", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

SULFATE FERREUX HEPTAHYDRATÉ

83 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SULFATE FERREUX HEPTAHYDRATÉ", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ENGRAIS SANS NITRATES (non dangereux)

84 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "ENGRAIS SANS NITRATES (non dangereux)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

POISSON (EN VRAC)

85 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "POISSON (EN VRAC)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Transport", les mots "Aucune prescription particulière" sont remplacés par ce qui suit :

"L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge."

FARINE DE POISSON (DÉCHETS DE POISSON), STABILISÉE UN 2216 traitée à l'antioxydant

86 Dans la fiche individuelle consacrée à la "FARINE DE POISSON (DÉCHETS DE POISSON), STABILISÉE UN 2216 traitée à l'antioxydant", dans la désignation du transport de la cargaison en vrac, l'expression "Groupe C" est supprimée et, dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SPATH FLUOR

87 Dans la fiche individuelle consacrée au "SPATH FLUOR", dans la section "Risque", les deux premières phrases sont remplacées par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

dans la section "Chargement", en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le texte ci-après est ajouté :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la section "Transport", la phrase "Aucune prescription particulière" est remplacée par ce qui suit :

"L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge."

CENDRES VOLANTES SÈCHES

88 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "CENDRES VOLANTES SÈCHES", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Nettoyage" les mots "CENDRES VOLANTES SÈCHES" sont remplacés par "cendres volantes sèches".

CENDRES VOLANTES HUMIDES

89 Dans la fiche individuelle consacrée aux "CENDRES VOLANTES HUMIDES", dans la section "Risque", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.",

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la section "Chargement", en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CALCIN DE VERRE

90 Dans la fiche individuelle existante consacrée au "CALCIN DE VERRE", à la fin de la section "Description", le texte suivant est ajouté :

"Il peut également s'agir de calcin de verre de silex plat qui peut présenter un aspect gris ou ocre dû à l'adhérence des poussières de verre. Il peut avoir une légère odeur due aux impuretés organiques (plastiques, feuilles d'aluminium). Il est utilisé pour la production de verre (dans la fabrication des bouteilles).",

et le tableau de la section "Caractéristiques" est remplacé par le tableau suivant :

"

Angle de repos	Densité apparente (kg/m ³)	Coefficient d'arrimage (m ³ /t)
Sans objet	Entre 600 et 1 330	Entre 0,75 et 1,67
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 2 000 mm	Sans objet	C

"

CRIBLURES DE GRAIN EN PELLETS

91 Dans la fiche individuelle consacrée aux "CRIBLURES DE GRAIN EN PELLETS", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code" et les mots "et conformément à l'angle de repos indiqué dans la déclaration du chargeur" sont supprimés.

SULFATE FERREUX EN GRANULES

92 Dans la fiche individuelle consacrée au "SULFATE FERREUX EN GRANULES", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

MATTE DE NICKEL EN GRANULES (teneur en humidité inférieure à 2 %)

93 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "MATTE DE NICKEL EN GRANULES (teneur en humidité inférieure à 2 %)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SCORIES EN GRAINS

94 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SCORIES EN GRAINS", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CAOUTCHOUC DE PNEU

95 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CAOUTCHOUC DE PNEU", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

GYPSE

96 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "GYPSE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

GYPSE EN GRAINS

97 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "GYPSE EN GRAINS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ARGILE D'ILMÉNITE

98 Dans la fiche individuelle consacrée à l'"ARGILE D'ILMÉNITE", dans la section "Risque", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce texte qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ILMÉNITE (ROCHE)

99 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ILMÉNITE (ROCHE)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SABLE D'ILMÉNITE

100 Dans la fiche individuelle existante consacrée au "SABLE D'ILMÉNITE", sous la désignation de transport de la cargaison en vrac, la phrase "Cette cargaison peut être classée dans le Groupe A ou le Groupe C." est supprimée. Dans la section "Description", les phrases suivantes sont supprimées : "La teneur en humidité de cette cargaison du Groupe C est de 1 à 2 %. Lorsque la teneur en humidité est inférieure à 2 %, la cargaison doit être classée dans

le Groupe A." Dans le tableau "Caractéristiques", dans la colonne correspondant à "Groupe", les mots "ou C" sont supprimés. Le texte de la section "Risque" est remplacé par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code. Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie."

et dans la version anglaise, dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Le texte de la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries" est remplacé par ce qui suit :

"Lorsqu'une cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 une cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port."

ILMÉNITE (VALORISÉE)

101 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ILMÉNITE (VALORISÉE)", dans la section "Risque", dans la première phrase, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" et, dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modifications sans objet dans la version française).

FINES DE MINÉRAI DE FER

102 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "FINES DE MINÉRAI DE FER", dans la section "Risque", le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Transport", dans la deuxième phrase, les mots ", dans la mesure du possible," sont supprimés.

MINERAI DE FER EN PELLETS

103 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE FER EN PELLETS", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

OXYDE DE FER RÉSIDUAIRE ou TOURNURE DE FER RÉSIDUAIRE UN 1376 provenant de la purification du gaz de houille

104 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"OXYDE DE FER RÉSIDUAIRE ou TOURNURE DE FER RÉSIDUAIRE UN 1376 provenant de la purification du gaz de houille", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

OXYDE DE FER TECHNIQUE

105 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"OXYDE DE FER TECHNIQUE", dans la section "Risque", le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française).

ROCHE FERRUGINEUSE

106 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "ROCHE FERRUGINEUSE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

LABRADOR

107 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "LABRADOR", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE DE PLOMB UN 1469

108 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE PLOMB UN 1469", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MINERAI DE PLOMB

109 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE PLOMB", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). La phrase "La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison." est remplacée par ce qui suit :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de

ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

CHAUX (VIVE)

110 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "CHAUX (VIVE)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CALCAIRE

111 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "CALCAIRE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

GRAINES DE COTONNIER AVEC LINTER d'une teneur en humidité ne dépassant pas 9 % et d'une teneur en huile ne dépassant pas 20,5 %

112 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "GRAINES DE COTONNIER AVEC LINTER d'une teneur en humidité ne dépassant pas 9 % et d'une teneur en huile ne dépassant pas 20,5 %", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "teneur en oxygène", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

et dans la section "Transport", le mot "devraient" est remplacé par "doivent".

MAGNÉSIE (CALCINÉE)

113 Dans la fiche individuelle consacrée à la "MAGNÉSIE (CALCINÉE)", dans la section "Chargement", dans la version anglaise, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le texte ci-après est ajouté :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

MAGNÉSIE (VIVE)

114 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "MAGNÉSIE (VIVE)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MAGNÉSITE, naturelle

115 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "MAGNÉSIE, naturelle", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE DE MAGNÉSIUM UN 1474

116 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE MAGNÉSIUM UN 1474", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ENGRAIS AU SULFATE DE MAGNÉSIUM

117 Dans la fiche individuelle consacrée aux "ENGRAIS AU SULFATE DE MAGNÉSIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

MINERAI DE MANGANÈSE

118 Dans la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE MANGANÈSE", dans la version anglaise, dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). La phrase "La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives, pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison." est remplacée par ce qui suit :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives, pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

FINES DE MINERAI DE MANGANÈSE

119 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "FINES DE MINERAI DE MANGANÈSE", dans la section "Risque", dans la première phrase, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française).

ÉCLATS DE MARBRE

120 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "ÉCLATS DE MARBRE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CONCENTRÉS DE SULFURES MÉTALLIQUES

121 Dans la fiche individuelle consacrée aux "CONCENTRÉS DE SULFURES MÉTALLIQUES", dans le tableau "Caractéristiques", dans la rubrique "Classe", après le mot

"MDV", le membre de phrase "(SH) et/ou (CR) et/ou (TX)" est ajouté. Dans la section "Risque", la phrase suivante est ajoutée au début :

"Certains concentrés de sulfures métalliques peuvent avoir des effets aigus et à long terme sur la santé.",

le texte ci-après est ajouté au début de la section :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.",

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et",

dans la section "Chargement", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison doit être nivelée de façon à garantir que la différence de hauteur entre les niveaux les plus élevés et les niveaux les plus bas de la cargaison ne dépasse pas 5 % de la largeur du navire et que la cargaison soit inclinée uniformément, des limites de l'écouille aux cloisonnements pour éviter que la cargaison ne forme des surfaces raides qui pourraient s'écraser au cours du voyage."

et dans la section "Précautions", le symbole "" est inséré après les mots "teneur en oxygène", accompagné de la note de bas de page suivante :

"* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

CONCENTRÉS DE MINÉRAIS

122 Dans la fiche individuelle consacrée aux "concentrés de minerais" dans la section "Risque", la première et la deuxième phrases sont remplacées par ce qui suit :

"Les matières ci-dessus sont susceptibles de se liquéfier si leur teneur en humidité, au moment de leur expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.",

dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", les paragraphes .1 et .4 sont remplacés respectivement par ce qui suit :

".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et

- ".4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et"

et le texte de la section "Chargement" est remplacé par ce qui suit :

"Cette cargaison doit être nivelée de façon à garantir que la différence de hauteur entre les niveaux les plus élevés et les niveaux les plus bas de la cargaison ne dépasse pas 5 % de la largeur du navire et que la cargaison soit inclinée uniformément, des limites de l'écouille aux cloisonnements pour éviter que la cargaison ne forme des surfaces raides qui pourraient s'écraser au cours du voyage.

Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM

123 Dans la fiche individuelle consacrée au "MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

MINERAI DE NICKEL

124 Dans la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE NICKEL", dans la section "Précautions à prendre en cas d'intempéries", le paragraphe .1 est remplacé par ce qui suit :

- ".1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;"

et dans la section "Chargement", dans la première phrase, dans l'anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

CACAHUÈTES (en coques)

125 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "CACAHUÈTES (en coques)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

TOURBE HORTICOLE

126 Dans la fiche individuelle consacrée à la "TOURBE HORTICOLE", dans la section "Risque", le texte suivant est ajouté au début :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

et dans la section "Chargement", en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code". Dans la section "Précautions", le symbole "" est inséré après les mots "teneur en oxygène normale", accompagné de la note de bas de page suivante :

"" Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

GALETS (de mer)

127 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "GALETS (de mer)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PELLETS (concentrés)

128 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "PELLETS (concentrés)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le texte suivant est ajouté à la fin de la section :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

ROCHE PERLITE

129 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "ROCHE PERLITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PHOSPHATE (défluoré)

130 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "PHOSPHATE (défluoré)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ROCHE PHOSPHATÉE (calcinée)

131 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "ROCHE PHOSPHATÉE (calcinée)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ROCHE PHOSPHATÉE (non calcinée)

132 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "ROCHE PHOSPHATÉE (non calcinée)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

FONTE EN GUEUSES

133 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "FONTE EN GUEUSES", dans la section "Chargement", dans la troisième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BRAI EN GRAINS

134 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "BRAI EN GRAINS", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

POTASSE

135 Dans la fiche individuelle consacrée à la "POTASSE", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

CHLORURE DE POTASSIUM

136 Dans la fiche individuelle consacrée au "CHLORURE DE POTASSIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

NITRATE DE POTASSIUM UN 1486

137 Dans la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE POTASSIUM UN 1486", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

SULFATE DE POTASSIUM

138 Dans la fiche individuelle consacrée au "SULFATE DE POTASSIUM", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

PONCE

139 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "PONCE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PYRITE (contenant du cuivre et du fer)

140 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "PYRITE (contenant du cuivre et du fer)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PYRITES CALCINÉES (Pyrites calcinées)

141 Dans la fiche individuelle consacrée aux "PYRITES CALCINÉES", dans la section "Risque", la troisième phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code."

et dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PYROPHYLLITE

142 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "PYROPHYLLITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le texte ci-après est ajouté à la fin de la section :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

QUARTZ

143 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "QUARTZ", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

QUARTZITE

144 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "QUARTZITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2912

145 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2912", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

MATIÈRES RADIOACTIVES, OBJETS CONTAMINÉS SUPERFICIELLEMENT (SCO-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2913

146 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "MATIÈRES RADIOACTIVES, OBJETS CONTAMINÉS SUPERFICIELLEMENT (SCO-I), non fissiles ou fissiles exceptées UN 2913", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

RASORITE (ANHYDRE)

147 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "RASORITE (ANHYDRE)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SABLE DE RUTILE

148 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SABLE DE RUTILE", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SEL

149 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SEL", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PAIN DE SEL

150 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "PAIN DE SEL", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

ROCHE SALINE

151 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "ROCHE SALINE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SABLE

152 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SABLE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Le texte ci-après est ajouté à la fin de la section :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

SABLES, MINÉRAUX LOURDS

153 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "SABLES, MINÉRAUX LOURDS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SCIURE DE BOIS

154 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "SCIURE DE BOIS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

DÉPÔTS PROVENANT DE LA FABRICATION DU FER ET DE L'ACIER

155 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "DÉPÔTS PROVENANT DE LA FABRICATION DU FER ET DE L'ACIER", dans la section "Risque", le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française).

TOURTEAUX, contenant de l'huile végétale UN 1386 a) Graines triturées par procédé mécanique contenant plus de 10 % d'huile ou plus de 20 % d'huile et d'humidité combinées

156 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "TOURTEAUX, contenant de l'huile végétale UN 1386 a) Graines triturées par procédé mécanique contenant plus de 10 % d'huile ou plus de 20 % d'huile et d'humidité combinées", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Précautions", le symbole "***" est inséré après les mots "teneur en oxygène normale", accompagné de la note de bas de page suivante :

*** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

TOURTEAUX contenant de l'huile végétale UN 1386 b) Sous-produits de l'extraction au solvant ou graines triturées contenant au maximum 10 % d'huile et, si la teneur en humidité est supérieure à 10 %, pas plus de 20 % d'huile et d'humidité combinées

157 Dans la fiche individuelle consacrée aux "TOURTEAUX contenant de l'huile végétale UN 1386 b) Sous-produits de l'extraction au solvant ou graines triturées contenant au maximum 10 % d'huile et, si la teneur en humidité est supérieure à 10 %, pas plus de 20 % d'huile et d'humidité combinées", dans la phrase "Dans le cas des tourteaux résultant de l'extraction au solvant, si la teneur en huile ou la teneur en huile et en humidité dépasse les pourcentages indiqués ci-dessus, il conviendrait d'obtenir les conseils des autorités compétentes", le mot "conviendrait" est remplacé par "convient". Dans la section "Chargement", dans la dernière phrase de la version anglaise, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Ventilation", le mot "faudrait" est remplacé par "faut". Dans la section "Précautions", le symbole "***" est inséré après les mots "teneur en oxygène normale", accompagné de la note de bas de page suivante :

*** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

TOURTEAUX UN 2217 contenant au plus 1,5 % d'huile et ayant 11 % d'humidité au maximum

158 Dans la fiche individuelle consacrée aux "TOURTEAUX UN 2217 contenant au plus 1,5 % d'huile et ayant 11 % d'humidité au maximum", dans la section "Chargement", dans la deuxième phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code". Dans la section "Ventilation", le mot "faudrait" est remplacé par "faut". Dans la section "Précautions", le symbole "***" est inséré après les mots "teneur en oxygène normale", accompagné de la note de bas de page suivante :

*** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

TOURTEAUX (non dangereux)

159 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "TOURTEAUX (non dangereux)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SILICOMANGANÈSE (à faible teneur en carbone)

160 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SILICOMANGANÈSE (à faible teneur en carbone)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Précautions", dans l'anglais, le mot "should" est remplacé par "shall" (modification sans objet dans la version française) et le symbole "**" est inséré après les mots "d'avoir fait circuler de l'air", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

SCORIES DE SILICIUM

161 Dans la fiche individuelle consacrée aux "SCORIES DE SILICIUM", dans le tableau "Caractéristiques", dans la colonne "Densité apparente (kg/m³)", la valeur numérique 2 300 est remplacée par 1 500 et, dans la colonne "Coefficient d'arrimage (m³/t)", la valeur numérique 0,43 est remplacée par 0,67. Dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Les deuxième et troisième phrases sont remplacées par ce qui suit :

"Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

SOUDE DU COMMERCE (dense et légère)

162 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "SOUDE DU COMMERCE (dense et légère)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE DE SODIUM UN 1498

163 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE SODIUM UN 1498", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

NITRATE DE SODIUM ET NITRATE DE POTASSIUM EN MÉLANGE UN 1499

164 Dans la fiche individuelle consacrée au "NITRATE DE SODIUM ET NITRATE DE POTASSIUM EN MÉLANGE UN 1499", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

COMBUSTIBLES SOLIDIFIÉS RECYCLÉS À PARTIR DE DÉCHETS COMPOSÉS DE PAPIER ET DE PLASTIQUE

165 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "COMBUSTIBLES SOLIDIFIÉS RECYCLÉS À PARTIR DE DÉCHETS COMPOSÉS DE PAPIER ET DE PLASTIQUE", dans la section "Chargement", dans la deuxième phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "suffisamment ventilés", accompagné de la note de page suivante :

"* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

SPODUMÈNE (ENRICHI)

166 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SPODUMÈNE (ENRICHI)", dans la section "Risque", le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française).

ACIER INOXYDABLE, POUSSIÈRE DE MEULAGE

167 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à l'"ACIER INOXYDABLE, POUSSIÈRE DE MEULAGE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

PIERRES CONCASSÉES

168 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "PIERRES CONCASSÉES", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SUCRE

169 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SUCRE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SOUFRE (solide, moulé)

170 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SOUFRE (solide, moulé)", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SOUFRE UN 1350 (concassé en morceaux et en poudre à gros grains)

171 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SOUFRE UN 1350 (concassé en morceaux et en poudre à gros grains)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SUPERPHOSPHATE

172 Dans la fiche individuelle consacrée au "SUPERPHOSPHATE", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

SUPERPHOSPHATE (triple, granuleux)

173 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SUPERPHOSPHATE (triple, granuleux)", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" et, dans les sections "Précautions" et "Nettoyage", le mot "should" est remplacé par "shall" (modifications sans objet dans la version française).

TACONITE EN PELLETS

174 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "TACONITE EN PELLETS", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

TALC

175 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "TALC", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

DÉCHETS ORGANIQUES

176 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "DÉCHETS ORGANIQUES", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

TAPIOCA

177 Dans la fiche individuelle consacrée au "TAPIOCA", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

URÉE

178 Dans la fiche individuelle consacrée à l'URÉE, dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code".

MINERAI DE VANADIUM

179 Dans la fiche individuelle consacrée au "MINERAI DE VANADIUM", dans la section "Chargement", dans la version anglaise, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française) et le texte suivant est ajouté à la fin de la section :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de

contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

et dans la section "Précautions", dans l'anglais, le mot "should" est remplacé par "shall" (modification sans objet dans la version française).

VERMICULITE

180 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée à la "VERMICULITE", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

QUARTZ BLANC

181 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "QUARTZ BLANC", dans la section "Chargement", les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

COPEAUX DE BOIS

182 Dans la fiche individuelle consacrée aux "COPEAUX DE BOIS", dans la section "Chargement", dans l'anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Précautions", dans la première et la deuxième phrase, respectivement, le mot "faudrait" est remplacé par "faut" et le symbole "*" est inséré après "la teneur en oxygène est de 20,7 %", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

GRANULÉS (PELLETS) DE BOIS CONTENANT DES ADDITIFS ET/OU DES LIANTS

183 Dans la fiche individuelle consacrée aux "GRANULÉS (PELLETS) DE BOIS CONTENANT DES ADDITIFS ET/OU LIANTS", dans la section "Description", la cinquième phrase est remplacée par ce qui suit :

"La matière première est comprimée environ à un tiers de son volume original et le produit fini (pellet) a d'ordinaire une teneur en humidité de 4 à 8 %.",

dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code". Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "concentration de monoxyde de carbone est inférieure à 100 ppm", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

GRANULÉS (PELLETS) DE BOIS NE CONTENANT AUCUN ADDITIF OU LIANT

184 Dans la fiche individuelle consacrée aux "GRANULÉS (PELLETS) DE BOIS NE CONTENANT AUCUN ADDITIF OU LIANT", dans la section "Description", la cinquième phrase est remplacée par ce qui suit :

"La matière première est comprimée environ à un tiers de son volume original et le produit fini (pellet) a d'ordinaire une teneur en humidité de 4 à 8 %.",

dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code". Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "concentration de monoxyde de carbone est inférieure à 100 ppm", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

PRODUITS DU BOIS – Généralités

185 Dans la fiche individuelle consacrée aux "PRODUITS DU BOIS – Généralités", dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "la teneur en oxygène est de 21 %", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

et dans la section "Chargement", dans la première phrase, en anglais, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

BOIS TORRÉFIÉ

186 Dans la fiche individuelle consacrée au "BOIS TORRÉFIÉ", dans la section "Chargement", les mots "sections 4, 5 et 6 du présent Code" sont remplacés par "sections 4 et 5 du présent Code". Dans la section "Précautions", le symbole "*" est inséré après les mots "monoxyde de carbone < 100 ppm", accompagné de la note de bas de page suivante :

** Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

CENDRES DE ZINC UN 1435

187 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée aux "CENDRES DE ZINC UN 1435", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

SCORIES DE ZINC

188 Dans la fiche individuelle consacrée aux "SCORIES DE ZINC", dans la section "Risque", dans la version anglaise, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Chargement", la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"Cette cargaison doit être nivelée de façon à garantir que la différence de hauteur entre les niveaux les plus élevés et les niveaux les plus bas de la cargaison ne dépasse pas 5 % de la largeur du navire et que la cargaison soit inclinée uniformément, des limites de l'écouille aux cloisonnements pour éviter que la cargaison ne forme des surfaces raides qui pourraient s'écraser au cours du voyage."

et dans la section "Transport", le texte suivant est ajouté à la fin de la section :

"L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit

prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un refuge."

