



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SEINE-MARITIME

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°76-2018-39

PUBLIÉ LE 5 AVRIL 2018

# Sommaire

## Préfecture de la Seine-Maritime - SIRACEDPC

76-2018-03-30-001 - 1 - Arrêté du 30 mars 2018 fixant le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le Grand Port Maritime du Havre (2 pages)	Page 3
76-2018-03-30-003 - 2 - Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses - GPMH annexé à l'arrêté du 30 mars 2018 (104 pages)	Page 6
76-2018-03-30-002 - 3 - Annexe 10 atlas des quais du RLMD GPMH (7 pages)	Page 111

Préfecture de la Seine-Maritime - SIRACEDPC

76-2018-03-30-001

1 - Arrêté du 30 mars 2018 fixant le règlement local pour  
le transport et la manutention des marchandises  
dangereuses dans le Grand Port Maritime du Havre



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA SEINE-MARITIME

Cabinet

Service Interministériel Régional  
des Affaires Civiles et Économiques  
de Défense et de Protection Civile

Arrêté du **30 MARS 2018**

**fixant le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses  
dans le Grand Port Maritime du Havre**

**La préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime,  
Officier de la Légion d'honneur  
Officier de l'Ordre National du Mérite**

- Vu le code des transports, notamment son article L-5331-2 ;
- Vu le code de l'environnement ;
- Vu le décret n° 92-158 du 20 février 1992 complétant le code du travail et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure, abrogeant le décret 77-1321 du 29 novembre 1977 excepté en ce qui concerne les travaux relatifs à la construction et à la réparation navale ;
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- Vu le décret n° 2008-1037 du 9 octobre 2008 instituant le Grand Port Maritime du Havre ;
- Vu le décret du Président de la République du 16 février 2017 nommant Mme Fabienne BUCCIO, préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime ;
- Vu l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et son règlement ;
- Vu l'arrêté interministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, son règlement annexé à l'arrêté et notamment l'article 11.2.3 ;
- Vu l'arrêté interministériel du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports des marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;
- Vu l'arrêté ministériel du 29 novembre 2016 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 5 mars 2004 modifié relatif à la circulation et au stationnement des véhicules dans la circonscription du port du Havre ;
- Vu l'arrêté préfectoral du Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord n° 18/2008 du 10 avril 2008 portant réglementation de l'accès aux ports du Havre-Antifer, du Havre, de Rouen et de Caen des navires transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses ;
- Vu l'arrêté préfectoral du Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord n° 19/2008 du 10 avril 2008 portant réglementation de la circulation des navires en Baie de Seine aux approches des rades du Havre-Antifer, Le Havre, Rouen et Caen-Ouistreham ;

Préfecture de la Seine-Maritime - 7 place de la Madeleine - CS16036 - 76036 ROUEN CEDEX - Standard : 02 32 76 50 00  
Courriel : [prefecture@seine-maritime.gouv.fr](mailto:prefecture@seine-maritime.gouv.fr) - Site Internet : [www.seine-maritime.gouv.fr](http://www.seine-maritime.gouv.fr)



- Vu l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2015 portant règlement particulier de police du port du Havre et du port du Havre-Antifer ;
- Vu l'étude de danger réalisée par le Bureau Veritas en décembre 2010 relative aux marchandises dangereuses de la Classe 1 sur les terminaux de Port 2000 ;
- Vu les études de danger réalisées par le bureau d'étude Sector en application de l'article L551-2 du code de l'environnement ;
- Vu les études de danger relatives à l'avitaillement des navires en GNL menées par le bureau d'étude AXE ;
- Vu le courrier du 19 mars 2015 du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement relatif à la synthèse de l'examen des études de danger du GPMH ;
- Vu le rapport du 23 février 2018 du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement relatif à la demande de modification du RLMD du GPMH ;
- Vu les avis favorables de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et du service départemental d'incendie et de secours de la Seine-Maritime ;

Considérant que les conditions d'avitaillement des navires et des bateaux par du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) doivent être fixées au travers du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre ;

Considérant que les dispositions du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre doivent en conséquence être modifiées ;

*Sur proposition du directeur de cabinet de la préfète de la Seine-Maritime*

#### ARRÊTE

**Article 1<sup>er</sup>** : Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre sont soumis au règlement local annexé au présent arrêté.

**Article 2** : L'arrêté préfectoral du 20 décembre 2013 fixant le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre est abrogé.

**Article 3** : Le sous-préfet, directeur de cabinet, la sous-préfète du Havre, le président du directoire du Grand Port Maritime du Havre, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le directeur départemental du service d'incendie et de secours, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cet arrêté, qui leur sera notifié et publié au recueil des actes administratifs de l'État en Seine-Maritime.

Fait à Rouen, le **30 MARS 2018**

La préfète,



Fabienne BUCCIO

*Voies et délais de recours - Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen dans le délai de deux mois à compter de sa publication (ou sa notification).*

Préfecture de la Seine-Maritime - SIRACEDPC

76-2018-03-30-003

2 - Règlement local pour le transport et la manutention des  
marchandises dangereuses - GPMH annexé à l'arrêté du  
30 mars 2018

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
DANS LE PORT DU HAVRE

2018

Arrêté préfectoral du 30 mars 2018

Règlement rédigé conformément aux conclusions des études de dangers exigées par l'article L551-2  
du Code de l'Environnement.

## Table des matières

<b>Chapitre 1 - Dispositions générales</b> .....	<b>7</b>
CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES.....	8
DEFINITIONS.....	8
Section I – Réglementations.....	11
Section II – Experts et exploitants.....	11
Article 12-1 - EXPERTS.....	11
Article 12-2 - EXPLOITANTS.....	11
<b>Titre II – Dispositions relatives à l’exploitation des ports</b> .....	<b>12</b>
Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....	12
Article 21-1 - DECLARATION ET AUTORISATION.....	12
Article 21-2 - CONDITIONS.....	13
Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE PORT.....	16
Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX.....	16
Article 21-5 – APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION.....	19
Article 21-6 – MAINTENANCE DES ENGIN DE MANUTENTION.....	20
Sur les terminaux ou plates-formes à conteneurs, les engins de manutention et notamment leurs organes ou leurs éléments qui concourent à la sécurité, font l’objet de vérifications et de maintenances adaptées permettant de maintenir leur bon état de fonctionnement. ....	20
Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....	21
Article 22-1 – OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS.....	21
Article 22-2 – CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS.....	21
Article 22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE.....	21
Article 22-4 - FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRES-PLEINS.....	25
Article 22-5 - MATERIEL D’ECLAIRAGE.....	25
Article 22-6 - MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE.....	25
Article 22-7 - TELEPHONE - RADIOTELEPHONE.....	25
Section III - Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses.....	26
Article 23-1 - DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE.....	26
Article 23-2 - PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT.....	27
Article 23-3 - PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS.....	28
Section IV – Gardiennage.....	28
Article 24-1 – LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT.....	29
Article 24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION ET PENDANT LEUR SEJOUR A TERRE.....	29
<b>Titre III - Dispositions spéciales à la manutention</b> .....	<b>30</b>
Section I – Opérations d’embarquement, débarquement, manutention et transbordement.....	30
Article 31-1 - CONDITIONS.....	30
Article 31-2 – INTERDICTIONS.....	30
Section II – Opérations particulières.....	30
Article 32-1 - OPERATIONS VISANT LES ENGIN DE TRANSPORT.....	30
Article 32-2 - OPERATIONS DE NUIT.....	31
Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac.....	31
Article 33-1 - LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES.....	31
Article 33-2 - CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC.....	32
Article 33-3 - CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC.....	32
Article 33-4 - FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.....	33
Article 33-5 - LIAISONS EQUIPOTENTIELLES.....	33
Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac.....	34
Article 34-1 - CONDITIONS.....	34

Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses.....	34
Article 35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT.....	34
Article 35-2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS.....	35
Section VI - Admission – Chargement et déchargement des conteneurs .....	35
Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES .....	35
Article 36-2 – PLAQUE C.S.C. ....	35
<b>Titre IV - Dispositions spéciales aux navires et bateaux .....</b>	<b>36</b>
Section I - Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux.....	36
Article 41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAZAGE.....	36
Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES .....	37
Section II - Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges.....	37
Article 42-1 – REGLES APPLICABLES.....	37
Section III - Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude .....	37
Article 43-1 - REGLES APPLICABLES.....	37
Section IV - Précautions d'ordre nautique - Amarrage.....	38
Article 44-1 - MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX.....	38
Article 44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L'INFLAMMABILITE OU L'EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE .....	39
Section V – Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux .....	39
Article 45-1 - REGLES APPLICABLES.....	39
Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine .....	40
Article 46-1 - REGLES APPLICABLES.....	40
Section VII – Réparation à bord .....	40
Article 47-1 – REGLES APPLICABLES.....	40
<b>Titre V - Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparations à bord des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés. ....</b>	<b>41</b>
Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD .....	41
Article 52 - AUTORISATION D'ADMISSION.....	41
Article 53 – VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES .....	41
Article 54 - NAVIRES INERTES.....	41
Article 55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES .....	41
<b>Chapitre 2 - Principes applicables aux classes de marchandises.....</b>	<b>42</b>
Classe 1 - Matières et objets explosibles .....	42
Article 110 - CHAMP D'APPLICATION.....	42
Article 111 – EXEMPTIONS .....	42
Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES.....	42
Article 113 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS ....	42
Article 114 - DEPOTS A TERRE .....	43
Article 115 – GARDIENNAGE .....	49
Article 116 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT .....	49
Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS .....	50
Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX .....	50
Article 119 - PERSONNEL D'EXPLOITATION .....	50
Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM .....	50
Classe 2 - Gaz.....	51
DISPOSITIONS GENERALES.....	51
Article 210 – CHAMP D'APPLICATION.....	51
Article 211 – PROPRIETES.....	51
MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC.....	51
Article 212 – DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC .....	51
Article 213 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	51