CONCENTRÉ DE KYANITE ET DE ZIRCON

189 Dans la fiche individuelle consacrée au "CONCENTRÉ DE KYANITE ET DE ZIRCON", dans la section "Risqué", dans la version anglaise, le mot "a" est ajouté avant "moisture content" (modification sans objet dans la version française). Dans la section "Chargement", les deuxième et troisième phrases sont remplacées par ce qui suit :

"La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives, pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison."

SABLE DE ZIRCON

190 Dans la version anglaise de la fiche individuelle consacrée au "SABLE DE ZIRCON", dans la section "Chargement", dans la première phrase, les mots "of the Code" sont remplacés par "of this Code" (modification sans objet dans la version française).

Nouvelles fiches individuelles

191 Les nouvelles fiches individuelles ci-après sont insérées dans l'ordre alphabétique :

"GRANULAT DE VERRE CELLULAIRE

Description

Le granulât de verre cellulaire est un matériau d'isolation léger, utilisé dans le secteur de la construction et du bâtiment. La matière est solide, inodore et de couleur gris anthracite.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Sans objet	Entre 130 et 250	Entre 4,0 et 7,6
Dimensions	Classe	Groupe
Sans objet	Sans objet	C

Risque

Peut provoquer une irritation de la peau et des yeux.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Aucune prescription particulière.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Les personnes susceptibles d'être exposées à la poussière produite par la cargaison doivent porter des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières, ainsi que des vêtements de protection, si nécessaire. Les puisards doivent être propres, secs et recouverts d'une manière adéquate, afin d'empêcher la cargaison d'y pénétrer.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

Aucune prescription particulière.

Déchargement

Seul un personnel formé portant des vêtements de protection et des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières doit être autorisé à pénétrer dans les espaces contenant cette cargaison.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER**Description**

Cette cargaison est un sous-produit de la fusion du minerai de fer, de l'ilménite et de la magnétite titanifère. De couleur grise ou noire, elle se présente sous forme de morceaux de petites ou de grandes dimensions (pouvant atteindre 45 tonnes), granulats ferreux compris. En fonction de leurs dimensions et de leur forme, les sous-produits de la fusion du minerai de fer, de l'ilménite et de la magnétite titanifère sont désignés par des noms différents, parmi lesquels :

Fer en forme de poêles dits "Iron pan edges"	Pièces en forme d'ours des groupes K1-K3 dîtes "bears"
Résidu du processus de séparation	Pièces d'acier en forme d'ours dîtes "steel bears"
Granulats ferreux	Sous-produits de la fonte brute
Plaques de fer	Fer de type grès dits "beach iron"
Résidu de hauts fourneaux	Fer en forme de crânes ("iron skulls")
Fer plat	

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Sans objet	Variable	Variable
Dimensions	Classe	Groupe
Variables	Sans objet	C

Risque

Pas de risques particuliers.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Aucune prescription particulière.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison. Les gros morceaux ne doivent pas être jetés dans la cale à cargaison et le placement de très gros morceaux doit être tel que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives en raison de charges ponctuelles. Il faut tenir compte de la distribution du poids dans la cale lors du chargement.

Précautions

Les puisards des espaces à cargaison doivent être protégés afin que la cargaison n'y pénètre pas.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

Aucune prescription particulière.

Déchargement

Lorsque cette cargaison est déchargée au moyen d'un appareil de levage à aimant ou d'une araignée :

- .1 le pont et les auxiliaires de pont doivent être protégés contre la chute éventuelle de la cargaison; et
- .2 une fois le déchargement achevé, il faut vérifier si le navire a subi des dégâts.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

**"CONCENTRÉS DE SULFURES MÉTALLIQUES, CORROSIFS, UN 1759
(voir également la fiche consacrée aux concentrés de minerais)**

La présente fiche s'applique uniquement aux cargaisons qui relèveraient du Groupe d'emballage (GE) III, comme indiqué dans le Code IMDG, si elles étaient transportées en colis.

Description

Les concentrés de minerais sont des minerais raffinés dont les composants essentiels ont été enrichis par l'élimination de la plus grande partie des déchets. Les particules sont généralement de petite taille mais des agglomérats sont parfois présents dans les concentrés qui ne sont pas fraîchement produits.

Les concentrés de cette catégorie les plus courants sont les concentrés de zinc, de plomb, de cuivre et les concentrés mixtes de faible teneur.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m ³)	Coefficient d'arrimage (m ³ /t)
Sans objet	Entre 1 700 et 3 230	Entre 0,31 et 0,59
Dimensions	Classe	Groupe
Variables	8*	A et B

* Ces matières peuvent également satisfaire aux critères MDV des solides auto-échauffants et/ou des solides qui dégagent des gaz toxiques lorsqu'ils sont humides.

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Certains concentrés de sulfure sont sujets à oxydation et à échauffement spontané. Ce phénomène s'accompagne d'une raréfaction de l'oxygène et de l'émission de vapeurs toxiques. L'humidité dans la cargaison forme de l'acide sulfureux qui est corrosif pour l'acier.

Arrimage et séparation des matières

Sauf décision de l'autorité compétente, séparation des matières comme pour la classe 4.2 et la classe 8.

"Séparés des" denrées alimentaires.

Propreté des cales

Nettoyer et sécher en fonction des risques que présente la cargaison.

Précautions à prendre en d'intempéries

Lorsque cette cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et

- .5 la cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

L'accès à l'espace contenant cette cargaison ne doit pas être autorisé avant que cet espace à cargaison n'ait été ventilé et que l'atmosphère n'ait été contrôlé en vue de déterminer la teneur en oxygène". Il faut prendre des précautions appropriées pour protéger la tranche des machines et les locaux d'habitation contre la poussière produite par la cargaison. Les puisards doivent être propres, secs et couverts afin d'empêcher la cargaison de pénétrer.

Il faut soumettre le circuit d'assèchement d'un espace à cargaison dans lequel la cargaison doit être chargée à des essais afin de s'assurer qu'il fonctionne. Les personnes susceptibles d'être exposées à la poussière produite par la cargaison doivent porter des gants, des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières. Ces personnes doivent porter des vêtements de protection, si nécessaire.

Lorsque l'on estime qu'un concentré de sulfures métalliques présente un faible risque d'incendie, le transport d'une telle cargaison à bord d'un navire qui n'est pas muni d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie par le gaz doit faire l'objet d'une autorisation de l'Administration conformément à la règle II-2/10.7.1.4 de la Convention SOLAS.

Ventilation

La cargaison ne doit pas être ventilée pendant le voyage.

Transport

L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Lorsque cette cargaison est transportée, il doit y avoir à bord, pour chaque gaz et les vapeurs ou chaque combinaison de gaz et vapeurs, des détecteurs appropriés pour les mesures quantitatives de l'oxygène et des vapeurs toxiques susceptibles d'être dégagées par la cargaison. Ces détecteurs doivent pouvoir être utilisés dans une atmosphère exempte d'oxygène.

Les concentrations de ces gaz dans les espaces contenant cette cargaison doivent être mesurées régulièrement pendant le voyage et les mesures doivent être consignées et conservées à bord.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Veiller à ce que tous les résidus soient enlevés et les cales totalement sèches. Les résidus ou la poussière humide forment de l'acide sulfureux corrosif, lequel est dangereux pour le personnel et corrodera l'acier.

Procédures à suivre en cas d'urgence

<p align="center">Équipement de secours spécial à prévoir à bord du navire</p> <p>Vêtements de protection (gants, bottes, combinaison, casque de protection). Appareils respiratoires autonomes.</p>
<p align="center">Consignes d'urgence</p> <p>Porter des vêtements de protection et un appareil respiratoire autonome.</p>
<p align="center">Mesures d'urgence en cas d'incendie</p> <p>Fermer les écoutilles; utiliser l'installation fixe de lutte contre l'incendie, si le navire en est muni. L'élimination de l'air peut suffire à maîtriser l'incendie. Ne pas utiliser d'eau.</p>
<p align="center">Soins médicaux d'urgence</p> <p>Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU), tel que modifié.</p>

Remarques

Une odeur de dioxyde de soufre peut indiquer l'existence d'un incendie.

* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

"MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM, REVÊTEMENT ENRICHI EN MINÉRAUX**Description**

Cette cargaison est connue sous le nom de monophosphate d'ammonium, revêtement enrichi en minéraux. Cette cargaison est inodore et se présente sous la forme de granules gris brunâtres. Elle est hygroscopique et peut être très poussiéreuse.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Entre 35° et 40°	Entre 826 et 1 000	Entre 1,0 et 1,21
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 4 mm	MDV (CR)	B

Risque

Cette cargaison a un pH de 4,5 et peut être très corrosive pour les yeux et la peau en présence d'humidité.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Cette cargaison s'agglutine à l'état humide.

Cette cargaison décompose le jute ou la toile couvrant les puisards. Un transport continu de cette cargaison peut à la longue causer des dommages aux éléments de structure.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Nettoyer et sécher en fonction des risques que présente la cargaison.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Cette cargaison doit être tenue au sec dans la mesure du possible. Elle ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations. Pendant la manutention de cette cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquelles la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Il faut prendre des précautions appropriées pour protéger la tranche des machines et les locaux d'habitation contre la poussière produite par la cargaison. Les puisards des espaces à cargaison doivent être protégés afin que la cargaison n'y pénètre pas. Il faut s'attacher en particulier à protéger les équipements contre la poussière. Les personnes susceptibles d'être exposées à la poussière produite par la cargaison doivent porter des gants, des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières. Ces personnes doivent porter des vêtements de protection, si nécessaire.

Ventilation

Les espaces à cargaison dans lesquels cette cargaison est transportée ne doivent pas être ventilés pendant le voyage.

Transport

Il faut vérifier régulièrement pendant le voyage tous signes de condensation dans les espaces dans lesquels cette cargaison est transportée, de ressuage de la cargaison et de pénétration d'eau dans les espaces à cargaison par les panneaux d'écouille. Il faut veiller en particulier à la fermeture hermétique des écoutilles des espaces à cargaison.

Déchargement

Cette cargaison est hygroscopique et peut s'agglutiner en surplombs et compromettre ainsi la sécurité lors du déchargement. En cas de durcissement, cette cargaison doit être nivelée pour éviter la formation de surplombs, le cas échéant.

Nettoyage

Une fois cette cargaison déchargée, il faut accorder une attention particulière aux puisards des espaces à cargaison.

Procédures à suivre en cas d'urgence

Équipement de secours spécial à prévoir à bord du navire Vêtements de protection (gants, bottes, combinaison, casque de protection). Appareils respiratoires autonomes.
Consignes d'urgence Porter des vêtements de protection et un appareil respiratoire autonome.
Mesures d'urgence en cas d'incendie Fermer les écoutilles; utiliser l'installation fixe de lutte contre l'incendie, si le navire en est muni.
Soins médicaux d'urgence Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU), tel que modifié.

"

"PHOSPHATE MONOCALCIQUE**Description**

Ce produit se compose de phosphate monocalcique monohydraté. Granuleux. De couleur gris clair. Inodore.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Environ 32°	Entre 900 et 1 100	Entre 0,91 et 1,11
Dimensions	Classe	Groupe
Entre 0,2 et 2 mm	MDV (CR)	A et B

Risque

Cette cargaison est inflammable ou présente un faible risque d'incendie.

Il existe un risque d'inhalation et d'irritation des yeux causé par la poussière de phosphate monocalcique pendant la manutention, le placement et le transport.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsque cette cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 la cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Il faut prendre des précautions appropriées pour protéger la tranche des machines et les locaux d'habitation contre la poussière produite par la cargaison. Les puisards des espaces à cargaison doivent être protégés afin que la cargaison n'y pénètre pas. Il faut s'attacher en particulier à protéger les équipements contre la poussière de la cargaison. Les personnes susceptibles d'être exposées à la poussière produite par la cargaison doivent porter des vêtements de protection, des gants, des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières, si nécessaire.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Éviter toute manipulation qui entraînerait de la poussière.

Procédures à suivre en cas d'urgence

<p>Équipement de secours spécial à prévoir à bord du navire</p> <p>Vêtements de protection (gants, bottes, combinaison, casque de protection). Appareils respiratoires autonomes.</p>
<p>Consignes d'urgence</p> <p>Porter des vêtements de protection et un appareil respiratoire autonome.</p> <p>Mesures d'urgence en cas d'incendie</p> <p>Fermer les écoutilles; utiliser l'installation fixe de lutte contre l'incendie, si le navire en est muni. L'élimination de l'air peut suffire à maîtriser l'incendie.</p> <p>Soins médicaux d'urgence</p> <p>Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU), tel que modifié.</p>

"SABLE D'OLIVINE**Description**

Le sable d'olivine est un minéral naturel dont la couleur peut être vert pâle/gris à brunâtre.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Entre 30° et 45°	Entre 1 600 et 1 900	Entre 0,53 et 0,63
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 20 mm	Sans objet	A

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsqu'une cargaison est transportée dans un navire autre qu'un navire conforme aux prescriptions énoncées à la section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire indiquée dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire indiquée dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de cette cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 une cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

Aucune prescription particulière.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"AGRÉGATS DE GRAINS ET DE GRAVIERS D'OLIVINE

Les dispositions de la présente fiche s'appliquent uniquement aux cargaisons d'olivine contenant moins de 5 % de particules fines de moins de 0,5 mm.

Description

Les agrégats de grains et de graviers d'olivine sont un minéral naturel dont la couleur peut être vert pâle/gris à brunâtre.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m ³)	Coefficient d'arrimage (m ³ /t)
Entre 30° et 45°	Entre 1 600 et 1 900	Entre 0,53 et 0,63
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 100 mm	Sans objet	C

Risque

La cargaison ne présente aucun risque particulier.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Aucune prescription particulière.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Lorsque le coefficient d'arrimage de cette cargaison est inférieur ou égal à 0,56 m³/t, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

Aucune prescription particulière.

Ventilation

Aucune précaution particulière.

Transport

Aucune prescription particulière.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I) UN 2912, SABLES, CONCENTRÉS DE MINÉRAUX

Description

Cette cargaison se présente généralement sous la forme de flux concentré résultant du traitement des sables minéraux lourds. Ces concentrés de sables minéraux sont caractérisés par leur densité apparente élevée et leur granulométrie relativement fine. La présente fiche englobe les concentrés de sable contenant de l'uranium et du thorium naturels ou appauvris, y compris les métaux, les mélanges et les composés.

Abrasif. Peut former de la poussière. Cette cargaison est cohésive si sa teneur en humidité est supérieure à 1 %.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Environ 35°	Entre 2 200 et 3 225	Entre 0,31 et 0,45
Dimensions	Classe	Groupe
Particules fines jusqu'à 2 mm	7*	A et B

* Cette matière satisfait également aux critères MDV des matières solides toxiques et corrosives.

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Faible radiotoxicité.

Peut causer des effets à long terme sur la santé et une irritation cutanée.

L'exposition prolongée et répétée aux poussières siliceuses peut entraîner des maladies respiratoires.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

"Séparés des" denrées alimentaires.

Propreté des cales

Nettoyer et sécher en fonction des risques que présente la cargaison.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsqu'une cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 une cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code. La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

Le personnel ne doit pas être exposé inutilement aux poussières provenant de cette cargaison. Les personnes susceptibles d'être exposées à la poussière provenant de cette cargaison doivent porter des vêtements de protection, des lunettes protectrices ou autre protection des yeux équivalente contre la poussière et un masque antipoussières. Il ne doit pas y avoir de fuite hors de l'espace à cargaison dans lequel cette cargaison est arrimée.

Ventilation

Les espaces à cargaison dans lesquels cette cargaison est transportée ne doivent pas être ventilés pendant le voyage.

Transport

Toutes les instructions données par l'expéditeur doivent être respectées pour le transport de cette cargaison. L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Toutes les instructions données par l'expéditeur doivent être respectées lors du déchargement de cette cargaison.

Nettoyage

Les espaces à cargaison utilisés pour le transport de cette cargaison ne doivent pas être utilisés pour d'autres marchandises tant qu'ils n'ont pas été décontaminés. Voir la sous-section 9.3.2.3 du présent Code.

Procédures à suivre en cas d'urgence

<p align="center">Équipement de secours spécial à prévoir à bord du navire</p> <p>Vêtements de protection (gants, bottes, combinaison, casque de protection). Appareils respiratoires autonomes.</p>
<p align="center">Consignes d'urgence</p> <p>Porter des vêtements de protection et un appareil respiratoire autonome.</p> <p align="center">Mesures d'urgence en cas d'incendie</p> <p>Fermer les écoutilles; utiliser l'installation fixe de lutte contre l'incendie, si le navire en est muni. Utiliser de l'eau pulvérisée pour éviter la propagation des poussières, si nécessaire.</p> <p align="center">Soins médicaux d'urgence</p> <p>Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU), tel que modifié.</p>

Remarques

La plupart des matières sont probablement incombustibles. Rassembler et isoler rapidement le matériel susceptible d'être contaminé et couvrir. Obtenir l'avis d'experts."

"SILICOMANGANÈSE (carbothermique)**Description**

Cette matière résulte d'un processus de réduction carbothermique. Ferroalliage qui contient principalement du manganèse et du silicium, utilisé le plus souvent comme désoxydant et élément d'alliage pour la production d'acier. Particules ou morceaux de couleur métal argenté à gris foncé.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Sans objet	Entre 3 100 et 4 000	Entre 0,25 et 0,32
Dimensions	Classe	Groupe
Fines jusqu'à 80 mm	Sans objet	C

Risque

Aucun risque particulier.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

"Séparé des" acides, alkalis, agents comburants et réducteurs et des denrées alimentaires.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Aucune prescription particulière.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code. La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

Aucune prescription particulière.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

Aucune prescription particulière.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"BIOMASSE DE LA CANNE À SUCRE EN PELLETS**Description**

Les pellets de la biomasse de la canne à sucre sont d'une couleur variant entre le blond pâle et le brun chocolat, très durs et difficilement écrasables. Les pellets de la biomasse de la canne à sucre se composent de bagasse, de pailles et de feuilles qui proviennent des déchets d'activités industrielles et agricoles. En règle générale, ces pellets ne comprennent aucun additif ou agent liant. La présente fiche s'applique également à la biomasse de la canne à sucre en pellets produite en utilisant jusqu'à 2 % d'additifs minéraux à base d'oxyde tels que les oxydes de calcium, de magnésium et d'aluminium. La matière première est fragmentée, séchée et transformée en pellets par extrusion. Elle est comprimée environ à un tiers de son volume initial et le produit fini (pellet) présente généralement une teneur en humidité de 6 à 10 %.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (Kg/m ³)	Coefficient d'arrimage (m ³ /t)
Environ 30°	Entre 600 et 700	Entre 1,43 et 1,67
Dimensions	Classe	Groupe
Cylindriques avec : Diamètre : 6 à 12 mm Longueur : 10 à 50 mm	MDV (CB, WT, WF et OH)	B

Risque

Les envois peuvent être sujets à oxydation, ce qui peut entraîner une raréfaction de l'oxygène et une accumulation de monoxyde de carbone et de dioxyde de carbone dans les espaces à cargaison et les espaces adjacents (voir également les précautions à prendre en cas d'intempéries).

Les pellets gonflent en présence d'humidité. Ils peuvent à la longue fermenter si la teneur en humidité dépasse 15 %, ce qui peut entraîner le dégagement de gaz asphyxiants et inflammables pouvant provoquer une combustion spontanée. Leur manutention peut entraîner la production de poussières. Risque d'explosion en présence d'une forte concentration de poussières.

Arrimage et séparation des matières

Séparation des matières comme pour la classe 4.1

Propreté des cales

Nettoyer et sécher en fonction des risques que présente la cargaison.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Cette cargaison doit être tenue au sec dans la mesure du possible. Elle ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations. Pendant la manutention de cette cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées. Une fois les écoutilles fermées, il existe un risque élevé de raréfaction de l'oxygène et d'accumulation de monoxyde de carbone dans des espaces adjacents précédemment ventilés.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Il faut interdire au personnel d'entrer dans les espaces à cargaison contenant cette cargaison ou les espaces adjacents jusqu'à ce que des essais aient été effectués et que l'on ait vérifié que la teneur en oxygène est revenue à 21 % et que la concentration de monoxyde de carbone est inférieure à 100 ppm*. Tout contact étroit ou direct entre cette cargaison et les dispositifs d'éclairage de la cale à cargaison, tels que les lampes à halogène chaudes, doit être évité. Les fusibles de tels dispositifs d'éclairage doivent être retirés ou protégés tant que la cargaison se trouve dans l'espace à cargaison. Il faut prendre des précautions afin d'éviter que des concentrations élevées de poussières ne se forment lors de la manutention et du nettoyage de la cargaison.