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Article 214 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS .....	52
Article 215 – GARDIENNAGE .....	52
Article 216 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	52
Article 217 – MANUTENTION .....	52
Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES .....	52
Article 219 – PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS.....	52
Article 220 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D’HABITATION A BORD.....	53
MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN COLIS .....	53
Article 221 - SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES DE CLASSE 2.1.....	53
Article 222 - SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES DE CLASSE 2.3 .....	53
Classe 3 - Liquides inflammables .....	54
PRESRIPTIONS GENERALES.....	54
Article 310 – CHAMP D’APPLICATION.....	54
Article 311 – PROPRIETES.....	54
MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN VRAC.....	54
Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX.....	54
Article 313 – GARDIENNAGE .....	54
Article 314 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	55
Article 315 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D’HABITATION A BORD.....	55
Article 316 – DÉCLARATION .....	55
Article 317 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX.....	55
Article 318 - ENGIN DE SERVITUDE .....	56
MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN COLIS.....	56
Article 319 – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES QUAIS ET TERRE- PLEINS .....	56
Classe 4.1 - Matières solides inflammables.....	57
Article 410 – PROPRIETES.....	57
MESURES APPLICABLES .....	57
Article 411 – DEPOTS A TERRE .....	57
Article 412 – GARDIENNAGE .....	57
Classe 4.2 - Matières sujettes à l’inflammation spontanée .....	58
DISPOSITIONS GENERALES.....	58
Article 420 – PROPRIETES.....	58
MESURES APPLICABLES .....	58
Article 421 – GARDIENNAGE .....	58
Article 422 - DEPOTS A TERRE .....	58
Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d’humidité .....	59
DISPOSITIONS GENERALES.....	59
Article 430 – PROPRIETES.....	59
MESURES APPLICABLES .....	59
Article 431 - MANUTENTION DES COLIS .....	59
Article 432 - DEPOTS A TERRE .....	59
Classe 5.1 - Matières comburantes .....	60
DISPOSITIONS GENERALES.....	60
Article 510 – PROPRIETES.....	60
MESURES APPLICABLES .....	60
Article 511 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT .....	60
Article 511 bis DEPOT A TERRE.....	60
Article 511 ter QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES NAVIRES ET BATEAUX .....	60
Dispositions particulières relatives au nitrate d’ammonium.....	60
Article 512 – PROPRIETES.....	60
Article 513 – TYPES DE NITRATES D’AMMONIUM ET D’ENGRAIS AU NITRATE D’AMMONIUM .....	60
Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	61
Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L’EMBARQUEMENT .....	62
Article 516 – DEPOTS A TERRE .....	62
Article 517 – GARDIENNAGE .....	63
Article 518 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DE NAVIRES .....	63

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Classe 5.2 - Peroxydes organiques .....	64
DISPOSITIONS GENERALES.....	64
Article 520 – PROPRIETES.....	64
MESURES APPLICABLES .....	64
Article 521 – DEPOTS A TERRE .....	64
Article 522 – GARDIENNAGE .....	64
Article 523 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT .....	64
Classe 6.1 - Matières toxiques.....	65
DISPOSITIONS GENERALES.....	65
Article 610 – PROPRIETES.....	65
MESURES APPLICABLES .....	65
Article 611 - DÉPOTS A TERRE .....	65
Classe 6.2 - Matières infectieuses.....	66
DISPOSITIONS GENERALES.....	66
Article 620 – PROPRIETES.....	66
MESURES APPLICABLES .....	66
Article 621 - DÉPOTS A TERRE - SEJOUR .....	66
Article 622 - OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT,DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT .....	66
Classe 7 - Matières radioactives .....	67
DISPOSITIONS GENERALES.....	67
Article 710 – PROPRIETES.....	67
Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES.....	67
MESURES APPLICABLES .....	67
Article 712 - DEPOT A TERRE .....	67
Article 713 – GARDIENNAGE .....	68
Article 714 – PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE- PLEINS .....	68
Article 715 – MANUTENTION DES COLIS.....	68
Article 716 – DOCUMENTS DE TRANSPORT.....	68
Article 717 – DECLARATION ET AUTORISATION .....	69
Classe 8 - Matières corrosives .....	70
DISPOSITIONS GENERALES.....	70
Article 810 – PROPRIETES.....	70
Article 811 – PRESCRIPTIONS .....	70
MESURES APPLICABLES .....	70
Article 812 - DEPOT A TERRE .....	70
Classe 9 - Matières et objets dangereux divers .....	71
DISPOSITIONS GENERALES.....	71
Article 910 – PROPRIETES.....	71
MESURES APPLICABLES .....	71
Article 911 – DEPOTS A TERRE .....	71
Article 912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D’AMMONIUM .....	71
Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9 .....	71
Article 914 – FUMIGATION.....	71
ANNEXES.....	72
Annexe 1 – Déclaration prévue à l’article 21-1 du R.P.M. ....	72
Annexe 2 – Liste de contrôle navire/terre et directives s’y rapportant .....	72
Annexe 3 - liste de contrôle navire / bateau .....	73
Annexe 4- Restrictions pour le chargement, déchargement et transit de marchandises dangereuses en conteneurs.....	75
Annexe 5 – conditions d'agrément des sociétés d'avitaillement en soute.....	78
Annexe 6 – liste de contrôle pour le soutage GNL de navire à navire.....	80
Annexe 7 – liste de contrôle pour le soutage GNL de camion à navire .....	91
Annexe 8 – stationnement des véhicules matières dangereuses au centre routier .....	102
Annexe 9 – Zone d'interdiction d'échange des conteneurs classes 1.1, 1.2, 1.5 et 1.6.....	103
Annexe 10 : Atlas des quais .....	104

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**



## Chapitre 1 - Dispositions générales

### CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique à l'admission, au dépôt, au transport et à la manutention des marchandises dangereuses dans les limites administratives du Grand Port maritime du Havre, en provenance ou à destination de la voie maritime quel que soit le mode d'acheminement ou d'évacuation et stationnant, en dehors des installations ICPE ou prévues et autorisées pour les accueillir. Ce règlement s'applique notamment sur :

- les terminaux à conteneurs et terre-pleins associés,
- les plateformes multimodales,
- les postes spécialisés pour la manutention des produits en vrac,
- les quais non spécialisés et terre-pleins associés,
- le faisceau du réseau ferré portuaire,
- le centre routier,
- dans le canal et les écluses de Tancarville.