Ventilation

Les espaces à cargaison dans lesquels cette cargaison est transportée ne doivent pas être ventilés pendant le voyage. Il pourrait être nécessaire de ventiler les espaces clos adjacents à une cale à cargaison avant d'y entrer, même si ces espaces sont apparemment séparés hermétiquement de la cale à cargaison.

Transport

Les écoutilles des espaces contenant cette cargaison doivent être étanches aux intempéries afin d'empêcher que l'eau ne pénètre.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière.

Procédures à suivre en cas d'urgence

<p align="center">Équipement de secours spécial à prévoir à bord du navire</p> <p>Des appareils respiratoires autonomes et des instruments permettant de mesurer la teneur en oxygène et/ou en monoxyde de carbone devraient être disponibles.</p>
<p align="center">Consignes d'urgence</p> <p align="center">aucune</p> <p align="center">Mesures d'urgence en cas d'incendie</p> <p>Fermer les écoutilles; utiliser l'installation fixe de lutte contre l'incendie du navire, si le navire en est muni. L'élimination de l'air peut suffire à maîtriser l'incendie. Éteindre l'incendie au moyen de dioxyde de carbone, de mousse ou d'eau.</p> <p align="center">Soins médicaux d'urgence</p> <p align="center">Se reporter au Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU), tel que modifié.</p>

* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050(27)."

"FLUORURE DE CALCIUM DE SYNTHÈSE**Description**

Matière inodore de couleur blanche à marron clair constituée jusqu'à 70 à 80 % de fluorure de calcium, de 5 à 10 % de fluorure d'aluminium et de 10 à 20 % de silice.

Ce produit est constitué de particules et de morceaux de grandes dimensions qui peuvent se casser pendant le transport et produire de la poudre.

Ce produit est insoluble dans l'eau.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Sans objet	Entre 700 et 900	Entre 1,11 et 1,43
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 30 mm	Sans objet	A

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

"Séparé de" l'acide fluorhydrique, du fluorure de chlore, du fluorure de manganèse et du difluorure d'oxygène.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsqu'une cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 une cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Il faut prendre des précautions appropriées pour protéger la tranche des machines et les locaux d'habitation contre la poussière produite par la cargaison. Les puisards des espaces à cargaison doivent être protégés afin que la cargaison n'y pénètre pas. Il faut s'attacher en particulier à protéger les équipements contre la poussière de la cargaison.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"SILICE DE SYNTHÈSE

Description

Poudre blanche inodore contenant jusqu'à 85 % de silice, environ 7 % de fluorure d'aluminium et jusqu'à 8 % d'eau en poids sec.

Ce produit est très peu soluble dans l'eau.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m ³)	Coefficient d'arrimage (m ³ /t)
Environ 40°	Entre 300 et 500	Entre 2,00 et 3,33
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 0,1 mm	Sans objet	A

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

"Séparé de" l'acide fluorhydrique, du fluorure de chlore, du fluorure de manganèse et du difluorure d'oxygène.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsqu'une cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 la cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

Niveler conformément aux dispositions pertinentes des sections 4 et 5 du présent Code.

Précautions

Il faut prendre des précautions appropriées pour protéger la tranche des machines et les locaux d'habitation contre la poussière produite par la cargaison. Les puisards des espaces à cargaison doivent être protégés afin que la cargaison n'y pénètre pas.

Il faut s'attacher en particulier à protéger les équipements contre la poussière de la cargaison.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

L'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Aucune prescription particulière."

"SABLE TITANOMAGNÉTITE**Description**

Le sable titanomagnétite a une teneur nominale en fer de 57 %.

Caractéristiques

Angle de repos	Densité apparente (kg/m³)	Coefficient d'arrimage (m³/t)
Sans objet	Entre 2 740 et 2 820	Entre 0,35 et 0,36
Dimensions	Classe	Groupe
Jusqu'à 0,4 mm	Sans objet	A

Risque

Cette cargaison est susceptible de se liquéfier si sa teneur en humidité, au moment de son expédition, dépasse la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. Voir les sections 7 et 8 du présent Code.

Cette cargaison est incombustible ou présente un faible risque d'incendie.

Arrimage et séparation des matières

Aucune prescription particulière.

Propreté des cales

Aucune prescription particulière.

Précautions à prendre en cas d'intempéries

Lorsque cette cargaison est transportée à bord d'un navire autre qu'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- .1 la teneur en humidité de la cargaison doit être maintenue au-dessous de sa teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pendant les opérations de chargement et pendant le voyage;
- .2 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, la cargaison ne doit pas être manutentionnée en cas de précipitations;
- .3 sauf disposition expresse contraire dans la présente fiche individuelle, pendant la manutention de la cargaison, toutes les écoutilles non utilisées des espaces à cargaison dans lesquels la cargaison est chargée ou va l'être doivent être fermées;
- .4 la cargaison peut être manutentionnée en cas de précipitations dans les conditions indiquées dans les procédures prescrites au paragraphe 4.3.3 du présent Code; et
- .5 la cargaison peut être déchargée d'un espace à cargaison en cas de précipitations à condition que la totalité de la cargaison se trouvant dans l'espace à cargaison soit déchargée au port.

Chargement

La cargaison doit être nivelée pour éviter qu'elle ne forme des surfaces raides qui pourraient s'écraser pendant le voyage. La densité de la cargaison étant extrêmement élevée, le plafond de ballast peut subir des contraintes excessives, à moins que la cargaison ne soit uniformément répartie sur le plafond de ballast de façon à ce que le poids soit également distribué. Il faut prendre les mesures nécessaires afin que le plafond de ballast ne subisse pas de contraintes excessives pendant le voyage et pendant le chargement à cause d'un empilement de la cargaison.

Précautions

Les puisards doivent être propres, secs et couverts afin d'empêcher la cargaison d'y pénétrer. Les bouchons de cale ne doivent pas altérer sensiblement la capacité ou le fonctionnement du circuit d'assèchement. Les bouchains doivent faire l'objet d'un sondage et être asséchés si nécessaire tout au long du voyage.

Ventilation

Aucune prescription particulière.

Transport

À moins que cette matière ne soit transportée à bord d'un navire satisfaisant aux prescriptions de la sous-section 7.3.2 du présent Code, l'apparence de la surface de la cargaison doit être vérifiée régulièrement pendant le voyage. Si, au cours du voyage, la présence d'eau libre au-dessus de la cargaison est signalée ou s'il est observé que la cargaison est à l'état de fluide, le capitaine doit prendre les mesures appropriées pour éviter que la cargaison ne ripe et que le navire ne chavire, et il doit être envisagé une entrée d'urgence dans un lieu de refuge.

Déchargement

Aucune prescription particulière.

Nettoyage

Une fois cette cargaison déchargée, les puisards doivent être vérifiés et toute obstruction doit être éliminée. Si le navire est muni d'un circuit d'assèchement des espaces à cargaison, après le déchargement de la cargaison, le circuit doit être vérifié et toute obstruction des circuits doit être éliminée."

APPENDICE 2***Méthodes d'essai en laboratoire, appareils et normes connexes*****1 Méthodes d'essai applicables aux cargaisons qui peuvent se liquéfier et appareils connexes**

192 Au tout début de la première phrase, le mot "Trois" est remplacé par "Cinq". Après la phrase "Comme chacune de ces méthodes a ses avantages, la méthode retenue devrait être fonction des pratiques locales ou être déterminée par les autorités compétentes", deux nouveaux alinéas sont insérés comme suit :

- .4 la méthode d'essai modifiée Proctor/Fagerberg applicable aux fines de minerai de fer; et
- .5 la méthode d'essai modifiée Proctor/Fagerberg applicable au charbon.

193 Une nouvelle section 1.5 est ajoutée comme suit :

"1.5 Méthode d'essai modifiée Proctor/Fagerberg applicable au charbon**1.5.1 Application**

La présente méthode décrit le calcul en laboratoire de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport pour les charbons d'une taille maximale de 50 mm. Elle correspond à l'essai modifié Proctor/Fagerberg décrit dans la section 1.3 du présent appendice.

Les principales modifications apportées par rapport à la méthode d'essai initiale décrite dans la section 1.3 du présent appendice sont les suivantes :

- .1 préparation de l'échantillon pour faciliter l'essai de charbon dont les dimensions sont de 0 x 50 mm au moyen de reconstitution jusqu'à -25 mm;
- .2 utilisation d'un cylindre de compactage de 150 mm de diamètre; et
- .3 compactage de l'échantillon à l'aide d'une dame équivalant à la dame Proctor/Fagerberg de type "D".

La teneur limite en humidité admissible aux fins du transport désigne la teneur en humidité correspondant au point d'intersection de la courbe du degré de saturation de 70 % et de la courbe de compactage de l'échantillon d'essai.

Dans le cas des charbons pour lesquels l'humidité s'évacue librement de sorte que la courbe de compactage de l'échantillon d'essai n'atteint pas un degré de saturation égal ou supérieur à 70 %, l'essai est considéré comme indiquant une cargaison dans laquelle l'eau pénètre dans les espaces situés entre les particules sans que la pression de l'eau n'augmente. Par

conséquent, la cargaison n'est pas susceptible de se liquéfier (voir le paragraphe 7.2.2 du présent Code).

La procédure commence avec un fût de charbon contenant un échantillon dont le poids n'est pas inférieur à 170 kg livré au laboratoire d'essai et se termine lorsque le laboratoire établit un procès-verbal des résultats de l'essai effectué sur le charbon. La présente méthode ne décrit pas le processus de collecte de l'échantillon. Toutefois, il est important que l'échantillon soit représentatif de la distribution granulométrique de la cargaison et il devrait être fait référence à la liste des références normatives ci-dessous.

1.5.2 Références normatives

Les documents ci-après sont mentionnés dans la présente méthode. Pour les références comportant une date, seule l'édition mentionnée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document mentionné (y compris tout amendement) s'applique.

- AS 1289.3.5.1:2006, Methods of testing soils for engineering purposes. Method 3.5.1: Soil classification tests - Determination of the soil particle density of a soil - Standard method;
- ISO 589:2008, Houille – Détermination de l'humidité totale;
- ISO 3310-2:2013, Exigences techniques et vérifications – Partie 2 : Tamis de contrôle en tôle métallique perforée; et
- ISO 13909-4:2001, Houille et coke – Échantillonnage mécanique - Partie 4 - Charbon – Préparation des échantillons pour essai.

1.5.3 Définitions

1) Teneur limite en humidité admissible aux fins du transport

La teneur limite en humidité admissible aux fins du transport d'une cargaison qui est susceptible de se liquéfier désigne la teneur maximale en humidité de la cargaison jugée sans danger pour le transport à bord de navires qui ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 7.3.2 du présent Code.

2) Résultats de l'essai

La teneur limite en humidité admissible aux fins du transport déterminée au moyen de la présente procédure est la teneur en humidité correspondant au point d'intersection de la courbe du degré de saturation de 70 % et de la courbe de compactage de l'échantillon d'essai. Cette teneur en humidité est également désignée "Valeur PFD70" (Proctor/Fagerberg – Pilon de type D – Degré de saturation de 70 %).

Lorsque l'humidité s'évacue librement de l'échantillon ou du moule cylindrique à une teneur en humidité telle que la courbe de compactage de l'échantillon d'essai est inférieure ou égale à un degré de saturation de 70 % (tel que décrit au paragraphe 1.5.5.3 4)), l'essai est considéré comme indiquant une cargaison dans laquelle l'eau pénètre dans les espaces situés entre les particules sans que la pression de l'eau n'augmente. Par conséquent, la cargaison n'est pas susceptible de se liquéfier (voir le paragraphe 7.2.2 du présent Code).

3) Teneur optimale en humidité (TOH)

La teneur optimale en humidité (TOH) est la teneur en humidité correspondant au compactage maximal (densité à l'état sec maximale) dans les conditions de compactage spécifiées.

4) Teneur en eau brute ou humidité totale (W')

La teneur en humidité d'un échantillon correspond à la masse de l'eau divisée par la masse totale des solides et est désignée comme étant la teneur en eau brute ou la teneur en humidité totale. La teneur en eau brute doit être déterminée à l'aide de la méthode permettant de calculer l'humidité totale, telle que définie dans la norme ISO 589:2008.

1.5.4 Détermination de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport des mélanges de deux charbons ou plus

Dans les cas où un expéditeur entend charger une cargaison composée d'un mélange de deux charbons ou plus, cet expéditeur peut :

- .1 déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport du mélange en appliquant directement la méthode d'essai décrite dans la présente procédure à un échantillon représentatif du produit mélangé; ou
- .2 déclarer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport du mélange, en se fondant sur les déterminations de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport de chacun des charbons qui composent le mélange.
 - .1 Lorsque tous les charbons qui composent le mélange sont des charbons du Groupe A et B :
 - .1.1 la cargaison mélangée devrait être déclarée en tant que cargaison du Groupe A et B, et
 - .1.2 la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport de la cargaison mélangée devrait être déterminée comme étant la valeur la plus faible de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport de n'importe lequel des composants.
 - .2 Lorsqu'une cargaison du Groupe A et B est mélangée avec un charbon qui appartient au Groupe B uniquement :
 - .2.1 la cargaison mélangée devrait être déclarée en tant que cargaison du Groupe A et B; et
 - .2.2 la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport devrait correspondre à la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport la plus faible des charbons du Groupe A et B qui composent le mélange.
 - .3 Lorsque tous les charbons qui composent le mélange sont du Groupe B uniquement, la cargaison mélangée doit être déclarée comme étant une cargaison du Groupe B uniquement.

1.5.5 Méthode d'essai modifiée Proctor/Fagerberg applicable au charbon

1.5.5.1 Appareil

1) Zone de travail

La zone de travail devrait être située à un endroit où les échantillons sont protégés des températures excessives, des courants d'air et des variations de l'humidité. Tous les échantillons devraient être conservés dans des conteneurs appropriés, y compris des sacs plastiques et ces conteneurs devraient être hermétiquement fermés.

2) Tamis normalisés

Des tamis de laboratoire à mailles carrées de 16 mm et de 25 mm, comme indiqué dans la norme ISO 3310-2:2013, sont nécessaires pour la reconstitution de l'échantillon d'une taille maximale de 25 mm. Un tamis de 2,36 mm est nécessaire pour produire des fractions de +2,36 mm et -2,36 mm afin de déterminer la masse volumique d'une particule. À titre de variante, un tamis de 2 mm peut être utilisé à cette fin.

3) Appareil Proctor/Fagerberg

L'appareil Proctor/Fagerberg se compose d'un moule cylindrique en acier inoxydable de 150 mm de diamètre et de 120 mm de hauteur muni d'une réhausse amovible (cylindre de compactage) et d'un outil de compactage guidé par un tube à son extrémité inférieure (pilon de compactage), qui sont illustrés sur la figure 1.5.1. Un schéma de l'appareil Proctor/Fagerberg est présenté sur la figure 1.5.2, les dimensions et tolérances étant indiquées dans le tableau 1.5.5.

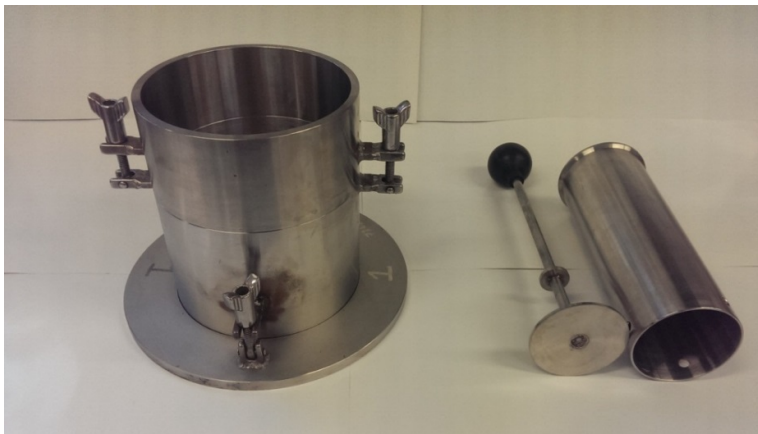


Figure 1.5.1 – Exemple de moule, de dame et de tube de guidage de la dame pour l'essai Proctor/Fagerberg

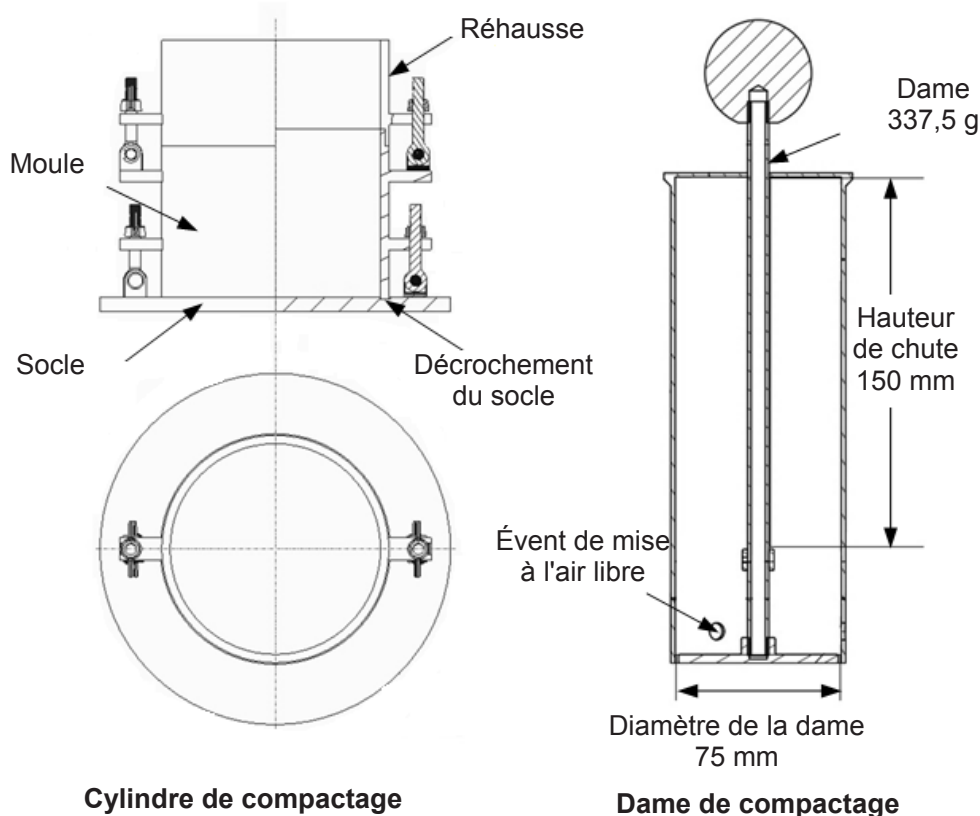


Figure 1.5.2 – Schéma d'un appareil Proctor/Fagerberg

4) Pilon de compactage

Une dame de compactage équivalant à une énergie de type "D" est utilisée pour cet essai. Ses dimensions sont indiquées sur la figure 1.5.2 et dans le tableau 1.5.5. (Note : la dame de compactage a été modifiée afin de correspondre au moule utilisé.)

5) Four de séchage

Le four de séchage devrait être ventilé, avec une circulation d'air forcée ou un gaz inerte, généralement avec un intérieur en acier inoxydable et capable de maintenir une température de $105\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 5\text{ }^{\circ}\text{C}$.

6) Balance de pesage

La balance de pesage devrait être capable de peser l'échantillon et le conteneur, tel qu'il est reçu, avec une précision supérieure à $\pm 5\text{ g}$.

7) Pycnomètre

Un appareil de pycnométrie à eau est utilisé pour déterminer la densité du charbon entier (non broyé), conformément à la norme AS 1289.3.5.1:2006. L'appareil spécifique exigé est décrit ci-après :

- flacon conique ou bouteille de densité d'une capacité de 250 ml;
- dessiccateur à vide ou autre appareil à vide;

- four de séchage réglé sur une température comprise entre 105 °C et 110 °C;
- balances – une ayant une précision de $\pm 0,05$ g et la deuxième ayant une précision de ± 1 g;
- thermomètre gradué de 0 °C à 100 °C;
- tamis de 2,36 mm (comme indiqué au paragraphe 1.5.5.1 2));
- source de vide;
- bain d'eau réglé à 60 °C;
- eau distillée, déminéralisée ou désionisée;
- bouteille de nettoyage contenant de l'eau;
- panier en treillis métallique destiné à contenir l'échantillon de +2,36 mm;
- conteneur rempli d'eau pour contenir le panier en treillis métallique sans interférence; et
- balance pour peser le panier en suspension dans l'eau et rincé.

8) Conteneurs pour le mélange manuel et la préparation des échantillons

Des bacs en plastique résistant munis de couvercle d'une capacité qui ne soit pas inférieure à 10 litres sont nécessaires pour le stockage et la manipulation. Des sacs en plastique résistant (épaisseur égale ou supérieure à 200 microns) sont nécessaires pour le stockage et le mélange manuel des échantillons.