Il concerne :

- Le transport tant en vrac qu'en colis et leurs dépôts à terre,
- Les opérations d'avitaillement et d'approvisionnement en marchandises dangereuses,
- Les navires, bateaux, véhicules et wagons ayant contenu des marchandises dangereuses autres qu'en colis, tant que ceux-ci n'ont pas été convenablement nettoyés et dégazés, si nécessaire décontaminés,
- Les transports, manutentions, dépôts, effectués par le Ministère chargé de la Défense, ou pour son compte, hors dispositions particulières définies par instruction interministérielle conjointe des Ministres chargés de la Défense et des Ports Maritimes.

**Le présent règlement ne s'applique pas pour :**

- Le transport des marchandises dangereuses par voie routière, ferroviaire ou fluviale dans les autres cas qui sont couverts par des réglementations propres (RID, ADN, ADR).
- Ce qui concerne l'accès et le stationnement des propres navires et bateaux du Ministère chargé de la Défense dans le port ainsi que vis-à-vis des mesures à prendre et des vérifications à faire à bord.
- Les installations classées définies par le décret prévu au IV de l'article L. 515-8 du code de l'environnement
- Les stockages souterrains de gaz naturel, d'hydrocarbures liquides, liquéfiés ou gazeux, ou de produits chimiques à destination industrielle.

Les dispositions du règlement, désigné par les termes « règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes » ou par les initiales «R.P.M», sont complétées par les dispositions de ce présent règlement dit « local ».

Par soucis de simplification sera désigné par le mot «port» le champ d'application du présent Règlement dans l'ensemble de ce document.

## CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Cf. R.P.M.

## DEFINITIONS

Les définitions du « R.P.M. » sont complétées par les définitions suivantes :

### *Admission*

L'admission est l'acte administratif autorisant les marchandises dangereuses ou polluantes à passer par le port.

### *Autorité Portuaire (AP) et Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP)*

Pour l'application du présent règlement et des dispositions du RPM,

- L'autorité portuaire est le président du directoire du Grand Port Maritime du Havre, conformément à l'article L.5331-5 du Code des Transports et son/ses représentant(s) par délégation(s).
- L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le président du directoire du Grand Port Maritime du Havre, conformément à l'article L 5331-6 du Code des Transports, son/ses représentant(s) par délégation(s) et pour l'application du présent règlement, les officiers de port et les officiers de port adjoints, conformément à l'article L.5331-11 du Code des Transports.

### *Dépôt à terre*

On entend par dépôt à terre le séjour de tout engin de transport, colis ou GRV destiné à l'embarquement sur un navire ou bateau, ou à son évacuation par voie routière, ferroviaire, fluviale ou maritime après débarquement d'un navire ou d'un bateau.

### *Dissémination*

On entend par dissémination l'action de répartir les marchandises dangereuses dans l'espace afin de les éloigner les unes des autres par l'application des distances de séparation.

### *Distance de protection*

Sauf dispositions particulières précisées dans les chapitres 2 du R.P.M. et du présent règlement ou sauf mise en place de dispositions physiques agréées par l'AIPPP, cette distance est fixée à 25 mètres.

Sur les terminaux conteneurs ou les plateformes multimodales, elle est ramenée à 24 mètres ou 4 EVP.

Pour les opérations d'avitaillement en GNL par la terre la distance de protection est réduite à 20 mètres. Elle doit être matérialisée physiquement.

### *Exploitant de terminal*

Le propriétaire d'un terminal ou le titulaire du titre domanial ou la personne assumant la responsabilité de l'exploitation du terminal au nom de ce dernier.

Son rôle en matière de sécurité est précisé § 12-2 section II du titre I du R.P.M.

Sont identifiés notamment comme exploitants de terminal :

- les entreprises bénéficiaires d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public, d'un affermage ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'Autorité portuaire,
- les entreprises qui sous le régime domanial de l'Autorisation d'occupation temporaire exploitent des postes spécialisés ou une infrastructure visée par l'article L.551-2 du code de l'environnement
- les usagers des équipements et/ou d'installations propriétés du GPMH.

### *Exploitant*

Pour toute opération de transport, manutention, dépôt temporaire de marchandises dangereuses dans les limites du port, ou pour un ensemble de ces opérations effectuées sur un site déterminé, un organisme responsable appelé exploitant est défini ci-après ou à défaut désigné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Son rôle en matière de sécurité est précisé § 12-2 section II du titre I du R.P.M..

En particulier, il en est ainsi :

- en cas de transbordement : soit le commandant du navire ou du bateau receveur, soit éventuellement si le transbordement a lieu à un poste spécialisé et s'il en a été ainsi convenu avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, le responsable de l'exploitation du poste ;
- en cas de chargement : le capitaine du navire ou du bateau ;
- en cas de déchargement : le responsable de l'exploitation du poste ;
- si le chargement a lieu à un poste spécialisé, le responsable de l'exploitation de ce poste.
- pour le transport ferroviaire, le tractionnaire.
- pour le transport routier, la société de transport représentée par le chauffeur du véhicule.
- Pour le transport fluvial, la société de transport représenté par le capitaine de l'engin fluvial

Pour prendre en compte certaines particularités, l'Autorité portuaire se réserve la faculté de désigner spécifiquement l'exploitant au sens du présent règlement.