9) Dispositif de raclage plat

Un racloir en acier fin est nécessaire pour séparer l'échantillon restant formé dans la réhausse amovible au-dessus de l'extrémité supérieure du moule. Pour être facile à utiliser, le racloir devrait avoir les dimensions suivantes : 160 mm de large, 200 mm de long et épaisseur comprise entre 3 et 5 mm, comme indiqué sur la figure 1.5.3.

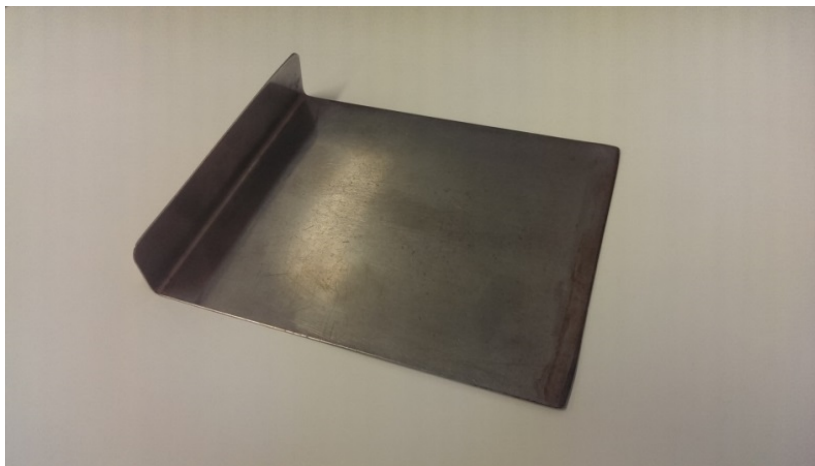


Figure 1.5.3 – Racloir type

10) Plateaux de séchage

Les plateaux ou cuvettes de séchage devraient avoir une surface lisse, être exempts de contamination et résistants à la chaleur, et composés par exemple d'acier inoxydable ou d'émail. Leurs dimensions devraient être adaptées pour tenir dans le four de séchage et garantir que la totalité de l'échantillon puisse être contenue à une charge d'environ 1 g/cm² de surface de contact.

11) Flacon pulvérisateur

Un flacon en plastique approprié est nécessaire pour pulvériser de l'eau sur l'échantillon.

12) Gants

Des gants résistants à la chaleur sont nécessaires pour manipuler les plateaux et ustensiles chauds.

13) Diviseur d'échantillons

Un diviseur d'échantillons approprié, tel que spécifié dans la norme ISO 13909-4:2001 est nécessaire pour séparer l'échantillon principal et mélanger l'échantillon reconstitué aux fins d'essai.

1.5.5.2 Échantillonnage et préparation des échantillons**1) Généralités**

La procédure commence lorsque l'on reçoit l'un échantillon dont le poids n'est pas inférieur à 170 kg, scellé hermétiquement dans un sac en plastique résistant (épaisseur de 200 microns) et placé dans un fût approprié (par exemple 220 litres). Cet emballage garantit que l'échantillon ne sèche pas avant la détermination de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport.

2) Préparation de l'échantillon

Il est nécessaire d'obtenir des échantillons représentatifs conformes à la norme ISO 13909-4:2001 et, si nécessaire, ces échantillons peuvent avoir été séchés à l'air en partie ou séchés en partie à une température de 40 °C ou moins pour réduire la teneur en eau à un point de départ approprié pour le tamisage par voie sèche du charbon avec des fines de dimensions minimales adhérant à la fraction surdimensionnée. À cette fin, les échantillons ne devraient pas être séchés en-dessous de 6 % de l'humidité totale. Les sous-échantillons représentatifs pour l'essai ne devraient pas être séchés entièrement, sauf lorsqu'il s'agit de déterminer la teneur en eau brute.

2.1) Homogénéisation et division de l'échantillon

Il faut prendre l'échantillon tel qu'il a été reçu et le diviser en sous-échantillons à l'aide d'un appareil de division des échantillons, tel que spécifié dans la norme ISO 13909-4:2001. Il faut ensuite placer ces sous-échantillons dans des sacs en plastique résistants.

2.2) Méthode de préparation de l'échantillon reconstitué

Lorsque l'échantillon contient des particules de dimensions supérieures à 25 mm, il convient d'appliquer le processus de reconstitution ci-après.

Dans ce processus, les particules supérieures à 25 mm sont retirées de l'échantillon et remplacées par une masse équivalente de particules dont les dimensions sont comprises entre 16 et 25 mm. À l'issue de ce processus, un échantillon final reconstitué ayant une masse suffisante pour mettre à l'essai la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport est obtenu; il est constitué de particules dont la dimension maximale est de 25 mm.

L'une des deux méthodes suivantes peut être sélectionnée pour obtenir l'échantillon reconstitué :

- .1 division de l'ensemble de l'échantillon tel qu'il a été reçu et reconstitution; ou
- .2 suppression des particules de plus de 25 mm et remplacement par des particules comprises entre 16 mm et 25 mm à partir d'un sous-échantillon distinct.

Méthode 1 Séparation de la totalité de l'échantillon tel qu'il a été reçu et reconstitution

- i) prendre la totalité de l'échantillon tel qu'il a été reçu;
- ii) tamiser à 25 mm, 16 mm et 2,36 mm. Si un tamis de 2,36 mm n'est pas disponible, un tamis de 2 mm peut être utilisé;
- iii) peser chacune des quatre fractions granulométriques et calculer le pourcentage représenté par chaque fraction;
- iv) sous-diviser à partir de chaque fraction granulométrique inférieure à 25 mm la masse requise pour créer un échantillon reconstitué de 25 kg à l'aide des composants de taille d'échantillon spécifiés dans le tableau 1.5.1 :

Tableau 1.5.1 – Pourcentages de taille aux fins de la reconstitution (Méthode 1)

Fraction granulométrique	Quantité
-2,36 mm (ou -2 mm)	pourcentage de cette fraction dans l'échantillon d'origine
2,36 mm (ou 2 mm) à 16 mm	pourcentage de cette fraction
16 mm à 25 mm	pourcentage de cette fraction plus le pourcentage de charbon de plus de 25 mm

- v) combiner chaque fraction granulométrique;
- vi) mélanger complètement l'échantillon reconstitué;
- vii) diviser l'échantillon en huit sous-échantillons représentatifs environ et mettre chacun d'eux dans un sac en plastique résistant. Ces sacs contiennent désormais l'échantillon destiné à l'essai Proctor/Fagerberg.
- viii) un échantillon de particules passant un tamis de 2,36 mm (ou 2,0 mm si un tamis de 2,36 mm n'est pas disponible) est nécessaire pour la pycnométrie de la densité particulière.

Méthode 2 Élimination des particules de plus de 25 mm et remplacement par des particules de dimensions comprises entre 16 et 25 mm

Cette méthode est décrite sur la figure 1.5.4 et dans le tableau 1.5.2. Le processus de reconstitution commence lorsque le charbon est tamisé en particules de dimensions supérieures à 25 mm et inférieures à 25 mm. Les particules de charbon dont les dimensions sont comprises entre 16 mm et 25 mm sont extraites de sous-échantillons séparés et reconstituées en charbon tamisé inférieur à 25 mm,

d'une masse équivalente aux particules de charbon de plus de 25 mm supprimées de l'échantillon d'origine afin de fournir un échantillon reconstitué final d'une masse suffisante aux fins de l'essai de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport.

Échantillon de charbon

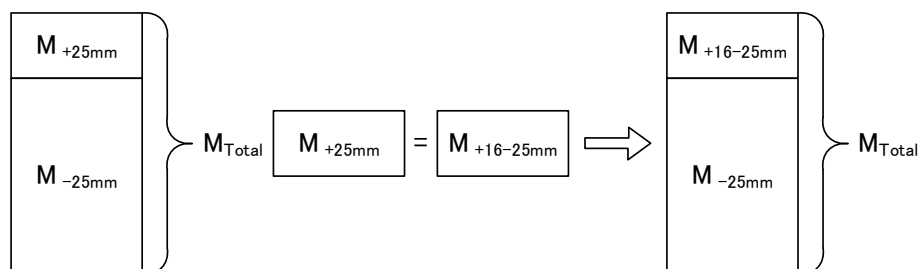


Figure 1.5.4 – Vue d'ensemble de la reconstitution de l'échantillon (méthode 2)

Tableau 1.5.2 – Reconstitution de l'échantillon (méthode 2)

Étape	Exemple
a) Générer un échantillon de 25 kg environ suffisant pour effectuer environ huit essais Proctor/Fagerberg.	Partir du principe que chaque sac de sous-échantillon contient entre 8 kg et 10 kg.
b) Tamiser cet échantillon à 25 mm, en garantissant des fines minimales sur la fraction +25 mm. Peser le charbon de +25 mm.	Pour un charbon contenant 20 % de matière de +25 mm, environ 5 kg de l'échantillon d'origine est supprimé.
c) Créer du charbon de dimensions comprises entre 16 mm et 25 mm en tamisant un ou plusieurs sacs de sous-échantillons de charbon à 16 mm et 25 mm.	Dans l'exemple ci-dessus, 5 kg de charbon de 16 mm à 25 mm sont nécessaires.
d) Extraire une quantité de charbon de dimensions comprises entre 16 mm et 25 mm dont la masse est égale à la masse de +25 mm supprimée à l'étape b) $\pm 0,05$ kg, à l'aide d'un diviseur d'échantillons rotatif ou appareil similaire, en recombinaut les plateaux selon qu'il convient pour obtenir la masse requise.	5 kg dans le cas ci-dessus.
e) Ajouter la masse de charbon dont les dimensions sont comprises entre 16 mm et 25 mm de l'étape d) au charbon dont les dimensions sont inférieures à 25 mm de l'étape b). Mélanger et diviser en huit portions d'essai environ à l'aide d'un diviseur d'échantillons rotatif ou appareil similaire.	
f) Placer chaque portion reconstituée dans des sacs en plastique résistants, étiquetés et fermés hermétiquement. On obtient désormais les échantillons d'essai utilisés pour l'essai Proctor/ Fagerberg.	Chaque sac devrait contenir environ 2,5 kg à 3 kg de charbon reconstitué de -25 mm.
g) Éliminer le charbon de +25 mm et de -16 mm.	

3) Humidité initiale

L'humidité initiale doit être déterminée à partir d'un échantillon d'essai obtenu à l'étape e) du tableau 1.5.2 à l'aide de la méthode décrite dans la norme ISO 589:2008. Cette valeur d'humidité constitue une indication des étapes nécessaires, eu égard à l'humidité pour élaborer la courbe de compactage Proctor/Fagerberg.

4) Mesure de la densité particulaire

Conformément à la norme AS 1289.3.5.1:2006 relative au pycnomètre à eau, mesurer la densité des solides sur le charbon entier (non broyé). La densité des solides est utilisée pour déterminer le taux de porosité aux fins de la représentation graphique des courbes de compactage. La méthode recommandée est décrite ci-après :

- a) Générer un échantillon aux particules de dimensions entières d'environ 10 kg, peser et tamiser l'intégralité du contenu à 2,36 mm. Si un tamis de 2,36 mm n'est pas disponible, un tamis de 2 mm peut être utilisé. Enregistrer les données suivantes :
 - i) masse totale de la matière;
 - ii) masse de la matière de plus de 2,36 mm; et
 - iii) masse de la matière inférieure à 2,36 mm.
- b) Calculer le pourcentage du charbon inférieur à 2,36 mm dans l'échantillon.
- c) Diviser le charbon de plus de 2,36 mm en deux portions d'essai à l'aide de l'appareil de division de l'échantillon, tel qu'indiqué dans la norme ISO 13909-4:2001, un diviseur d'échantillons rotatif par exemple. Placer chaque portion d'essai dans un sac en plastique résistant et étiqueté.
- d) Diviser le charbon de moins de 2,36 mm en deux portions d'essai, placer chaque portion d'essai dans un sac en plastique résistant et étiqueté.
- e) Déterminer la densité des solides de la fraction de plus de 2,36 mm en suivant la méthode décrite dans la section 5.2 de la norme AS 1289.3.5.1:2006. Ainsi qu'il est indiqué dans cette norme, il est nécessaire d'effectuer des déterminations en double.
- f) Déterminer la densité des solides de la fraction de moins de 2,36 mm en utilisant la méthode décrite dans la section 5.1 de la norme susmentionnée en suivant les instructions ci-après :
 - i) L'utilisation de flacons coniques ou de pycnomètres de 250 mm est recommandée.
 - ii) À partir du sac d'échantillons, verser 1 litre de charbon dans un bécher dont le poids à vide est connu.
 - iii) Peser l'échantillon de un litre et calculer la densité apparente approximative de la matière.

- iv) Enlever une partie de l'échantillon (une masse nominale en kg de 0,18 x la densité apparente) et placer dans le flacon, et effectuer l'analyse pycnométrique.
- v) Une température de bain d'eau de 60 °C est recommandée.
- g) Calculer la densité des solides à l'aide de la méthode décrite dans la section 6 de la norme AS 1289.3.5.1:2006.

1.5.5.3 Méthode d'essai

1) Variables et définitions

Les variables et définitions utilisées dans la détermination de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport sont résumées dans le tableau 1.5.3, certaines variables clés étant illustrées sur la figure 1.5.5.

Tableau 1.5.3 – Résumé des variables et définitions

Variable	Unité	Symbole/valeur utilisé dans les calculs
Masse du cylindre vide et du socle	g	A
Masse du cylindre, du socle et de la portion d'essai tassée	g	B
Masse humide de la portion d'essai dans le moule	g	$C = B - A$
Masse humide de la portion d'essai retirée du moule	g	C_1
Masse sèche de la portion d'essai retirée du moule	g	D_1
Teneur en eau brute	%	W^1
Masse sèche de la portion d'essai dans le moule	g	D
Masse d'eau dans le moule	g	E
Volume du cylindre	cm ³	V
Masse volumique des solides	g/cm ³	d
Masse volumique de l'eau	g/cm ³	ρ_w

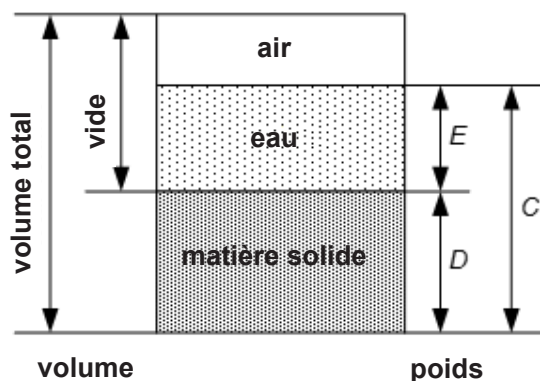


Figure 1.5.5 – Illustration des variables clés

2) Établissement du point de compactage initial

Le point de compactage initial est obtenu en utilisant la première portion d'essai de la matière reconstituée à la teneur en humidité d'origine. Pour chaque détermination du point de compactage, toutes les étapes de la procédure allant de l'emballage du moule à la pesée du

moule et de l'échantillon doivent être effectuées en une seule fois sans interruption. Dans tous les cas, le charbon ne doit pas être laissé dans le moule pendant une durée supérieure à trente minutes avant la pesée.

La méthode d'essai est la suivante :

- a) Nettoyer le moule, le pourtour et la plaque de base. Inspecter et nettoyer le pilon et s'assurer qu'il se déplace librement dans le tube-guide.
- b) Déterminer la masse, A , du cylindre vide, composé du moule et de la plaque de base.
- c) Assembler le moule, le pourtour et la plaque de base et placer l'assemblage sur un banc stable.
- d) Placer environ 0,5 litre (un cinquième des 2,5 litres) de la portion d'essai dans le moule, araser, puis tasser uniformément à la surface en faisant tomber la dame 25 fois verticalement sur toute la hauteur du tube-guide, en la positionnant à un nouvel endroit après chaque coup. La méthode exigée pour un compactage régulier de chaque couche dans le moule est illustrée sur la figure 1.5.6.
- e) Répéter l'étape d) quatre fois jusqu'à obtenir cinq couches de matériau dans le moule. S'assurer que la portion d'essai tassée avec la dernière couche dépasse du moule de compactage alors que la réhausse est encore en place.
- f) Lorsque la dernière couche a été tassée, enlever la réhausse en prenant soin de ne pas faire bouger la portion d'essai compactée à l'intérieur. Araser la portion d'essai compactée sur la partie supérieure du moule en utilisant un racloir plat, en s'assurant que toutes grosses particules qui pourraient gêner l'arasement du matériau d'essai soient enlevées et remplacées par du matériau contenu dans la réhausse et araser à nouveau. Si des trous sont encore observés à la surface après arasement, ils devraient être remplis manuellement avec du matériau plus fin contenu dans la réhausse. Il faudrait éviter tout nouveau compactage de la portion d'essai.
- g) Déterminer la masse, B , du moule et du charbon compacté, puis calculer la masse, C , de la portion d'essai humide à l'aide de l'équation suivante :
$$C = B - A \quad 1)$$
- h) Lorsque le poids du cylindre avec la portion d'essai tassée a été déterminé, enlever la portion d'essai du moule, déterminer la masse de la portion d'essai humide, C_1 , et sécher l'ensemble de la portion d'essai dans un four à 105 °C jusqu'à obtenir la masse constante. Après le séchage, déterminer le poids, D_1 , de la portion d'essai séchée, puis calculer la teneur en eau brute en pourcentage, W_1 , comme suit :

$$W^1 = (C_1 - D_1)/C_1 \times 100 \% \quad 2)$$

- i) En utilisant la teneur en eau brute calculée, calculer la masse de la portion d'essai sèche dans le moule, D, à l'aide de l'équation suivante :

$$D = C - C \times W'/100 \quad 3)$$

- j) Calculer la masse, E, de l'eau dans le moule à l'aide de l'équation suivante :

$$E = C - D \quad 4)$$

- k) Éliminer l'échantillon de charbon utilisé. Le charbon issu d'une portion d'essai compactée précédemment ne devrait pas être réutilisé.

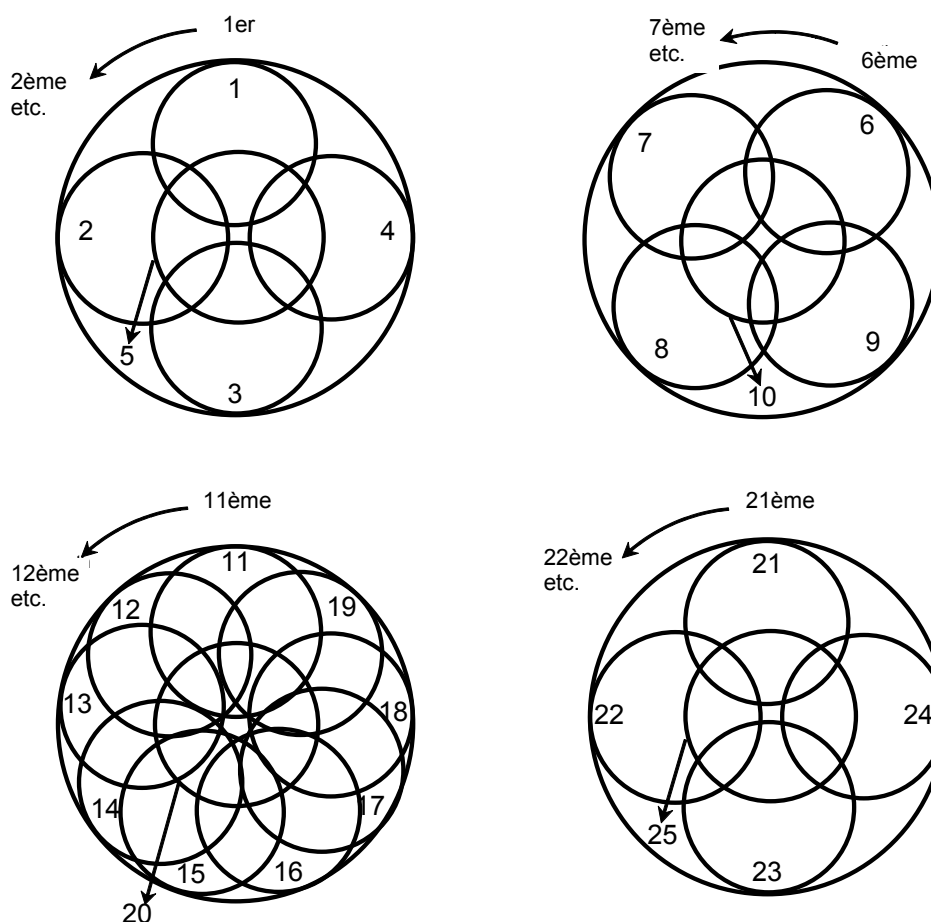


Figure 1.5.6 – Méthodes de compactage recommandées

3) Établissement d'une courbe de compactage complète

L'éventail des teneurs en eau devrait être corrigé de manière à obtenir des portions d'essai partiellement sèches à quasiment saturées. Il faudrait prendre soin de suivre les précautions énoncées au paragraphe 1.5.5.3 2) ci-dessus concernant la réalisation rapide de chaque point de la courbe de compactage.