Par défaut, le dernier exploitant considéré est le dernier exploitant connu.

### *Ilot*

On entend par îlot l'ensemble constitué de marchandises dangereuses de même classe dès lors qu'il n'existe pas de séparation entre elles. L'îlot est le résultat de la massification.

### *Installation à accès contrôlé :*

Toute surface enclose conformément aux dispositions du code ISPS dont l'accès est soumis à l'accord de son exploitant et interdit par un moyen physique en dehors des périodes normales d'activité.

### *Manutention*

La manutention est un terme générique désignant toute opération consistant à décharger, charger, transborder des marchandises en colis ou en vrac d'un navire, bateau, véhicule etc..., de les mettre en dépôt, les reprendre ou les trier.

### *Massification*

On entend par massification l'action de regrouper les marchandises dangereuses compatibles en un même lieu afin d'isoler leurs effets dangereux.

*Soutage*

Opération de transfert de liquides inflammables ou autres substances destinés exclusivement à la propulsion ou la production électrique d'un navire ou d'un bateau, à partir d'une installation terrestre, d'un navire, bateau ou véhicule terrestre, vers des capacités autres que celles dédiées à la cargaison.

*Transport*

On entend par transport l'action d'acheminer par quelque moyen que ce soit des marchandises dangereuses sur le port.

*Transit*

On entend par transit, les marchandises dangereuses à bord du navire ou bateau qui ne font l'objet d'aucune manutention et sont maintenues à bord pendant toute la durée du séjour du navire ou bateau dans le port.

*Transbordement*

Pour des marchandises en vrac, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau.

Pour des marchandises en colis ou en conteneurs, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau avec ou sans **séjour** temporaire à terre, inclus les mouvements bord/terre/bord.

*Zone de protection*

Les conditions d'accès dans la zone de protection sont fixées comme suit :

- l'accès est interdit à toute personne dont la présence n'y est pas justifiée par le service du navire, du bateau ou de la marchandise, ou par la sécurité ou par l'exploitation du port ;
- l'accès des véhicules est strictement interdit, à l'exception des véhicules conformes aux normes relatives aux atmosphères explosibles ;
- il est interdit à tout navire, bateau ou engin de servitude, pendant son déplacement de pénétrer dans la zone de protection à l'exception des cas prévus par le R.P.M. et le présent règlement.

Lors des manutentions de marchandises dangereuses en vrac hors des postes spécialisés, la zone de protection est délimitée par un dispositif matériel adéquat complété de panneaux sur lesquels est précisé le danger, à la charge du navire.

Ce dispositif est maintenu en place pendant la durée de séjour du navire ou bateau et après les manutentions jusqu'à ce que les zones délimitées aient été complètement nettoyées.

## **Titre I – Prescriptions relatives à l’application du présent règlement**

### **Section I – Réglementations**

Cf. R.P.M..

### **Section II – Experts et exploitants**

#### **Article 12-1 - EXPERTS**

L’AIPPP peut faire appel à des experts dans le cadre des contrôles qu'elle est amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du R.P.M. et du présent règlement.

L’agrément nominatif des experts est délivré par l’AIPPP.

#### **Article 12-2 - EXPLOITANTS**

Le ou les représentants de l’exploitant désignés conformément à l’article 12-2 du R.P.M. doivent avoir la qualité de « conseiller à la sécurité » en application des dispositions des arrêtés A.D.R., R.I.D. et A.D.N.R. susvisés.

## **Titre II – Dispositions relatives à l'exploitation des ports**

### **Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport**

#### **Article 21-1 - DECLARATION ET AUTORISATION**

Les déclarations obligatoires et les informations nécessaires - manifeste, déclaration d'expédition, etc. sont transmises par voie électronique à la Capitainerie en utilisant les applications informatiques exploitées par l'AIPPP ou compatibles avec celles-ci.

L'AIPPP ou ses représentants qualifiés peuvent prendre toutes mesures utiles pour contrôler l'exactitude des déclarations.

#### **Accord préalable à l'acheminement (FDP)**

Afin de s'assurer que le port et les exploitants pressentis peuvent recevoir les marchandises dangereuses les plus sensibles dont la liste est jointe en annexe 4 au présent règlement, les capitaines des navires, armateurs, affrêteurs, agents consignataires de navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, les expéditeurs de marchandises dangereuses en colis ou leur représentant doivent obtenir un accord préalable à l'acheminement vers le port du Havre auprès de l'AIPPP. Lorsque l'exploitant concerné refuse le passage des marchandises dangereuses via son installation portuaire, il informe sans délai l'AIPPP de son refus.

#### **21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime**

##### **A – Arrivée par voie maritime**

En plus de l'accord préalable à l'acheminement lorsqu'il est nécessaire, les déclarations des marchandises dangereuses ou polluantes des navires sont transmises à l'AIPPP sous forme de manifestes pour chaque navire. Les navires transportant des marchandises dangereuses en vrac ou en colis pour lesquels l'AIPPP n'aura pas reçu de déclaration ne seront pas autorisés à entrer dans le port. Les déclarations d'expédition peuvent être exigées et doivent être fournies dans les meilleurs délais à l'AIPPP en cas de sinistre.

Les navires transportant des marchandises dangereuses déclarées reçoivent l'autorisation d'entrée au port par les représentants qualifiés de l'AIPPP.

##### **B – Départ par voie maritime**

Les représentants des navires doivent faire parvenir à l'AIPPP les manifestes des marchandises dangereuses ou polluantes présentes à bord des navires au départ du port du Havre.

#### **21-1-2 Arrivée par voie ferrée, routière ou navigable**

L'accord préalable à l'acheminement défini précédemment doit préciser les modalités pratiques du passage portuaire envisagé, notamment le mode de transport d'approche, la durée du stationnement dans les cas autorisés et la destination des marchandises.

En plus de l'accord préalable à l'acheminement lorsqu'il est nécessaire, les expéditeurs de marchandises dangereuses ou leur représentant doivent faire parvenir à l'AIPPP les déclarations d'expédition de marchandises dangereuses telles que définies par le code IMDG.

- Les déclarations sont transmises sous format électronique de déclaration d'expédition à l'export.
- Les exploitants des engins fluviaux doivent transmettre un manifeste barge avant d'être autorisés à faire mouvement dans le port.

Les marchandises dangereuses pour lesquelles l'AIPPP n'aura pas reçu de déclaration d'expédition de marchandises dangereuses ne seront pas autorisées à séjourner sur les quais et terre-pleins ni à embarquer sur les navires.

### 21-1-3 Obligation d'information et admission des navires, bateaux et véhicules

Tout navire transportant des marchandises dangereuses doit obligatoirement être piloté.

Quel que soit son mode d'acheminement, toute marchandise dangereuse assimilable à un déchet générateur de nuisances ou tout déchet tel que défini par les articles R541-7 à R541-11 du Code de l'environnement doit faire l'objet d'une communication spécifique auprès de l'AIPPP des documents exigés par les articles R541-62 à R541-64 du Code de l'environnement relatifs aux dispositions particulières aux mouvements transfrontaliers de déchets. Un accord préalable de l'AIPPP tel que défini à l'article 21-1 doit être obtenu.

Les navires et bateaux qui transportent des marchandises dangereuses en vrac doivent posséder à bord la fiche de données de sécurité des produits transportés.

Les exploitants autorisés à faire circuler, débarquer, embarquer ou à laisser séjourner des marchandises dangereuses en colis dans les limites administratives du port doivent être en mesure de fournir sans délais aux représentants de l'AIPPP les fiches de données de sécurité des produits concernés.

L'état du navire ou bateau et de sa cargaison, en particulier toute défectuosité ou anomalie, doit être précisé lors du premier contact avec le Service de Trafic Maritime de la Capitainerie, par le capitaine, le pilote ou le patron de tout navire ou bateau chargé de marchandises dangereuses.

L'AIPPP ou ses représentants qualifiés peuvent prendre toutes mesures utiles pour vérifier si la cargaison de marchandises dangereuses présente bien les garanties de sécurité nécessaires et contrôler l'exactitude des déclarations.

L'AIPPP peut interdire l'entrée ou la sortie d'un navire ou bateau dans les conditions fixées par le deuxième alinéa de l'article 21-1-3 du R.P.M..

## **Article 21-2 - CONDITIONS**

### 21-2-1

Lorsqu'elle autorise l'entrée, le mouvement et la sortie d'un navire ou bateau transportant des marchandises dangereuses, l'AIPPP peut ordonner des précautions spéciales à la charge du navire ou bateau lorsque la sécurité générale l'exige; notamment interdire les mouvements de nuit, en convoi ou en cas de conditions météorologiques défavorables, ou imposer l'utilisation de remorqueurs.

A l'exception des navires et bateaux transportant des marchandises en vrac à destination des postes spécialisés et de dispositions spécifiques précisées dans chaque classe, les quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux sont fixées par les quantités maximales admissibles sur les quais pour chaque classe, multipliées par un coefficient K fixé par le tableau ci-dessous.

Position du chargement	Valeur maximale du coefficient K		
	Chargement en colis séparés	Chargement en unités de charge	Chargement en conteneurs ou par roulement
Sur le pont	1	1	4
Sous le pont et/ou sous la flottaison	2	2	4

Nota : une « unité de charge » peut être, par exemple, une palette, alors qu'une caisse appartient à la catégorie « colis séparé ».

On entend par « chargement par roulement » un « chargement par roulement, sans autre forme de manutention » ; en cas de « chargement par roulement avec autre forme de manutention », la valeur applicable est celle qui correspond soit au « chargement en colis séparés », soit au « chargement en unités de charge » suivant le cas.

### 21-2-2

Les postes spécialisés pour tous produits sont les suivants

- Pour les Marchandises en Vrac liquides:
  - les postes 1 à 10 de la Compagnie Industrielle Maritime au port du Havre,
  - les postes Est et Ouest de la Compagnie Industrielle Maritime au port du Havre-Antifer,
  - les postes 1 à 5 de la société Sogestrol
  - Le poste de la société Norgal
  - les postes 1 et 2 de la société Total Petrochemical,
  - le poste SNA de la société YARA,
  - les postes Jonction 1 à 3 de la société S.H.M.P.P.,
  - le poste du C.F.R. Total,
  - l'appontement Chevron Chemical,
  - les postes de la raffinerie Total,
  - les postes 1 et 2 de la société Total Fluides,
  - le quai Mahieu (SEPP)
- Pour les Marchandises en vrac solides :
  - les postes du Môle Central,
  - Les postes de Multivrac 1 et 2
  - Le poste MBS dans le grand canal du Havre
  - Les postes de la cimenterie Lafarge
- Pour les terminaux ou plates-formes dédiés aux conteneurs et rouliers:
  - Les terminaux de Port 2000
  - Les terminaux d'Amérique, d'Atlantique, de Bougainville, d'Europe et d'Asie/Osaka.
  - Le terminal roulier
  - La plate-forme multimodale



Les postes spécialisés pour la manutention des marchandises en vrac liquides avec un point éclair supérieur à 61°C sont les suivants :

- poste clôturé ISPS du quai du Rhin pour la société Mahieu (*Nota : la distance de protection est délimitée par la clôture ISPS*),
- poste clôturé ISPS du quai Malakoff pour la société Sotrasol,
- poste clôturé ISPS du quai Pierre Callet pour la société Sotrasol,
- appontement Moselle pour la société Chevron Chemical.