La méthode d'essai est la suivante :

- a) Pour chaque essai de compactage, une quantité d'eau prédéterminée est ajoutée à la portion d'essai (environ 2,5 kg) dans un sac en plastique résistant. La quantité d'eau ajoutée est celle qui est nécessaire pour augmenter la teneur en humidité à la valeur cible pour l'essai suivant. L'eau devrait être pulvérisée à la surface de chaque portion d'essai. À ce stade, l'eau devrait être ajoutée doucement, en petites quantités, car l'ajout de grandes quantités d'eau pourrait entraîner un compactage localisé.
- b) Après l'ajout d'eau calculé, la portion d'essai devrait ensuite être mélangée dans le sac en plastique en fermant hermétiquement le sac et en le retournant de manière répétée pendant 5 minutes.
- c) Il faudrait ensuite laisser la portion d'essai se stabiliser pendant au moins 12 heures avant l'essai de compactage.
- d) Répéter les étapes a) à k) du paragraphe 1.5.5.3 2).
- e) Répéter l'essai quatre à sept fois en utilisant les autres portions d'essai préparées avec différentes teneurs en eau afin d'obtenir au moins cinq points sur la courbe de compactage. La teneur en eau devrait être choisie de sorte que :
 - .1 au moins un point corresponde à une teneur en humidité plus élevée que la teneur optimale en humidité (TOH) ou que la valeur correspondant à un degré de saturation de 70 %, afin de définir d'une manière satisfaisante la courbe de compactage; et
 - .2 au moins un point corresponde au degré de saturation (S) compris entre 70 % et 80 %, afin d'évaluer d'une manière efficace la valeur PFD70.

Un point proche du degré de saturation (S) de 80 % permettra également d'évaluer avec précision si la TOH est supérieure à 70 %.

4) Apparence visuelle du charbon dans le moule cylindrique

Afin qu'une valeur PFD70 puisse être obtenue lors de l'essai, tous les essais effectués à une valeur d'humidité inférieure ou égale à PFD70 devraient avoir une répartition de l'humidité égale dans l'ensemble du moule cylindrique.

Deux exemples d'essais effectués avec des échantillons du même charbon ayant des teneurs en humidité différentes sont illustrés sur la figure 1.5.7. L'image de gauche montre un échantillon de charbon ayant un degré de saturation relativement faible. Il est à noter que le charbon reste en place lorsque l'on a enlevé le pourtour. L'image de droite montre un échantillon dont le degré de saturation est proche de 70 %, voire supérieur. De nouveau, le charbon reste en place lorsque l'on a enlevé le pourtour. Ces deux essais ont fourni des points valables sur la courbe de compactage.



Figure 1.5.7 – Images montrant des essais valables pour une portion d'essai partiellement saturée (gauche) et une portion d'essai quasiment pleinement saturée (droite)

Les charbons pour lesquels l'eau pénètre dans les espaces entre les particules montrent une migration de l'humidité à l'intérieur du moule cylindrique Proctor/Fagerberg. La migration de l'humidité peut survenir lorsque le degré de saturation de l'échantillon est inférieur à 70 %.

La migration de l'humidité est observée visuellement à l'issue de chaque essai comme suit :

- .1 on constate une fuite d'eau sur le socle du moule, comme indiqué sur la figure 1.5.8; et
- .2 la partie située à l'extrémité supérieure du moule cylindrique ne semble pas saturée et la portion d'essai maintient sa structure sans déformation ni mouvement.

Dans ce cas, une migration de l'humidité s'est produite et par conséquent, pour ce charbon, l'eau pénètre dans les espaces entre les particules.

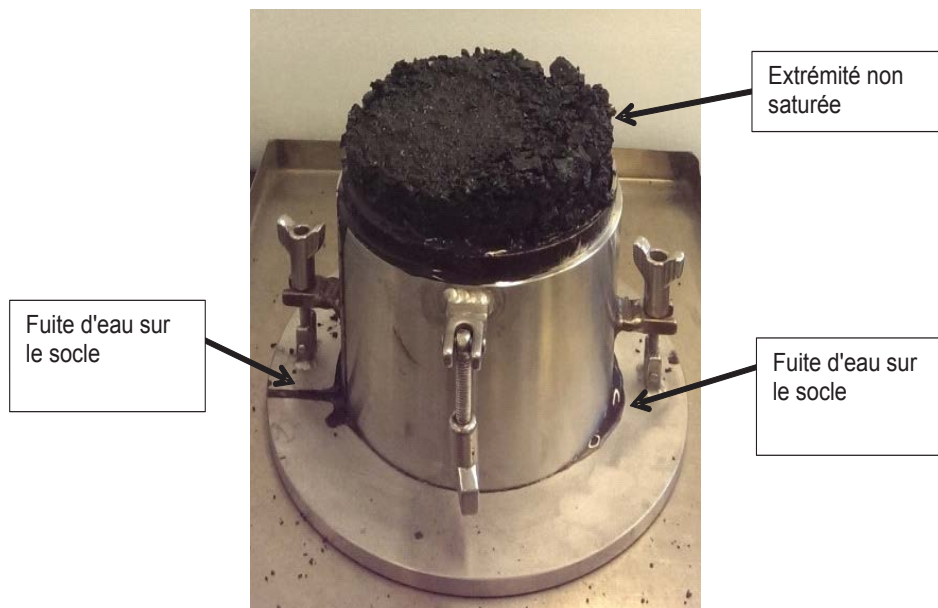


Figure 1.5.8 – Essai montrant une fuite d'eau sur le socle du moule cylindrique qui indique une migration de l'humidité

5) Calcul des paramètres clés pour la détermination de la courbe de compactage

Effectuer les calculs ci-après pour chaque essai de compactage :

d = densité des solides, g/cm^3 (t/m^3) par pycnométrie (voir 1.5.5.2 4)).

γ = densité apparente à l'état sec, g/cm^3 (t/m^3)
 $= D/V$

e_v = teneur en eau nette (en pourcentage du volume)
 $= (E/D) \times 100 \times d/\square_v$

dans cette équation \square_v = densité de l'eau, g/cm^3 (t/m^3)

e = taux de porosité (volume des vides divisé par le volume des matières solides)
 $= (d/\gamma) - 1$

S = degré de saturation (en pourcentage du volume)
 $= e_v/e$

W' = teneur en eau brute (en pourcentage de la masse) (voir 1.5.5.3 2) h)).

6) Représentation des résultats de compactage

Représenter tous les résultats des essais de compactage dans un tableur approprié (tel que celui indiqué dans le tableau 1.5.4) et à partir de ce tableur, créer une courbe de compactage, comme indiqué sur la figure 1.5.9, en représentant graphiquement le taux de porosité calculé (e) pour chaque essai de compactage en ordonnée et la teneur en eau nette ou brute en abscisse.

Les droites de la figure 1.5.9 correspondent à la représentation graphique du taux de porosité (e) et de la teneur en eau nette (e_v) à un degré de saturation (S) de 20 %, 40 %, 60 %, 70 %, 80 % et 100 %. Ces droites sont calculées en fonction de cinq valeurs du taux de porosité à l'aide des formules indiquées dans la section 1.5.5.3 7). (Note : ces droites correspondant au degré de saturation seront courbées dans le cadre de la représentation graphique de la teneur brute en eau en abscisse).

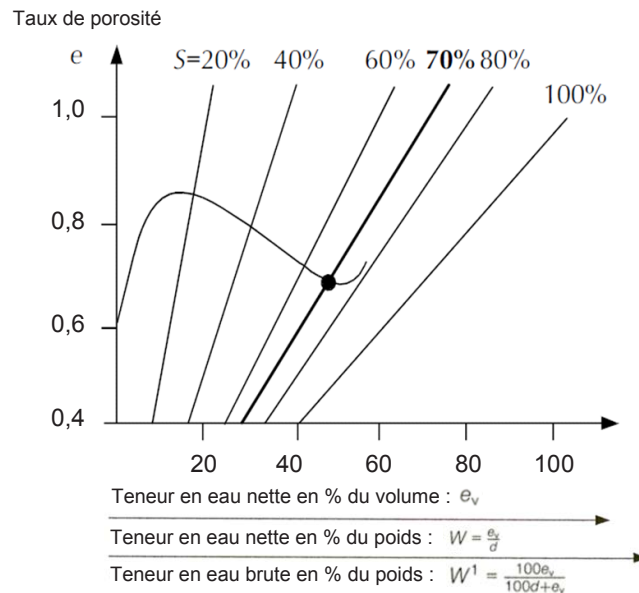


Figure 1.5.9 – Courbe de compactage type

7) Exemple de courbe de compactage

On trouvera dans le tableau 1.5.4 un exemple des résultats obtenus lorsque l'on applique l'essai modifié Proctor/Fagerberg à un échantillon de charbon, avec la courbe de compactage correspondante et la courbe du degré de saturation de 70 % représentée graphiquement comme indiqué ci-dessous.

La méthode préférée pour représenter les résultats consiste à représenter le taux de porosité (e) et la teneur en eau brute (W^1), ce qui permet, pour n'importe quel degré de saturation, une lecture directe de l'humidité à partir de la représentation graphique de la teneur en eau brute. Cette méthode est illustrée sur la figure 1.5.10. Les droites de saturation sont représentées graphiquement en fonction de l'équation suivante :

$$e = W^1 / (100 - W^1) \times 100 \times d / S$$

Le point d'intersection de la courbe de compactage et de la droite correspondant à un degré de saturation de 70 % sur la figure 1.5.10 correspond à une teneur en eau brute de 15,4 %, qui est la teneur limite en humidité admissible aux fins de transport. Dans cet exemple, la teneur optimale en humidité (TOH) correspond à un degré de saturation d'environ 85 %.

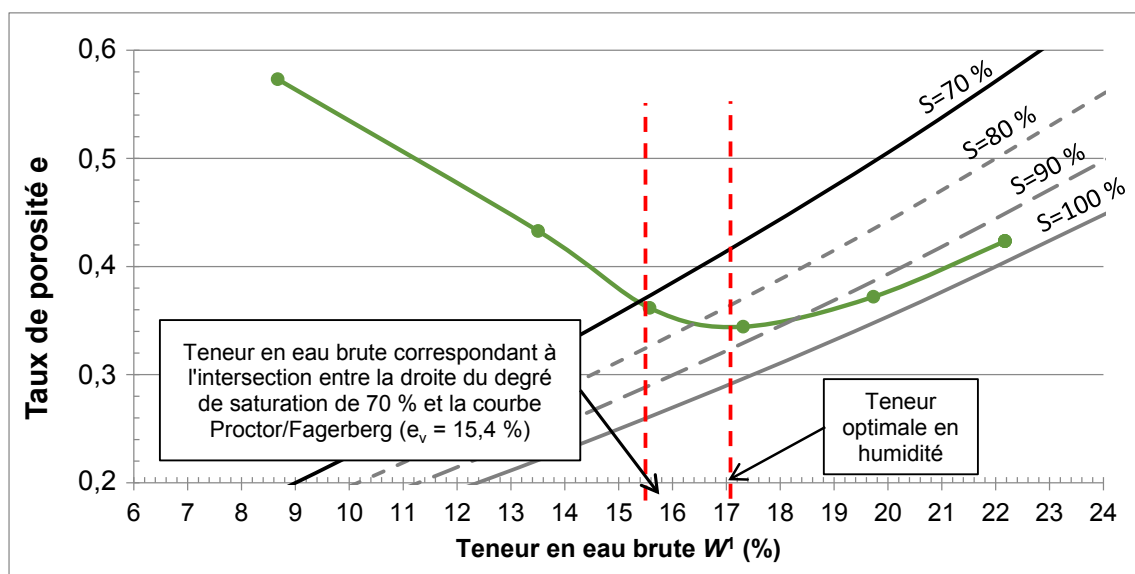


Figure 1.5.10 – Exemple d'une courbe de compactage mesurée pour le taux de porosité et la teneur en eau brute, les droites du degré de saturation de 70, 80, 90 et 100 % étant représentées graphiquement

8) Détermination de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport

8.1) Détermination de la teneur en humidité PFD70

La valeur PFD70 est déterminée comme étant la teneur en eau brute (totale) correspondant au point d'intersection de la courbe de compactage et de la droite $S = 70 \%$ du degré de saturation. La teneur optimale en humidité (TOH) désigne la teneur en humidité brute (totale) correspondant au compactage maximal (densité à l'état sec maximale et taux de porosité minimum) dans les conditions de compactage spécifiées.

La méthode d'essai est applicable pour déterminer la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport du charbon lorsque le degré de saturation correspondant à la TOH du charbon est égal ou supérieur à 70 %. Lorsque la TOH est inférieure à 70 % de degré de saturation, cet essai n'est pas applicable au charbon spécifique et la valeur PFD70 peut dépasser la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport. En pareil cas, le certificat d'analyse devrait indiquer que la TOH est inférieure à 70 % de degré de saturation et l'expéditeur devrait consulter une autorité compétente.

8.2) Cas pour lesquels le point le plus élevé qui peut être déterminé sur la courbe de compactage est inférieur au degré de saturation de 70 %

Dans le cas des charbons pour lesquels il est prouvé visuellement que de l'eau pénètre dans les espaces entre les particules et la courbe de compactage n'atteint pas ou ne dépasse pas la droite correspondant à un degré de saturation de 70 %, le charbon est jugé s'écouler librement et une valeur de la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport ne s'applique pas. Si l'on se réfère au paragraphe 7.2.2 du présent Code, ces charbons sont des cargaisons qui ne peuvent pas se liquéfier et ils sont donc classés dans le Groupe B uniquement.

1.5.6 Procès-verbal d'essai

Le procès-verbal d'essai établi à l'issue de l'application de la méthode d'essai modifiée Proctor/Fagerberg devrait comporter les renseignements suivants :

- a) identification de l'échantillon;
- b) un numéro de référence unique pour cette méthode d'essai;
- c) référence à la norme appropriée adoptée pour déterminer la densité des matières solides :
- d) soit :
 - i) la teneur limite en humidité admissible aux fins du transport de l'échantillon, exprimée par la teneur en eau brute (en pourcentage de la masse de l'échantillon);
 - ii) la TOH est inférieure à un degré de saturation de 70 % et la présente méthode d'essai n'est pas applicable; ou
 - iii) une déclaration selon laquelle l'essai a révélé que de l'eau pénètre dans les espaces situés entre les particules à une teneur en humidité inférieure à la valeur correspondant à un degré de saturation de 70 %, et le charbon est donc classé dans le Groupe B uniquement.
- e) la densité des matières solides d exprimée en g/cm^3 .

**Tableau 1.5.4 – Exemple de détermination de la teneur limite en humidité admissible
aux fins du transport pour un échantillon de charbon utilisant la méthode
d'essai modifiée Proctor/Fagerberg applicable au charbon**

Date		Diamètre du cylindre	150 mm
Produit		Hauteur du cylindre	120 mm
Échantillon		Volume du cylindre	2 121 ml
Teneur initiale en eau brute (%)	5,6	Teneur limite en humidité	15,4 %
Masse volumique des solides	1 416 kg/m ³	admissible aux fins du transport	
Température en laboratoire	25 °C	Fraction granulométrique	
Masse du moule (A)	7 271 g	Opérateur	
Masse volumique sèche initiale	899 kg/m ³	Bourroir	337,5 g

Numéro d'essai	Eau ajoutée	Masse du moule + échantillon	Numéro de plateau	Masse du plateau	Masse de l'échantillon mouillé + plateau	Masse de l'échantillon sec + plateau	Teneur en eau brute mesurée	Teneur en eau brute	Teneur en eau nette	Taux de porosité	Masse volumique sèche	Degré de saturation	Densité apparente mouillée	Masse de l'échantillon mouillé	Masse de l'échantillon sec	Masse de l'eau
	(ml)	(g)		(g)	(g)	(g)	(%)	(%)	(%v)		(g/cm ³)	(%)	(g/cm ³)	(g)	(g)	(g)
		B						W'	e_v	e	γ	S		C	D	E
1	0,00	9 360,00	T1	602,5	1 656,8	1 565,7	8,64	8,67	13,437	0,573	0,899	23,4	0,985	2 089,0	1 907,8	181,2
			T2	602,3	1 643,1	1 552,5	8,70									
2	150,00	9 692,70	T3	630,7	1 811,7	1 649,6	13,73	13,51	22,097	0,433	0,988	51,1	1,142	2 421,7	2 094,6	327,1
			T4	882,9	2 126,9	1 961,6	13,29									
3	250,00	9 881,60	T5	638,7	2 081,4	1 849,7	16,06	15,58	26,104	0,362	1,039	72,2	1,231	2 610,6	2 204,0	406,6
			T6	632,4	1 822,6	1 643,0	15,09									
4	350,00	9 971,00	T7	882,2	2 349,9	2 095,4	17,34	17,31	29,630	0,344	1,053	86,1	1,273	2 700,0	2 232,5	467,5
			T8	637,9	1 868,8	1 656,0	17,29									
5	450,00	9 996,20	T9	654,3	2 013,2	1 746,5	19,63	19,73	34,780	0,372	1,031	93,5	1,285	2 725,2	2 187,5	537,7
			T10	639,6	1 999,4	1 729,7	19,83									
6	550,00	9 980,00	T11	885,0	2 251,5	1 931,6	23,41	22,17	40,311	0,423	0,994	95,2	1,277	2 709,0	2 108,4	600,6
			T12	883,5	2 181,9	1 910,1	20,93									
7																
8																
9																
10																

Note : L'exemple ci-dessus utilise deux plateaux de séchage pour chaque essai.

**Tableau 1.5.5 – Spécifications et tolérances pour le moule cylindrique
et la dame Proctor/Fagerberg**

Paramètre	Unités	Dimensions	Tolérance
Masse de la dame	g	337,5	±2
Diamètre de la dame	mm	75	±0,2
Hauteur de chute	mm	150	±2
Diamètre interne du tube	mm	78	±0,2
Diamètre externe du tube	mm	82	±0,2
Épaisseur de la paroi du tube	mm	2	±0,2
Dégagement	mm	1,5	±0,2
Diamètre interne du moule	mm	150	±0,5
Hauteur interne du moule	mm	120	±1
Volume interne du moule	cm ³	2 121	±18
Hauteur de la réhausse amovible	mm	75	±1
Profondeur du dégagement entre la base et le socle	mm	1	±0,2
Espace entre le moule et la base	mm	≤ 0,1	
Espace entre le moule et la réhausse amovible	mm		(0 à +0,1)
Espace entre le moule et la dame	mm	≤ 6	

"

APPENDICE 3

Propriétés des cargaisons solides en vrac

1 Cargaisons non cohésives

1.1 Les cargaisons ci-après sont non cohésives à l'état sec :

194 Les nouvelles rubriques ci-après sont ajoutées dans l'ordre alphabétique :

"MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM, REVÊTEMENT ENRICHI EN MINÉRAUX"

"PHOSPHATE MONOCALCIQUE"

"SABLE D'OLIVINE"

"AGRÉGAT DE GRAINS ET DE GRAVIERS D'OLIVINE"

"MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I) UN 2912,
SABLES, CONCENTRÉS DE MINÉRAUX"

"BIOMASSE DE LA CANNE À SUCRE EN PELLETS"

"SILICE DE SYNTHÈSE"

APPENDICE 4

INDEX

195 Dans la rubrique "SABLE D'ILMÉNITE", dans la colonne "Groupe", les mots "ou C" sont supprimés.

196 Les nouvelles rubriques ci-après sont insérées dans l'ordre alphabétique :

Matière	Groupe	Renvoi
Fer de type grès dit "beach iron"	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Cendres résiduelles	A et B	voir CENDRES DE MÂCHEFER
Fer plat	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Calcin de verre de silex plat	C	voir CALCIN DE VERRE
GRANULAT DE VERRE CELLULAIRE	C	
Granulats ferreux	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Pièces en forme d'ours des groupes K1-K3 dites "bears"	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Fer en forme de poêles dit "iron pan edges"	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Fer en forme de crânes dit "iron skulls"	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER	C	
CONCENTRÉS DE SULFURES MÉTALLIQUES, CORROSIFS, UN 1759	A et B	
MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM, REVÊTEMENT ENRICHÉ EN MINÉRAUX	B	
PHOSPHATE MONOCALCIQUE	A et B	
SABLE D'OLIVINE	A	
AGRÉGATS DE GRAINS ET DE GRAVIERS D'OLIVINE	C	
Sous-produits de la fonte brute	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Plaques de fer	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Résidus de hauts fourneaux	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I), UN 2912, SABLES, CONCENTRÉS DE MINÉRAUX	A et B	
Résidus du processus de séparation	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
Crasses de silicium	C	voir SCORIES DE SILICIUM
Pièces d'acier en forme d'ours dites "steel bears"	C	voir SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER
BIOMASSE DE LA CANNE À SUCRE EN PELLETS	B	
FLUORURE DE CALCIUM DE SYNTHÈSE	A	
SILICE DE SYNTHÈSE	A	
SABLE TITANOMAGNÉTITE	A	