L'exploitant d'un poste spécialisé doit établir un règlement particulier d'exploitation.

Pour les transbordements des marchandises en vrac liquides avec un point éclair supérieur ou égal à 0° par navire ou bateau :

- Le poste multivrac 3 dans le Grand Canal du Havre
- Quai de Bougainville, darse de l'Océan
- Quais d'Osaka et d'Asie bassin René Coty
- Poste clôturé du quai Pierre Callet

### 21-2-3

Cf. R.P.M.

### 21-2-4 Véhicules routiers et wagons

A l'intérieur des terminaux spécialisés, l'exploitant doit indiquer aux véhicules routiers les itinéraires à emprunter. Chaque terminal doit établir un « plan de circulation et de stationnement » définissant les zones d'attente des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses en tenant compte des règles de séparation des marchandises dangereuses ou non.

Lors des arrêts des véhicules routiers nécessaires à l'acheminement des marchandises dangereuses, la garde du véhicule doit être réalisée par son chauffeur.

Les conditions d'accès et le stationnement des véhicules dans le centre routier font l'objet d'un arrêté préfectoral. Lorsqu'ils stationnent dans le centre routier, les chauffeurs des véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent rester à proximité de leur véhicule et doivent être en mesure de les évacuer à la demande. Le stationnement des camions contenant des marchandises dangereuses est organisé. (cf annexe 8).

Les véhicules contenant des marchandises dangereuses doivent stationner sur les emplacements matérialisés au sol conformément à l'arrêté TMD.

A l'extérieur des installations à accès contrôlé et à l'exception du centre routier, la durée de stationnement des véhicules contenant des matières dangereuses est limitée au temps d'attente nécessaire à la prise en charge pour leur entrée dans une installation à accès contrôlé.

Les véhicules routiers contenant des marchandises dangereuses ou qui en ont contenu et qui ne sont ni lavés ni ventilés doivent, lorsqu'ils stationnent sur les quais, terre-pleins ou toutes zones portuaires dont l'accès n'est pas contrôlé, rester attelés et sous la surveillance permanente de leur chauffeur.

Les wagons venant charger des marchandises dangereuses doivent quitter les voies de quais et de circulation du port dès la première desserte qui suit la fin de leur chargement.

Les wagons venant décharger des marchandises dangereuses ne seront admis sur les voies de quais et de circulation du port qu'à la dernière desserte précédant leur déchargement.

Le stationnement des wagons sur le réseau ferré dans les limites du port n'est pas autorisé en dehors du temps d'attente nécessaire pour leur prise en charge par l'exploitant ou par les tractionnaires.

Sur les terminaux à conteneurs, les points d'embarquement, de débarquement et de transbordement doivent être fixés par l'exploitant du terminal dans le respect des réglementations, en particulier du présent règlement. Ces points doivent être identifiés sur le terminal et figurer sur le « plan de circulation et de stationnement ».

#### 21-2-5

Outre les cas spécifiés dans le R.P.M. et le présent règlement, l'accès dans les zones de protection constituées est interdit à tout navire, bateau et engin de servitude.

### **Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE PORT.**

Les navires, bateaux et engins de servitude flottants doivent porter la signalisation obligatoire prévue :

- s'ils viennent de la mer, à partir des mouillages en rade ;
- s'ils viennent de Seine, à partir de l'écluse de Tancarville.

Les navires contenant ou ayant contenu des marchandises dangereuses doivent conserver leur émetteur AIS en fonction pendant la durée de leur séjour dans le port.

Les bateaux et convois fluviaux transportant des marchandises dangereuses en vrac et en colis doivent posséder un émetteur AIS correspondant à leur type de navigation. Cet émetteur doit rester en fonction pendant la durée de leur séjour dans le port.

### **Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

#### 21-4-1- Généralités

L'AIPPP agréé les entreprises habilitées à effectuer le soutage de GNL. L'agrément des sociétés de soutage de GNL est délivré après un audit permettant de vérifier que ces sociétés disposent des moyens techniques et des compétences nécessaires. Des audits complémentaires peuvent être décidés et réalisés, à tout moment, par l'AIPPP. Le matériel doit être certifié, en bon état et adapté au service prévu conformément à l'annexe 5.

Cet agrément est valable pour une durée déterminée par l'AIPPP. Il ne peut excéder une durée de 5 ans et doit faire l'objet d'une demande de renouvellement à l'initiative du demandeur. Il peut être révoqué en cas de non respect des conditions imposées.

Les opérations de soutage peuvent être autorisées pendant les opérations commerciales.