APPENDICE 5

**Désignations de transport des cargaisons en vrac en trois langues
(anglais, espagnol et français)**

197 Dans l'appendice 5, les nouvelles rubriques ci-après sont insérées dans l'ordre alphabétique correspondant :

"

ANGLAIS	FRANÇAIS	ESPAGNOL
Beach iron	Fer de type grès dit "beach iron"	Hierro de tipo arenisco conocido como ("beach iron")
Bottom ash	Cendres résiduelles	Cenizas de fondo
Flat iron	Fer plat	Hierro plano
Flint flat glass cullet	Calcin de verre de silex plat	Desperdicios gruesos de vidrio flint
FOAM GLASS GRAVEL	GRANULAT DE VERRE CELLULAIRE	GRAVA DE VIDRIO CELULAR
Granulated iron	Granulats ferreux	Hierro granulado
K1-K3 bears	Pièces en forme d'ours des groupes K1-K3 dites "bears"	Cuescos K1 – K3
Iron pan edges	Fer en forme de poêles dit "iron pan edges"	Hiero en forma de sartenes denominado ("Iron pan edges")
Iron skulls	Fer en forme de crânes dit "iron skulls"	Hierro en forma de crâneos conocido como ("iron skulls")
IRON SMELTING BY-PRODUCTS	SOUS-PRODUITS DE LA FUSION DU FER	PRODUCTOS DERIVADOS DE LA FUNDICIÓN DEL HIERRO
METAL SULPHIDE CONCENTRATES, CORROSIVE UN 1759	CONCENTRÉS DE SULFURES MÉTALLIQUES, CORROSIFS, ONU 1759	CONCENTRADOS DE SULFUROS METÁLICOS, CORROSIVOS (ONU 1759)
MONOAMMONIUM PHOSPHATE (M.A.P.), MINERAL ENRICHED COATING	MONOPHOSPHATE D'AMMONIUM, REVÊTEMENT ENRICHI EN MINÉRAUX	FOSFATO MONOAMÓNICO CON RECUBRIMIENTO DE MINERAL ENRIQUECIDO
MONOCALCIUMPHOSPHATE (MCP)	PHOSPHATE MONOCALCIQUE	FOSFATO MONOCÁLCICO (MCP)
OLIVINE SAND	SABLE D'OLIVINE	ARENA DE OLIVINO
OLIVINE GRANULAR AND GRAVEL AGGREGATE PRODUCTS	AGRÉGATS DE GRAINS ET DE GRAVIERS D'OLIVINE	PRODUCTOS AGREGADOS GRANULARES Y DE GRAVA DE OLIVINO
Pig iron by-product	Sous-produits de la fonte brute	Productos derivados del hierro en lingotes
Plate iron	Plaques de fer	Placas de hierro
Pool iron	Résidus de hauts fourneaux	Residuos de altos hornos
SAND, MINERAL CONCENTRATE, RADIOACTIVE MATERIAL, LOW SPECIFIC ACTIVITY (LSA-I) UN 2912	MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I), ONU 2912, SABLES, CONCENTRÉS DE MINÉRAUX	ARENAS DE CONCENTRADOS DE MINERALES (MATERIAL RADIATIVO DE BAJA ACTIVIDAD ESPECÍFICA (BAE-I), ONU 2912)
Separation of iron	Résidus du processus de séparation	Residuos del proceso de separación
Steel bears	Pièces d'acier en forme d'ours dites "steel bears"	Cuescos de acero
SILICOMANGANESE (carbo-thermic)	SILICOMANGANÈSE (carbothermique)	SILICOMANGANESO (CARBOTÉRMICO)
SUGARCANE BIOMASS PELLETS	BIOMASSE DE LA CANNE À SUCRE EN PELLETS	Pellets de biomasa de caña de azúcar
SYNTHETIC CALCIUM FLUORIDE	FLUORURE DE CALCIUM DE SYNTHÈSE	FLUORURO DE CALCIO SINTÉTICO
SYNTHETIC SILICON DIOXIDE	SILICE DE SYNTHÈSE	DIÓXIDO DE SILICIO SINTÉTICO
TITANOMAGNETITE SAND	SABLE TITANOMAGNÉTITE	ARENA DE TITANOMAGNETITA

"

ANNEXE 1**RÉSOLUTION MEPC.286(71)
adoptée le 7 juillet 2017****AMENDEMENTS À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR
LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF****Amendements à l'Annexe VI de MARPOL**

**(Désignation des zones de contrôle des émissions de la mer Baltique et de la mer
du Nord aux fins du contrôle des normes d'émission de NO_x du niveau III)
(Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 y relatifs (MARPOL), qui énonce la procédure d'amendement et confère à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à ladite convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante et onzième session, les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'Annexe VI de MARPOL concernant la désignation des zones de contrôle des émissions de la mer Baltique et de la mer du Nord aux fins du contrôle des normes d'émissions de NO_x, du niveau III et les renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2018, à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties à MARPOL ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, lesdits amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2019 après avoir été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, à toutes les Parties à MARPOL des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé;
5. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL

**(Désignation des zones de contrôle des émissions de la mer Baltique et de la mer du Nord aux fins du contrôle des normes d'émissions de NO_x du niveau III)
(Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes)**

ANNEXE VI

**RÈGLES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION
DE L'ATMOSPHÈRE PAR LES NAVIRES**

Règle 13*Oxydes d'azote (NO_x)*

1 Au paragraphe 5.1, les mots "(zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III)" sont ajoutés à la suite des mots "une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle".

2 Le texte de l'actuel paragraphe 5.1.2 est remplacé par ce qui suit :

".2 ce navire est construit à la date indiquée ci-dessous ou après cette date :

.1 le 1er janvier 2016 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord ou dans la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis;

.2 le 1er janvier 2021 et est exploité dans la zone de contrôle des émissions de la mer Baltique ou dans la zone de contrôle des émissions de la mer du Nord;"

3 Entre les paragraphes 5.1.2 et 5.1.3, le mot "lorsque" est supprimé.

4 Au paragraphe 5.1.3, les mots "une zone de contrôle des émissions désignée aux fins du contrôle des émissions de NO_x du niveau III en vertu du paragraphe 6 de la présente règle" sont remplacés par les mots "une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III".

5 Au paragraphe 5.2.3 du texte anglais, le mot "convention" est remplacé par "Convention" et l'expression "24 m" est remplacée par "24 mètres" (ces modifications sont sans objet en français).

6 Deux nouveaux paragraphes 5.4 et 5.5 sont ajoutés comme suit :

"5.4 Les émissions d'oxydes d'azote provenant d'un moteur diesel marin soumis aux dispositions du paragraphe 5.1 de la présente règle qui se produisent immédiatement après la construction et les essais en mer d'un navire nouvellement construit, ou avant et après des opérations de transformation, de réparation et/ou d'entretien du navire, ou d'entretien ou réparation d'un moteur du niveau II ou d'un moteur à combustible mixte dans les cas où le navire ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, et

lorsque les activités en question ont lieu dans un chantier naval ou une autre installation de réparation situé dans une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III, sont provisoirement exemptées si les conditions suivantes sont remplies :

- .1 le moteur respecte les limites d'émission de NO_x du niveau II; et
- .2 le navire se rend directement au chantier naval ou une autre installation de réparation et en revient directement, ne charge ni ne décharge de cargaison pendant la durée de l'exemption et respecte toute instruction supplémentaire particulière sur l'itinéraire à suivre donnée par l'État du port dans lequel se trouve le chantier naval ou autre installation de réparation, s'il y a lieu.

5.5 L'exemption décrite au paragraphe 5.4 de la présente règle n'est applicable que durant les périodes suivantes :

- .1 dans le cas d'un navire nouvellement construit, la période qui débute au moment de la livraison du navire par le chantier naval et inclut les essais en mer, et qui prend fin au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou, dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte, au moment où le navire sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III;
- .2 dans le cas d'un navire doté d'un moteur du niveau II qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III et se rend directement au chantier naval ou à une autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'autre installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III à l'issue des essais en mer, s'il y a lieu; ou
- .3 dans le cas d'un navire doté d'un moteur à combustible mixte qui fait l'objet d'une transformation, d'un entretien ou de réparations, s'il ne doit pas avoir à bord du combustible gazeux ou une cargaison gazeuse pour des raisons de sécurité, la période qui débute au moment où le navire entre dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou quand le navire est dégazé dans la/les zone(s) et se rend directement au chantier naval ou à l'autre installation de réparation et qui prend fin au moment où le navire quitte le chantier naval ou l'installation de réparation et sort directement de la/des zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III ou se rend directement à l'installation de soutage du combustible gazeux approprié la plus proche se trouvant dans la/les zone(s) de contrôle des émissions de NO_x du niveau III."

7 Le texte actuel du paragraphe 6 est remplacé par ce qui suit :

- "6 Aux fins de la présente règle, une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III est toute zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'appendice III de la présente Annexe. Les zones de contrôle des émissions de NO_x du niveau III sont :
- .1 la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
 - .2 la zone de contrôle des émissions de la zone maritime caraïbe des États-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'appendice VII de la présente Annexe;
 - .3 la zone de contrôle des émissions de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I de la présente Convention; et
 - .4 la zone de contrôle des émissions de la mer du Nord, telle que définie à la règle 1.14.6 de l'Annexe V de la présente Convention."

Appendice V

Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes (règle 18.5)

8 Les rubriques de renseignements énumérées dans l'appendice V sont numérotées de 1 à 9.

9 Dans le texte de la septième rubrique, la virgule et le mot "en" sont supprimés et l'expression "kg/m³" est placée entre parenthèses.

10 Le texte de la neuvième rubrique est remplacé par ce qui suit :

"Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil livré est conforme à la règle 18.3 de la présente Annexe et que la teneur en soufre du fuel-oil livré ne dépasse pas :

- ☐ la valeur limite indiquée à la règle 14.1 de la présente Annexe;
- ☐ la valeur limite indiquée à la règle 14.4 de la présente Annexe; ou
- ☐ la valeur limite spécifiée par l'acquéreur de _____ (% m/m), telle qu'indiquée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et sur la base de la notification de l'acquéreur selon laquelle le fuel-oil :
 - .1 est censé être utilisé en association avec un moyen équivalent d'assurer le respect des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe; ou

- .2 fait l'objet d'une exemption pertinente accordée à un navire afin de lui permettre d'effectuer des essais pour la recherche de techniques de réduction et de contrôle des émissions d'oxydes de soufre conformément aux dispositions de la règle 3.2 de la présente Annexe.

Le représentant du fournisseur du fuel-oil doit remplir la déclaration en cochant d'une croix(x) la/les case(s) applicable(s)."

ANNEXE 6**RÉSOLUTION MEPC.301(72)
(adoptée le 13 avril 2018)****AMENDEMENTS À L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES
NAVIRES, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF****Amendements à l'Annexe VI de MARPOL****(Zones de contrôle des émissions (ECA) et EEDI requis pour les navires rouliers
à cargaisons et les navires rouliers à passagers)**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

NOTANT l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 y relatifs (MARPOL), qui énonce la procédure d'amendement et confère à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-douzième session, les propositions d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant les ECA et l'EEDI requis pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers,

1. ADOPTE, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er mars 2019, à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties à MARPOL ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, ces amendements entreront en vigueur le 1er septembre 2019, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. INVITE ÉGALEMENT les Parties à envisager d'appliquer les amendements susmentionnés à la règle 21 de l'Annexe VI de MARPOL concernant les nouveaux paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence de l'EEDI aux navires autorisés à battre leurs pavillons dès que possible, avant l'entrée en vigueur des amendements;

5. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL;

6. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE VI DE MARPOL

(Zones de contrôle des émissions (ECA) et EEDI requis pour les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers)

Règle 13 - Oxydes d'azote (NO_x)

1 Au paragraphe 5.3, les mots "une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 de la présente règle" sont remplacés par "une zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III".*

Règle 21 - EEDI requis

2 Dans le tableau 2 (Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires) du paragraphe 3, les lignes 2.34 et 2.35, qui concernent les navires rouliers à cargaisons et les navires rouliers à passagers, sont remplacées par ce qui suit :

2.34	Navire roulier à cargaisons	1 405,15	Port en lourd du navire	0,498
		1 686,17*	Port en lourd du navire lorsque le port en lourd ≤ 17 000*; 17 000 lorsque le port en lourd > 17 000*	
2.35	Navire roulier à passagers	752,16	Port en lourd du navire	0,381
		902,59*	Port en lourd du navire lorsque le port en lourd ≤ 10 000*; 10 000 lorsque le port en lourd > 10 000*	

* À utiliser à compter de la phase 2.

**AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965**

(Résolution FAL.12(40))

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT l'article VII 2) a) de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, ci-après dénommée "la Convention", qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe de la Convention,

RAPPELANT ÉGALEMENT les fonctions qui sont conférées au Comité de la simplification des formalités aux termes de la Convention en ce qui concerne l'examen et l'adoption d'amendements à la Convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa quarantième session, les amendements à l'Annexe de la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VII 2) a) de la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article VII 2) b) de la Convention, que ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2018 à moins que, avant le 1er octobre 2017, un tiers au moins des Gouvernements contractants n'aient notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ces amendements;
3. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VII 2) a) de la Convention, le texte des amendements qui figure en annexe à la présente résolution à tous les Gouvernements contractants;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de l'Organisation d'informer tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur desdits amendements.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965

Chapitre 1 – Définitions et dispositions générales

A. Définitions

Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions :

Admission temporaire. Le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

Agent maritime. Partie représentant le propriétaire et/ou l'affréteur (le mandant) du navire au port. Si des instructions lui sont données dans ce sens, l'agent est responsable envers le mandant, en coopération avec le port, des mesures à prendre pour qu'un poste à quai soit disponible, pour assurer tous les services portuaires et de gestion au port nécessaires, répondre aux exigences du capitaine et de l'équipage, accomplir les formalités portuaires et autres (y compris la préparation et la communication des documents appropriés), ainsi que pour dédouaner ou réceptionner la cargaison au nom du mandant.

Agrès et appareils du navire. Articles, autres que les pièces de rechange du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

Armateur. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne autre que l'agent maritime agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

Autorisation de descendre à terre. Autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics.

Bagages accompagnés des passagers. Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

Capitaine. Personne qui a le commandement d'un navire.

Cargaison. Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les engins de transport qui ne font pas l'objet d'un contrat de transport avec un chargeur, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

Chargeur. Partie qui est nommée sur le connaissement ou sur la lettre de transport comme étant le chargeur et/ou qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé). Le chargeur est également désigné "chargeur expéditeur".

Code ISPS. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

Conteneur. Engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété, qui est spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge, est conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement et a des accessoires prévus à cet effet et est approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée. Le terme "conteneur" n'englobe ni les véhicules ni l'emballage mais il inclut les conteneurs transportés sur un châssis.

Dédouanement. Accomplissement des formalités douanières et/ou d'autres formalités nécessaires pour :

- a) mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier,
- b) permettre à des personnes d'entrer sur le territoire d'un État, ou
- c) permettre à un navire d'entrer dans un port situé sur le territoire d'un État ou de le quitter.

Document. Support d'information présentant des données, sous une forme électronique ou non.

Documents de bord. Certificats et autres documents que le capitaine du navire doit pouvoir présenter pour attester la conformité du navire à la réglementation internationale ou nationale.

Document de transport. Document attestant un contrat de transport entre un armateur et un chargeur, tel qu'une lettre de transport maritime, un connaissement ou un support d'information de transport multimodal.

Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage. Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.

Engin de transport. Conteneur, caisse mobile, véhicule, wagon de chemin de fer ou tout autre engin analogue.

Guichet unique. Système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée.

Heure d'arrivée. Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

Heure prévue d'arrivée (HPA). Heure à laquelle un navire estime qu'il arrivera à la station de pilotage desservant le port ou heure à laquelle il compte arriver à un emplacement précis de la zone portuaire où la réglementation portuaire s'applique.

Mainlevée. Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

Manifeste. Document récapitulant les diverses données extraites des connaissements et d'autres documents de transport délivrés pour le transport de marchandises à bord des navires.

Membre de l'équipage. Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste de l'équipage.

Mesures de sûreté. Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites.

Navire de croisière. Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers participant à un programme collectif et faisant des escales touristiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe :

- a) ni embarquer ou débarquer d'autres passagers;
- b) ni charger ou décharger des marchandises.

Objet postal. Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales en vue de leur expédition par navire et destinés à être remis, dans un port touché par le navire, à des administrations postales.

Passager clandestin. Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin.

Passager clandestin potentiel. Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port.

Passager en transit. Passager qui arrive d'un pays étranger à bord d'un navire dans le but de poursuivre son voyage vers un pays étranger à bord d'un navire ou par tout autre mode de transport.

Pièces de rechange du navire. Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

Port. Tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.

Pouvoirs publics. Organismes ou fonctionnaires dans un État qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit État se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

Provisions de bord. Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et appareils et les pièces de rechange du navire.

B. Dispositions générales

Compte tenu du paragraphe 2) de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique, tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

1.1 **Norme.** Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

1.1.1 *Inusitée.*

1.2 **Pratique recommandée.** Bien que des documents nécessaires à certaines fins puissent être prescrits séparément et exigés dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient faire en sorte que deux ou plusieurs de ces documents qui doivent être soumis par la même partie soient amalgamés en un seul document chaque fois que cela est possible et qu'il en résulterait une simplification appréciable.

1.3 **Pratique recommandée.** Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants à des fins de sûreté et de prévention du trafic de stupéfiants devraient être efficaces. Ces mesures et procédures, telles que la gestion des risques et le recoupement d'informations, devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

C. Systèmes d'échange électronique de l'information

1.3bis **Norme.** Les pouvoirs publics prennent toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes d'échange électronique de l'information d'ici au 8 avril 2019.

1.3ter **Norme.** Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités doivent fournir aux propriétaires de navires et autres parties intéressées les renseignements nécessaires au sujet des exigences de ces systèmes et prévoir une période de transition suffisante avant que l'utilisation de ces systèmes ne soit rendue obligatoire. Une période d'au moins 12 mois doit s'écouler pour que leur utilisation soit obligatoire à compter de la date de l'adoption de ces systèmes.

1.3quater **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, pendant une période transitoire, accepter que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis à la fois sous forme électronique et sur papier.

1.3quinter **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent d'adresser à un "guichet unique", afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements relatifs à l'entrée, au séjour au

port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison que requièrent les pouvoirs publics.

Il faudrait aussi envisager qu'un guichet unique de ce type serve de mécanisme qui permette aux pouvoirs publics de faire part de décisions et autres renseignements visés par la Convention FAL.

1.4 *Inusitée.*

1.5 *Inusitée.*

1.6 **Norme.** Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités limitent les renseignements qu'ils exigent des armateurs et autres parties intéressées à ceux qui sont prescrits par la Convention FAL.

1.6bis **Norme.** Lorsqu'ils adoptent des systèmes d'échange électronique des données qu'exigent les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison afin de faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger les données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, y compris les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou à d'autres normes agréées au niveau international, comme les normes XML.

1.6ter **Pratique recommandée.** Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient laisser la possibilité d'utiliser les formats de messages électroniques existants en accord avec les parties concernées.

1.7 **Pratique recommandée.** Lorsqu'ils envisagent, adoptent ou modifient des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités, les pouvoirs publics devraient :

- a) donner, dès le début, à toutes les parties intéressées l'occasion de participer à des consultations;
- b) évaluer les procédures existantes et éliminer celles qui sont inutiles;
- c) déterminer les procédures qui doivent être informatisées;
- d) appliquer, dans toute la mesure possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU), les modules d'information de l'OMD et les normes pertinentes de l'ISO;
- e) adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale;
- f) prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en œuvre de ces systèmes pour les exploitants et autres parties privées; et
- g) ne pas oublier qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

1.7.1 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics ainsi que les autres parties concernées à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes électroniques utilisant des normes internationales agréées en vue

d'optimiser l'échange d'informations se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison, et d'assurer une interopérabilité entre les systèmes des pouvoirs publics et ceux des autres parties concernées.

1.8 *Inusitée.*

1.8.1 *Inusitée.*

D. Trafic illicite de drogues

1.9 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour leur permettre d'être mieux à même de combattre la contrebande de drogues tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord de l'Organisation mondiale des douanes et sur les directives connexes.

1.10 **Norme.** Lorsque, dans le cadre d'un accord de coopération, les pouvoirs publics, les armateurs et autres parties intéressées ont accès à des renseignements sensibles d'ordre commercial ou d'un autre ordre, ils doivent respecter le caractère confidentiel de ces renseignements.

E. Techniques de contrôle

1.11 **Norme.** Les pouvoirs publics ont recours à la gestion des risques pour renforcer leurs procédures de contrôle aux frontières en ce qui concerne :

- la mainlevée et le dédouanement de la cargaison;
- les dispositions en matière de sûreté; et
- le ciblage de la contrebande,

et facilitent ainsi la légitime circulation des personnes et des marchandises.

Chapitre 2 – Entrée, séjour au port et sortie des navires

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents présentés par le navire qui concernent son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et autres renseignements ne doivent pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.

A. Dispositions générales

2.1 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux qui sont prévus dans le présent chapitre.

Les documents visés sont :

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage

- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le manifeste de marchandises dangereuses
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé
- les renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- les renseignements électroniques préalables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes
- le formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

2.1.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants n'imposent pas de formalités, de redevances ni de droits consulaires pour les documents requis pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, y compris la transmission électronique des documents.

2.1.2 **Norme.** Les pouvoirs publics mettent au point les procédures à suivre pour transmettre les données préalables à l'entrée et à la sortie du navire, de façon à faciliter le traitement de ces données pour que s'effectuent rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant les personnes.

2.1.3 **Pratique recommandée.** La législation nationale devrait préciser les conditions relatives à la transmission des données préalablement à l'entrée et à la sortie du navire. Le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement être antérieur au moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions à ce principe lorsque cela est nécessaire, par exemple pour les voyages de courte durée.

2.1.3bis **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, quand ils soumettent les renseignements électroniques préalables concernant la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, tenir compte des délais spécifiés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD.

2.1.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la transmission séparée d'une déclaration générale, d'une déclaration de cargaison, de la liste de l'équipage, de la liste des passagers et du manifeste de marchandises dangereuses lorsque les éléments de données contenus dans ces documents sont inclus dans les renseignements transmis préalablement à l'arrivée ou au départ ou dans le manifeste du navire.

2.1.5 **Norme.** Les pouvoirs publics réutilisent les données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire, lorsque de telles données sont requises.

B. Contenu et objet des papiers de bord

2.2 **Norme.** La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les données relatives au navire.

2.2.1 **Pratique recommandée.** Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie du navire.

2.2.2 **Pratique recommandée.** Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :

- nom, type et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et coordonnées de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée/de départ
- port d'arrivée/de départ
- besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus
- dernier port d'escale/prochain port d'escale.

2.2.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration générale soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3 **Norme.** La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

2.3.1 **Pratique recommandée.** Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes :

- a) à l'arrivée
- nom et numéro OMI du navire

- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de chargement
- port où est rédigée la déclaration
- identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu
- numéros des documents de transport de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
- ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
- premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous documents de transport multimodal ou connaissements directs.

b) au départ

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de déchargement
- pour les marchandises chargées au port en question : identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises, ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu
- numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.

2.3.2 **Norme.** Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.

2.3.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration de la cargaison soit datée et signée par le capitaine, l'armateur ayant délivré le document de transport, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3.4 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés dans la pratique recommandée 2.3.1 et dans la norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu dans la norme 2.3.3.

2.3.4.1 **Pratique recommandée.** À titre de variante de la norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire du document de transport signé ou authentifié comme prévu dans la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les données requises et identifiées dans la pratique recommandée 2.3.1 et la norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournies par ailleurs et dûment certifiées.

2.3.5 **Norme.** Les pouvoirs publics admettent que les colis non portés au manifeste qui sont en la possession du capitaine ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.

2.4 **Norme.** La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

2.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des provisions de bord soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.5 **Norme.** La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

2.5.1 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. Aux fins de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage signe ou vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative à ses effets personnels.

2.5.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que si ceux-ci ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une exonération des droits ou taxes, ou sont frappés de prohibition ou soumis à des restrictions.

2.6 **Norme.** La liste de l'équipage est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

2.6.1 **Norme.** Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres données que les suivantes :

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- nom de famille
- prénoms

- nationalité
- grade ou fonction
- sexe
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- État ayant délivré la pièce d'identité
- date d'expiration de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée/de départ du navire
- dernier port d'escale.

2.6.2 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste de l'équipage soit datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.6.3 *Inusitée.*

2.6.4 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un navire assurant un service régulier refait escale dans le même port une fois au moins dans la quinzaine et que la composition de son équipage n'a que légèrement changé, les pouvoirs publics ne devraient normalement pas exiger du navire qu'il présente une nouvelle liste complète de l'équipage et devraient accepter la liste sur laquelle auront été indiqués les changements intervenus.

2.7 **Norme.** La liste des passagers est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives aux passagers, à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

2.7.1 *Inusitée.*

2.7.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

2.7.3 **Norme.** Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de données que les suivantes :

- nom et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- nom de famille

- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- sexe
- nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage
- numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage
- État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage
- date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage
- port d'embarquement
- numéro de visa, le cas échéant
- port de débarquement
- port et date d'entrée/de départ du navire
- passager en transit ou non.

2.7.4 **Pratique recommandée.** Une liste établie par l'armateur pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la norme 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la norme 2.7.5.

2.7.5 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste des passagers soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.8 **Norme.** Le manifeste de marchandises dangereuses est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics des renseignements concernant les marchandises dangereuses.

2.8.1 **Norme.** Dans le manifeste de marchandises dangereuses, les pouvoirs publics ne doivent pas exiger d'autres renseignements que ceux qui sont indiqués ci-dessous :

- nom du navire
- numéro OMI
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- État du pavillon du navire
- port de chargement

- port de déchargement
- position d'arrimage
- numéro de référence
- marques et numéros
 - numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) de fret
 - numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)
- numéro ONU
- désignation officielle de transport/(spécifications techniques)
- classe/(risque(s) subsidiaire(s))
- groupe d'emballage
- renseignements supplémentaires/polluant marin/point d'éclair/etc.
- nombre et type de colis
- masse (kg) ou volume (L)
- fiche de données de sécurité
- agent maritime.

2.9 **Norme.** À l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour les objets postaux, de déclaration écrite autre que celle qui est prescrite par la Convention postale universelle sous réserve que cette dernière soit effectivement présentée. En l'absence d'un tel document, les objets postaux (nombre et poids) devront figurer dans la déclaration de la cargaison.

2.10 **Norme.** La déclaration maritime de santé est le document de base requis par l'autorité sanitaire du port dans lequel figurent les données relatives à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

C. Documents d'entrée

2.11 **Norme.** Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la norme 1.3^{ter}, à l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage

- 4 exemplaires de la liste de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses
- 1 exemplaire de la déclaration maritime de santé
- 1 exemplaire des renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- 1 exemplaire du formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

D. Documents de sortie

2.12 **Norme.** Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la norme 1.3^{ter}, au départ d'un navire du port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de :

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses.

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

2.12.1 **Norme.** Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

2.12.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté à cet effet dans ce port.

2.12.3 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, un des exemplaires de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée au port est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé par le capitaine ou par un officier dûment habilité par le capitaine et est authentifié ou validé d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qu'il fait état de toute modification du nombre ou de la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou indique qu'aucune modification n'est intervenue en la matière durant le séjour au port du navire.

2.13 *Inusitée.*

E. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État

2.14 **Norme.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un État, les armateurs ne sont tenus de soumettre les renseignements requis qu'une fois aux pouvoirs publics d'un État. Les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, doivent être réduits à un minimum.

F. Établissement des documents

2.15 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés dans la présente Annexe, exception faite de ceux qui sont visés dans la norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les données sont fournies, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

2.16 **Norme.** Si les pouvoirs publics exigent des documents sous forme imprimée, ils doivent accepter les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

2.16.1 **Norme.** Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification des renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être faite d'une manière qui soit jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qui facilite la transmission électronique des données par les parties intéressées quel que soit leur lieu de résidence.

2.17 **Norme.** Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage qui sont visés dans le présent chapitre soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

G. Erreurs et modifications dans les documents : sanctions

2.18 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé dans la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents ne soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

2.19 **Norme.** En cas d'erreurs relevées dans les données qui ont été transmises de la manière prévue dans l'appendice 1 de la présente Annexe et qui ont été soit signées par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifiées, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements de l'État du port.

2.19bis **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que des modifications soient apportées aux renseignements déjà soumis conformément aux lois et règlements applicables.

H. Mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent

2.20 **Norme.** Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des armateurs pour que les capitaines des navires qui ont l'intention de faire escale dans les ports à la seule fin d'y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité des personnes.

2.21 **Norme.** Les pouvoirs publics informent le capitaine par les voies les plus rapides dont ils disposent, avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.

2.22 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics accordent une priorité de mise à quai si l'état de la personne malade ou l'état de la mer ne permettent pas un débarquement en toute sécurité dans la rade ou aux abords du port.

2.23 **Norme.** En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent pas les documents mentionnés dans la norme 2.1, à l'exception de la déclaration maritime de santé et de la déclaration générale, si cette dernière est indispensable. Les pouvoirs publics acceptent dans ce cas qu'il soit dérogé aux délais fixés pour la présentation des documents.

2.24 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, ce document ne doit pas contenir de données autres que ceux qui sont indiquées dans la pratique recommandée 2.2.2 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.

2.25 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics appliquent des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire avant le débarquement de personnes malades ou de blessés, le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur ces mesures de contrôle.

2.26 **Norme.** Lorsque des garanties ou des engagements doivent être fournis en ce qui concerne le paiement des frais de traitement ou, en définitive, de transport ou de rapatriement des personnes intéressées, le traitement médical d'urgence ne doit être ni ajourné ni retardé pendant que les garanties ou engagements sont obtenus.

2.27 **Norme.** Le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur toutes les mesures de contrôle applicables par les pouvoirs publics aux personnes malades ou aux blessés qui sont débarqués.

Chapitre 3 – Arrivée et départ des personnes

Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

3.1 **Norme.** Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

3.1.1 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient, autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.

3.2 **Norme.** Les pouvoirs publics prennent des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne sont contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

3.3 **Norme.** Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics doivent, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

3.3.1 **Norme.** Chaque Gouvernement contractant veille à ce que les pouvoirs publics saisissent les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux en la possession de personnes non admissibles. Ces documents sont retirés de la circulation et renvoyés aux autorités compétentes lorsque cela est possible. En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie une personne non admissible émet une lettre explicative et y joint une photocopie des faux documents de voyage, s'ils sont disponibles, ainsi que tout autre renseignement important. La lettre explicative et la pièce jointe sont remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Cette lettre servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial.

3.3.2 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent accepter aux fins de vérification une personne qui a été refoulée de son point de débarquement après avoir été jugée non admissible si cette personne avait embarqué alors qu'elle se trouvait sur leur territoire. Les Gouvernements contractants ne doivent pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

3.3.3 **Norme.** Avant l'acceptation des passagers et de l'équipage en vue d'examiner s'ils peuvent être admis sur le territoire de l'État, leur garde et leur traitement demeurent la responsabilité de l'armateur.

3.3.4 **Pratique recommandée.** Après l'acceptation, sous condition ou non, des passagers et de l'équipage aux fins de vérification et si les personnes concernées sont sous le contrôle physique des pouvoirs publics, ces derniers devraient assumer la responsabilité de leur garde et de leur traitement jusqu'à ce qu'elles soient admises à entrer ou soient jugées non admissibles.

3.3.5 **Norme.** L'obligation incombant à un armateur de transporter une personne hors du territoire d'un État cesse dès que cette personne est effectivement admise dans cet État.

3.3.6 **Norme.** Lorsqu'une personne est jugée non admissible, les pouvoirs publics informent, sans retard indu, l'armateur et le consultant au sujet des dispositions à prendre en vue de son renvoi. L'armateur prend à sa charge les frais du séjour et du renvoi d'une personne non admissible et, lorsque cette personne est replacée sous la garde de l'armateur, celui-ci se charge d'en effectuer rapidement le renvoi :

- dans le pays d'embarquement; ou
- à tout autre endroit où elle peut être admise.

3.3.7 **Norme.** Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent, dans la mesure du possible, coopérer pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas.

3.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux qui figurent dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec ceux-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe.

3.5 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe, devraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la Pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie. Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

3.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants :

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro et date d'expiration du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexe
- adresse au lieu de destination
- signature.

3.7 **Norme.** Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre la fièvre jaune, les pouvoirs publics acceptent le Certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.

3.8 **Pratique recommandée.** L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par des maladies quaranténaires, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.

3.9 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

3.9.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées de préférence par des moyens automatisés qui en facilitent l'examen.

3.9.2 **Pratique recommandée.** Lorsque le contrôle des bagages accompagnés des passagers, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.

3.10 **Norme.** Un passeport ou une pièce d'identité délivré(e) conformément aux conventions pertinentes de l'OIT ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

3.10.1 **Norme.** Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants :

- nom de famille
- prénoms
- sexe
- date et lieu de naissance
- nationalité
- signalement
- photographie d'identité (certifiée)
- signature
- date d'expiration (le cas échéant)
- autorité publique ayant délivré le document.

3.10.2 **Norme.** Lorsque des gens de mer doivent se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passagers par un moyen de transport quelconque :

- a) pour rejoindre leur navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre leur navire dans un autre pays, ou retourner dans leur pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question,

les pouvoirs publics acceptent la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

3.10.3 **Pratique recommandée.** En règle générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages

3.11 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires et/ou de l'administration portuaire, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages, et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants, en veillant particulièrement aux dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage. Ces dispositions et ces installations devraient être assez souples et pouvoir être développées de manière à répondre aux besoins découlant du renforcement des mesures de sûreté qu'imposent des niveaux de sûreté plus élevés.

3.11.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient :

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que :
 - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
 - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés; et
 - iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;
- b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions :
 - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux; et

- ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.

3.11.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, afin d'assurer le prompt déroulement des formalités, envisager d'adopter le système du double circuit pour le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules routiers privés.

3.12 Norme. Les pouvoirs publics doivent exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions voulues pour favoriser l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à :

- a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;
- b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;
- c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage; et
- d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

3.13 Pratique recommandée. Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées, il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.

3.14 Norme. Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des personnes présentes à bord des navires afin de vérifier si elles sont admissibles dans l'État.

3.15 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas infliger des amendes déraisonnables ou disproportionnées aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'État.

3.15.1 Norme. Les pouvoirs publics encouragent les armateurs à prendre des précautions au point d'embarquement en vue de s'assurer que les passagers sont en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par l'État d'accueil ou l'État de transit.

3.15.2 Norme. Lorsqu'une personne est jugée non admissible et qu'elle est renvoyée hors du territoire de l'État, l'armateur ne doit pas être empêché de recouvrer auprès de cette personne les frais qui pourraient résulter de sa non-admissibilité.

3.15.3 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient imposer d'utiliser, ou lorsque cette question échappe à leur juridiction, devraient recommander aux parties intéressées de leur pays d'utiliser, dans les gares maritimes et à bord des navires, des signaux et symboles normalisés à l'échelon international qui aient été mis au point ou adoptés par l'Organisation en collaboration avec d'autres organisations internationales compétentes et qui

soient, dans toute la mesure du possible, communs à tous les modes de transport, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international.

C. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés

3.16 **Pratique recommandée.** Des mesures devraient être prises pour s'assurer que toutes les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité sont aisément compréhensibles pour les malentendants et les malvoyants.

3.17 **Pratique recommandée.** Des emplacements réservés pour déposer ou accueillir des passagers âgés ou handicapés à la gare maritime devraient être situés à proximité immédiate des entrées principales. Ils devraient être clairement signalés par des marques appropriées. Les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

3.18 **Pratique recommandée.** Lorsque l'accès aux transports publics est limité, tous les efforts devraient être faits pour offrir des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables, en adaptant les services existants ou prévus ou en offrant des services de transport spéciaux aux passagers qui ont une incapacité motrice.

3.19 **Pratique recommandée.** Des installations appropriées devraient être prévues dans les gares et à bord des navires, selon qu'il convient, pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.

D. Octroi de facilités aux navires de croisière et à leurs passagers

3.20 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire de croisière, lorsque, compte tenu des renseignements fournis par celui-ci avant l'entrée au port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire.

3.21 **Pratique recommandée.** La déclaration générale, la liste des passagers et la liste de l'équipage d'un navire de croisière ne devraient être exigées que dans le premier port d'arrivée et le dernier port de départ d'un pays si les conditions du voyage ne sont pas modifiées dans l'intervalle.

3.22 **Norme.** Il ne doit être exigé de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets et marchandises de l'équipage d'un navire de croisière qu'au premier port d'escale dans un pays.

3.23 **Norme.** Les passagers en croisière doivent toujours rester en possession de leur passeport ou autres pièces officielles d'identité.

3.24 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être tenus d'obtenir un visa si leur navire effectue un séjour de moins de 72 heures dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, sauf dans des conditions particulières définies par les pouvoirs publics intéressés.

3.25 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent pas subir de retard inutile du fait de l'application de mesures de contrôle par les pouvoirs publics.

3.26 **Norme.** D'une manière générale, les services publics responsables du contrôle de l'immigration ne doivent pas interroger les passagers en croisière, sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de vérification d'identité et d'admissibilité.

3.27 **Norme.** Lorsqu'un navire de croisière touche successivement plusieurs ports d'un même pays, les passagers ne doivent en général être soumis à des formalités par les pouvoirs publics qu'aux premier et dernier ports.

3.28 **Pratique recommandée.** Pour accélérer le débarquement, les passagers en croisière devraient, dans la mesure du possible, subir les formalités d'entrée à bord du navire et avant l'arrivée au lieu de débarquement.

3.29 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays devraient bénéficier des mêmes facilités que ceux qui débarquent et rejoignent leur navire dans le même port.

3.30 **Pratique recommandée.** La déclaration maritime de santé devrait être la seule formalité sanitaire imposée aux passagers en croisière.

3.31 **Norme.** Lors du séjour du navire au port, les provisions de bord exonérées de droits de douane demeurent à la disposition des passagers en croisière à bord du navire.

3.32 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent normalement pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Toutefois, dans le cas d'articles sur lesquels les droits de douane et autres taxes et droits sont élevés, une déclaration écrite et une garantie peuvent être exigées.

3.33 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être soumis à un contrôle des devises.

3.34 **Norme.** Il ne doit pas être exigé de cartes d'embarquement ou de débarquement des passagers en croisière.

3.35 *Inusitée.*

E. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit

3.36 **Norme.** Un passager en transit qui ne descend pas du navire à bord duquel il est arrivé et repartira ne doit normalement pas être soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics, sauf dans des cas exceptionnels déterminés par les pouvoirs publics intéressés.

3.37 **Pratique recommandée.** Un passager en transit devrait être autorisé à conserver son passeport ou tout autre document d'identité.

3.38 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui reste à bord du navire où il se trouvait lorsqu'il est arrivé et qui repart à bord de ce navire ne devrait pas être tenu de remplir une carte de débarquement/d'embarquement.

3.39 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port, sous réserve des conditions exigées par les pouvoirs publics en matière d'admissibilité et de visa.

3.40 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être dispensé de visa, sauf dans les cas particuliers fixés par les pouvoirs publics intéressés.

3.41 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être normalement dispensé de fournir une déclaration écrite aux douanes.

3.42 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui quitte le navire dans un port et embarque à bord du même navire dans un port différent du même pays devrait bénéficier des mêmes facilités qu'un passager qui arrive et repart à bord du même navire dans le même port.

F. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques

3.43 **Pratique recommandée.** Un navire utilisé à des fins scientifiques transporte à son bord un personnel nécessairement affecté à la mission scientifique qui fait l'objet du voyage. S'il est ainsi identifié, ce personnel devrait bénéficier de facilités au moins aussi favorables que celles qui sont accordées aux membres de l'équipage du navire.

G. Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre

3.44 **Norme.** Les membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics n'aient pas de raison de refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public. L'autorisation de descendre à terre est accordée d'une manière qui exclut toute discrimination pour des raisons de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinions politiques ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel les membres de l'équipage sont employés, sont engagés ou travaillent.

3.44bis **Norme.** Dans le cas où l'autorisation de descendre à terre est refusée, les pouvoirs publics compétents doivent communiquer les motifs de ce refus au marin intéressé et au capitaine. Si le marin intéressé ou le capitaine le demande, ces motifs doivent leur être communiqués par écrit.

3.45 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à descendre à terre.

3.46 **Pratique recommandée.** Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

3.47 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à descendre à terre.

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils descendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énumérés dans la norme 3.10.

3.49 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser le navire à se rendre directement à son poste

de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part.

Chapitre 4 – Passagers clandestins

A. Principes généraux

4.1 Norme. Les dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et le Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.

4.2 Norme. Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs, ainsi que les capitaines, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne soient tenus de rester à bord des navires pendant une trop longue période de temps.

B. Mesures préventives

4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port

4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux

4.3.1.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent s'assurer que l'infrastructure, et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté, qui sont destinées à empêcher les personnes tentant de monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires, sont mises en place dans tous leurs ports et qu'elles ont été mises au point compte tenu de la dimension du port et du type de cargaison qui y est chargée. Cela devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les armateurs et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.

4.3.1.2 Pratique recommandée. Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient être au moins équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.

4.3.2 Armateur/capitaine

4.3.2.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des armateurs et des capitaines, ainsi que des autres personnes responsables, qu'ils aient mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord du navire et, à défaut, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, permettra de les découvrir avant que le navire ne quitte le port.

4.3.2.2 Pratique recommandée. Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté du navire devraient au moins être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/9 du Code ISPS.

4.3.2.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que, lorsqu'ils quittent un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, les navires autorisés à battre leur pavillon, à l'exception des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique, en accordant la priorité aux

endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher compte tenu du type de navire et de ses opérations. Les méthodes de fouille risquant de nuire aux passagers clandestins cachés ne doivent pas être utilisées.

4.3.2.4 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou ne soit hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que cela est possible dans la pratique en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché.

4.3.3 Sanctions nationales

4.3.3.1 Norme. Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants incorporent dans leur législation nationale des moyens de droit leur permettant de poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et toute personne ou compagnie qui a prêté assistance à un passager clandestin ou un passager clandestin potentiel avec l'intention de faciliter son accès à la zone portuaire, à un navire, à une cargaison ou à des conteneurs.

C. Traitement du passager clandestin à bord du navire

4.4 Principes généraux – Traitement humain

4.4.1 Norme. Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités conformément aux principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin.

4.4.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que les capitaines autorisés à battre leur pavillon prennent les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté pendant qu'il est à bord, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats.

4.5 Travail à bord

4.5.1 Norme. Il n'est pas permis à des passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas de situation d'urgence ou pour ce qui est des tâches en rapport avec leur logement et leur couvert à bord.

4.6 Interrogatoire et notification par le capitaine

4.6.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines qu'ils prennent des mesures réalistes pour déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués à l'armateur, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et, si nécessaire, aux ports d'escale suivants.

4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, les capitaines devraient utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 3.

4.6.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à sa sécurité.

4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale

4.7.1 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin dont ils sont informés au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

D. Modification du voyage prévu

4.8 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent demander instamment à tous les armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de donner pour instructions aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin découvert à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel le passager clandestin a embarqué, à moins que :

- les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est dérouté n'aient autorisé le débarquement du passager clandestin; ou
- le rapatriement dans un autre pays n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire ne le justifient; ou
- des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu n'aient échoué et qu'un changement de route ne soit nécessaire pour éviter que le passager clandestin ne reste à bord longtemps.

E. Débarquement et retour d'un passager clandestin

4.9 État dans lequel se trouve le premier port d'escale d'après le plan de voyage

4.9.1 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent et doivent faire tout leur possible pour collaborer avec les parties prenantes au règlement du problème.

4.9.2 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.

4.9.3 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que l'armateur pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de le garder à bord du navire ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de le garder à bord du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :

- un cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou

- la présence à bord du passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage ou celle du passager clandestin.

4.10 Ports d'escale suivants

4.10.1 Norme. Lorsque le débarquement d'un passager clandestin n'a pas pu avoir lieu dans le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin, les pouvoirs publics des ports d'escale suivants doivent envisager son débarquement conformément aux normes 4.9.1, 4.9.2 et 4.9.3.

4.11 État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir

4.11.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent, conformément au droit international, accepter le retour des passagers clandestins jouissant pleinement du statut de national/citoyen ou accepter le retour des passagers clandestins qui, d'après leur législation nationale, ont le droit de s'établir dans l'État dont ils relèvent.

4.11.2 Norme. Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État. Chaque fois que possible, l'ambassade locale, le consulat ou une autre représentation diplomatique du pays de la nationalité du passager clandestin sera tenu d'aider à vérifier la nationalité du passager clandestin et à lui délivrer un document de voyage provisoire.

4.12 État d'embarquement

4.12.1 Norme. Les pouvoirs publics d'un État, lorsqu'il a été établi à leur satisfaction que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, doivent accepter d'interroger les passagers clandestins renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

4.12.2 Norme. Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins potentiels sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter le débarquement des passagers clandestins potentiels et des passagers clandestins qui ont été découverts à bord du navire alors que ce dernier se trouvait encore dans les eaux territoriales de cet État ou, si cela est prévu par la législation nationale dudit État, dans la zone relevant de la juridiction de ses services d'immigration. Aucune sanction ne doit être imposée à l'armateur et aucune somme ne doit être exigée de lui pour couvrir les frais de détention ou de renvoi.

4.12.3 Norme. Lorsqu'un passager clandestin potentiel n'a pas été débarqué au port d'embarquement, il doit être traité comme un passager clandestin conformément aux règles du présent chapitre.

4.13 État du pavillon

4.13.1 **Norme.** Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent apporter leur aide et leur collaboration au capitaine/à l'armateur ou aux pouvoirs publics des ports d'escale pour :

- identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité;
- intervenir auprès des pouvoirs publics compétents pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion; et
- prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin.

4.14 Retour des passagers clandestins

4.14.1 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants, ou bien un document de voyage approprié accepté par les pouvoirs publics concernés. Cette lettre de couverture autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.

4.14.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de son statut. En outre, les pouvoirs publics des pays par lesquels des passagers clandestins doivent transiter pendant leur retour devraient autoriser, le transit par leurs ports et aéroports, sous réserve des visas normalement exigés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale, le transit des passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement.

4.14.3 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un État du port a refusé le débarquement d'un passager clandestin, cet État devrait notifier sans retard excessif à l'État du pavillon du navire à bord duquel se trouve le passager clandestin les raisons motivant ce refus.

4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins

4.15.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin et de tous frais additionnels liés à l'établissement de documents pour le passager clandestin, si l'armateur doit assumer ces frais. De plus, les pouvoirs publics devraient, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, coopérer avec l'armateur afin de limiter ces frais au strict minimum, s'ils sont à la charge de l'armateur.

4.15.2 **Pratique recommandée.** La période pendant laquelle les armateurs sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devrait être aussi courte que possible.

4.15.3 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les sanctions imposées aux navires lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et lorsqu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire.

4.15.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les autres sanctions qui pourraient être applicables, lorsque les armateurs ont coopéré avec les services de contrôle à la satisfaction de ces services en prenant des mesures visant à éviter le transport de passagers clandestins.

Chapitre 5 – Entrée, séjour au port et sortie des cargaisons et autres articles

Le présent chapitre contient les dispositions relatives aux formalités que les pouvoirs publics imposent à l'armateur, à son agent ou au capitaine du navire.

A. Dispositions générales

5.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum et prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations et devraient réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires, y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement, le chargement, le déchargement et l'entretien courant, ainsi que les mesures de sûreté connexes. Ils devraient également prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leurs cargaisons puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

5.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que des dispositions satisfaisantes soient prévues pour le déroulement des diverses opérations en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai : déchargement, autorisation des pouvoirs publics et également, s'il y a lieu, zones franches, installations de stockage, entreposage ou poursuite du transport. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre la zone franche, les installations d'entreposage et le magasin de marchandises et la zone de dédouanement des pouvoirs publics, qu'il convient de situer à proximité des quais, avec, chaque fois que possible, des moyens d'accès facile et de transfert et une infrastructure.

5.3 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou exploitants de terminaux maritimes de chargement à équiper ces terminaux d'installations d'entreposage pour cargaisons spéciales (par exemple objets de valeur, marchandises périssables, dépouilles humaines, matières radioactives et autres marchandises dangereuses, animaux vivants, etc.). Les zones de ces terminaux dans lesquelles sont entreposés, avant expédition par mer ou importation, des marchandises diverses, des cargaisons spéciales et des objets postaux devraient appliquer des mesures de contrôle de l'accès au moins équivalentes à celles qui sont décrites dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.

5.3bis **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger que le minimum de données nécessaire pour identifier la cargaison qui doit être entreposée avant sa mainlevée ou sa réexportation ou son importation et devraient utiliser à cette fin, chaque fois qu'ils sont disponibles, les renseignements figurant dans la déclaration préalable à l'arrivée.

5.4 **Norme.** Un Gouvernement contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'exportation, d'importation et de transbordement pour certains types de marchandises doit prévoir des formalités simples qui permettent d'obtenir et de faire renouveler rapidement ces licences ou permis.

5.5 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un chargement pourrait, de par sa nature, attirer l'attention de différents services chargés de contrôles - douaniers, vétérinaires, ou sanitaires, par exemple - les Gouvernements contractants devraient habiliter le service des douanes ou l'un des autres services à procéder aux formalités requises ou, lorsque cela n'est pas possible, à prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ces inspections sont accomplies simultanément au même endroit et en un minimum de temps et que, chaque fois que possible, elles le sont après coordination avec la partie qui a la garde du chargement.

5.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir des procédures simplifiées pour assurer le déroulement rapide des formalités concernant les colis de cadeaux privés et les échantillons commerciaux dont la valeur ou la quantité ne dépasse pas un certain chiffre, qui devrait être fixé à un niveau aussi élevé que possible.

B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison

5.7 **Norme.** Les pouvoirs publics, sous réserve de toutes interdictions ou restrictions nationales et de toutes mesures nécessaires pour la sûreté des ports et la répression du trafic de stupéfiants, accordent la priorité du dédouanement aux animaux vivants, aux marchandises périssables et aux autres chargements de nature urgente.

5.7.1 **Pratique recommandée.** Afin de sauvegarder la qualité des marchandises en attente de dédouanement, les pouvoirs publics devraient prendre, en liaison avec toutes les parties intéressées, toutes les dispositions pour permettre au port un stockage rationnel et fiable des marchandises.

5.8 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient faciliter l'admission temporaire de matériel spécialisé de manutention de la cargaison arrivant à bord de navires et utilisé à terre dans les ports pour charger, décharger et manutentionner la cargaison.

5.9 *Inusitée.*

5.10 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient instituer des procédures pour l'accomplissement des formalités concernant la cargaison qui soient fondées sur les dispositions pertinentes et les directives connexes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée).

5.10.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient adopter pour les personnes agréées des procédures simplifiées qui permettent :

- a) d'octroyer la mainlevée des marchandises sur la base de la communication des données minimales nécessaires à l'identification des marchandises, ainsi qu'à l'identification et à l'évaluation précises des risques ayant trait à des aspects tels que la santé, la sécurité et la sûreté, et d'établir par la suite la déclaration finale des marchandises;
- b) le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou dans un autre lieu désigné par les pouvoirs publics compétents; et

- c) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées au cours d'une période donnée lorsque les marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

5.11 **Norme.** Les pouvoirs publics maintiennent les inspections physiques au minimum nécessaire pour garantir le respect de la législation applicable.

5.12 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient mener, sur la base d'une requête valable, des inspections physiques de la cargaison, lorsque cela est nécessaire, à l'emplacement où elle est chargée dans son moyen de transport et, pendant le chargement, soit sur le quai, soit, dans le cas d'une charge unitaire, à l'emplacement où le conteneur est empoté et scellé.

5.13 **Norme.** Les pouvoirs publics veillent à ce que la collecte de données statistiques requise ne nuise pas sensiblement à l'efficacité du commerce maritime.

5.14 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient utiliser les systèmes d'échange électronique de renseignements pour obtenir des renseignements et accélérer et simplifier l'accomplissement des formalités d'entreposage, de dédouanement et de réexportation.

5.14.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient terminer rapidement les titres ou déclarations de transit couvrant les marchandises en provenance d'un autre État et en attente d'embarquement.

C. Conteneurs et palettes

5.15 **Norme.** Conformément à leurs législations respectives, les pouvoirs publics autorisent l'admission temporaire de conteneurs, de palettes et d'équipement pour conteneur et d'accessoires qui sont fixés au conteneur ou sont transportés séparément, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances, et facilitent leur utilisation dans le trafic maritime.

5.16 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée dans la norme 5.15, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé. Cette déclaration peut se faire sous la forme d'une déclaration orale ou tout autre acte jugé acceptable par les pouvoirs publics.

5.17 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui entrent dans le territoire d'un État en vertu des dispositions de la norme 5.15 à quitter les limites du port d'arrivée pour permettre le dédouanement des marchandises importées et/ou le chargement des marchandises destinées à l'exportation en simplifiant les procédures de contrôle et en réduisant au minimum les documents.

5.18 **Norme.** Les Gouvernements contractants autorisent l'admission temporaire d'éléments pour conteneurs sans percevoir de droits de douane, ni d'autres taxes et redevances lorsque ces éléments sont nécessaires pour la réparation de conteneurs déjà admis en vertu de la norme 5.15.

D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu

5.19 **Norme.** Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.

5.20 **Norme.** Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargé dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent son rechargement ou son acheminement à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises prohibées ou soumises à restriction.

E. Limitation de la responsabilité de l'armateur

5.21 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le document de transport ou la copie de celui-ci, à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.22 **Norme.** Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.23 **Norme.** L'armateur est tenu de fournir les données concernant l'entrée ou la sortie des marchandises dont il a connaissance au moment où il transmet ces données et qui figurent dans le document de transport qui atteste du connaissance. Ainsi, l'armateur peut fonder sa transmission sur les données fournies par le client de son chargeur, à moins que l'armateur ait des raisons de penser que les données fournies ne sont pas véridiques.

5.24 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient appliquer des règles en vertu desquelles la personne qui établit et passe un contrat avec une partie (par exemple, un groupeur de fret, un transitaire ou un armateur) pour transporter un chargement par mer jusqu'au territoire d'un autre État doit fournir à cette partie des renseignements complets et exacts sur ce chargement.

Chapitre 6 – Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires

6.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions pertinentes de ce règlement aux transports maritimes internationaux.

6.2 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 85 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce règlement.

6.3 **Pratique recommandée.** Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou de produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.

6.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

6.4.1 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans tarder par des moyens électroniques à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

6.5 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des modèles de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination pour en assurer l'acceptation uniforme.

6.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

6.7 **Norme.** Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

6.8 **Pratique recommandée.** Afin notamment de garantir l'efficacité du trafic maritime, les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires en matière de quarantaine.

6.9 **Norme.** Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté doivent, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque État.

6.10 **Norme.** Sauf en cas d'urgence constituant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est ni infecté ni suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son avitaillement, ou de prendre à bord du combustible ou des carburants et de l'eau potable.

6.11 **Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantenaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées et lorsqu'il a été satisfait aux prescriptions en matière de certification au moment du déchargement.

Chapitre 7 – Dispositions diverses

A. Soumissions et autres formes de garantie

7.1 **Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'État, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

B. Services dans les ports

7.2 **Pratique recommandée.** Les services habituels des pouvoirs publics dans un port devraient être fournis gratuitement pendant les heures normales de service. Les pouvoirs publics devraient établir, pour leurs services portuaires, des heures normales de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

7.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsqu'ils sont prêts à partir et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

7.4 **Norme.** L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de contrôle sanitaire du navire ou d'un certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire. Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'État intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

7.5 **Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 7.2, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

7.6 **Norme.** Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

7.7 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second État.

C. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle

7.8 **Norme.** Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins :

- d'activités de secours en cas de catastrophe;
- de sauvetage des personnes en détresse en mer afin de mettre ces personnes en lieu sûr;
- de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci; ou
- d'autres opérations d'urgence destinées à renforcer la sécurité en mer, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

7.9 **Norme.** Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées dans la norme 7.8.

7.10 **Norme.** Les pouvoirs publics prévoient un dédouanement rapide pour le matériel spécialisé nécessaire à la mise en œuvre des mesures de sûreté.

D. Commissions nationales de simplification des formalités

7.11 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait envisager d'établir, en étroite coopération avec le secteur maritime, un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente Annexe et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

7.12 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en œuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international, ainsi qu'avec les autorités portuaires, les installations et terminaux portuaires et les armateurs.

APPENDICE 1

DÉCLARATION GÉNÉRALE
 (Formulaire FAL 1 de l'OMI)

		<input type="checkbox"/> Arrivée	<input type="checkbox"/> Départ
1.1 Nom et type du navire		1.2 Numéro OMI	
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage	
2. Port d'arrivée/de départ		3. Date – heure arrivée/départ	
4. État du pavillon du navire	5. Nom du capitaine	6. Dernier port d'escale/prochain port d'escale	
7. Certificat d'immatriculation (port; date; numéro)		8. Nom et coordonnées de l'agent du navire	
9. Jauge brute	10. Jauge nette		
11. Renseignements sommaires sur le voyage (ports où le navire a fait et fera escale; souligner le nom du lieu où la cargaison restante sera déchargée)			
12. Description sommaire de la cargaison			
13. Nombre de membres d'équipage	14. Nombre de passagers	15. Observations	
Documents joints (indiquer le nombre d'exemplaires)			
16. Déclaration de la cargaison	17. Déclaration des provisions de bord		
18. Liste de l'équipage	19. Liste des passagers	20. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus	
21. Déclaration des effets de l'équipage (à l'arrivée seulement)	22. Déclaration maritime de santé (à l'arrivée seulement)		
23. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé			

Réservé à l'administration.

DÉCLARATION DE LA CARGAISON

(Formulaire FAL 2 de l'OMI)

Connaissance No

DÉCLARATION DES PROVISIONS DE BORD

(Formulaire FAL 3 de l'OMI)

		Arrivée		Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI			
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage			
2. Port d'arrivée/de départ		3. Date d'arrivée/de départ			
4. État du pavillon du navire		5. Dernier port d'escale/prochain port d'escale			
6. Nombre de personnes à bord		7. Durée du séjour			
8. Nom de l'article	9. Quantité	10. Lieu de l'entreposage à bord		11. Réservé à l'administration	
12. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

(Formulaire FAL 4 de l'OMI)

[illegible]

LISTE DE L'ÉQUIPAGE
(Formulaire FAL 5 de l'OMI)

					<input type="checkbox"/> Arrivée				<input type="checkbox"/> Départ				<input type="checkbox"/> Page No
1.1 Nom du navire					1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel				1.4 Numéro du voyage	
2. Port d'arrivée/de départ					3. Date d'arrivée/de départ			4. État du pavillon du navire				5. Dernier port d'escale	
6. No	7. Nom de famille	8. Prénom(s)	9. Grade ou fonction	10. Nationalité	11. Date de naissance	12. Lieu de naissance	13. Sexe	14. Nature de la pièce d'identité	15. Numéro de la pièce d'identité	16. État ayant délivré la pièce d'identité	17. Date d'expiration de la pièce d'identité		
18. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé													

LISTE DES PASSAGERS
(Formulaire FAL 6 de l'OMI)

[illegible]

MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(Formulaire FAL 7 de l'OMI)

(tel qu'exigé par les règles 4.2 et 7-2.2 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4.2 de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et le paragraphe 5.4.3.1 du chapitre 5.4 du Code IMDG)

										Page No
1.1 Nom du navire			1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel				
1.4 Numéro du voyage			2. État du pavillon du navire			3. Port de chargement		4. Port de déchargement		
5. Position d'arrimage	6. Numéro de référence	7. Marques et numéros Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)	8. Numéro ONU	9. Désignation officielle de transport/ (spécifications techniques)	10. Classe/ (risque(s) subsidiaire(s))	11. Groupe d'emballage	12. Renseignements supplémentaires/ polluant marin/ point d'éclair/etc.	13. Nombre et type de colis	14. Masse (kg) ou volume (L)	15. Fiche de données de sécurité
16. Agent maritime										
16.1 Lieu et date										
Signature de l'agent										

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL

AMENDEMENTS DE 2016 À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Amendements au code concernant la règle 4.3 de la convention du travail maritime, 2006

Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant
les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

A la fin du paragraphe 1, ajouter le texte suivant:

Il conviendrait de prendre en compte également la version la plus récente du document *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires) publiée conjointement par l'International Chamber of Shipping et la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Au paragraphe 4, ajouter un nouvel alinéa:

d) harcèlement et intimidation.

Principe directeur B4.3.6 – Enquêtes

Au paragraphe 2, ajouter un nouvel alinéa:

g) les problèmes résultant du harcèlement et de l'intimidation.

Amendements au code concernant la règle 5.1 de la convention du travail maritime, 2006

Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

Déplacer le texte de l'actuel paragraphe 4 à la fin du paragraphe 3.

Remplacer l'actuel paragraphe 4 par le texte suivant:

Nonobstant le paragraphe 1 de la présente norme, lorsqu'il ressort d'une inspection effectuée aux fins du renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance que le navire continue d'être conforme à la législation nationale ou aux autres mesures mettant en œuvre les prescriptions de la présente convention, mais qu'un nouveau certificat ne peut être délivré et mis à disposition à bord immédiatement, l'autorité compétente, ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet, peut proroger et viser le certificat pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Le nouveau certificat est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date prévue au paragraphe 3 de la présente norme.

ANNEXE A5-II

Certificat de travail maritime

Ajouter le texte suivant à la fin du modèle de certificat de travail maritime:

*Prorogation du certificat après l'inspection effectuée aux fins de son renouvellement
(le cas échéant)*

Il est certifié que, suite à l'inspection aux fins de renouvellement, le navire continue d'être conforme à la législation nationale ou aux autres mesures mettant en œuvre les prescriptions de la présente convention. En conséquence, le présent certificat est prorogé conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la norme A5.1.3, jusqu'au..... (pas plus de cinq mois après la date d'échéance du certificat en cours) dans l'attente de la délivrance et de la mise à disposition à bord du nouveau certificat.

Date de l'inspection aux fins de renouvellement sur la base de laquelle la prorogation est établie:

.....

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