Toutes les précautions doivent être prises pour éviter une pollution, notamment aux raccordements. Une surveillance constante des opérations doit être assurée par l'avitailleur (souteur) et l'avitailleur (souté).

L'AIPPP peut prescrire les mesures de sécurité qu'elle juge nécessaire en fonction de risques particuliers.

Les quais et postes susceptibles d'accueillir des opérations de soutage sont définis dans le tableau ci-dessous

QUAIS	Liquides inflammables		GNL	
	Par le plan d'eau	Par la terre	Par le plan d'eau	Par la terre
<b>Port 2000</b>	oui	oui	oui	non
<b>Roger Meunier</b>	oui	oui	non	oui
<b>Terminal de Grande Bretagne</b>	oui	oui	non	Oui **
<b>Hermann du Pasquier Ouest</b>	oui	oui	oui	oui
<b>Hermann du Pasquier Est</b>	oui	oui	oui	oui
<b>Pierre Callet</b>	Oui sauf poste 1	oui	non	oui
<b>Johannes Couvert</b>	oui	oui	oui	
<b>Môle Central 6</b>	Oui avec restrictions nautique	oui	Oui sous conditions/restrictions	
<b>Atlantique</b>	oui	oui	oui	
<b>Amérique</b>	oui	oui	oui	
<b>Asie</b>	Oui	oui	Oui	Oui*
<b>Osaka</b>			oui	Oui*
<b>Appontements de la CIM</b>	Oui mais avec restrictions nautiques ou de chargement		Oui sous conditions/Restrictions nautiques ou de chargement	
<b>Europe</b>	oui	oui	oui	
<b>Bougainville</b>	oui	oui	oui	Oui*
<b>Roro 1 et 2</b>	Postes réservés aux barges-Pas d'avitaillement			
<b>RoRo 2 et 3</b>	oui	oui	oui	oui
<b>ROC 5et 6</b>	oui	oui	oui	oui
<b>Multivrac 1,3 et MBS</b>	oui	oui	oui	oui
<b>Dresser</b>	oui	oui	oui	oui
<b>Appontements ALKION</b>	Oui mais avec restrictions lors des chargements		Oui sous conditions	
<b>Appontements ATO</b>	Oui mais avec restrictions lors des chargements		Oui sous conditions	
<b>Appontement SNA</b>	Oui	Oui	Oui sous conditions	
<b>Appontements JON 1,2 et 3</b>	Oui	Oui	Oui sous conditions	
<b>RIN2 et 3</b>	Oui	Oui	Non	Non
<b>Antifer appontement Est et Ouest</b>	Oui	Non	Oui	Non

« Oui\* » Tant que les quais ne sont pas utilisés pour la manutention des conteneurs »

« Oui sous conditions » : « le soutage en GNL sera autorisé à condition que les ICPE SEVESO aient intégré ces opérations dans leurs études de dangers acceptées par l'autorité de contrôle, et dans la gestion de sinistre POI. Dans le cas où des installations ICPE sont susceptibles d'être touchées par des effets dominos, l'autorité portuaire doit transmettre les résultats de cette étude à l'exploitant pour qu'il les intègre en tant qu'évènement initiateur dans son étude de dangers

« Oui \*\* » Sur le terminal de Grande Bretagne, l'embarquement et le débarquement par roulage sur le ferry est interdit pendant les opérations de soutage en GNL.

#### 21-4-2- Soutage de liquide inflammable

##### *Avitaillements en soutes par le plan d'eau*

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées par voie électronique à la Capitainerie, en utilisant les applications informatiques exploitées par l'AIPPP, et sont soumises à son autorisation et lorsqu'il y a lieu à celle de l'exploitant du terminal.

Ces opérations doivent faire l'objet d'une liste de contrôle conforme aux annexes 2 du R.P.M. et 3 du présent règlement.

Les avitaillements en soute par le plan d'eau sont autorisés sous réserve des contraintes nautiques définies par l'AIPPP.

Le moyen d'accès entre le navire avitaillé et l'avitailleur peut être assuré par la mise en place d'une échelle de pilote. A défaut, lorsqu'aucun moyen n'est utilisable, la mise en œuvre d'un accès entre le navire avitaillé et l'avitailleur n'est pas impérative si sont mis en place :

- des moyens de communication permanents,
- une surveillance permanente des flexibles et manifold,
- des moyens d'évacuation par le plan d'eau de l'avitailleur.

#### *Avitaillements en soutes par camion-citerne.*

Les opérations d'avitaillement en soute par la terre doivent être préalablement déclarées par voie électronique et autorisées par l'AIPPP. Elles sont soumises à autorisation des exploitants de terminaux aux postes spécialisés.

Une zone de protection doit être matérialisée entre le bord à quai et l'engin de soutage.

#### 21-4-3- Soutage de gaz liquéfié inflammable

Les opérations de soutage en GNL font l'objet d'un accord écrit de l'exploitant de terminal quelque soit le mode utilisé.

Les opérations de soutage GNL sont soumises à l'accord préalable de l'AIPPP.

La manutention de marchandises de classe 1 est interdite pendant les opérations de soutage de GNL quel qu'en soit le mode (par navire, bateau ou camion)

Sur le terminal de Grande Bretagne, l'embarquement et le débarquement par roulage sur le ferry sont interdits pendant les opérations de soutage en GNL

#### *Avitaillements en soutes par le plan d'eau*

Les avitaillements en soute par le plan d'eau sont autorisés sous réserve des contraintes nautiques et météorologiques définies par l'AIPPP.

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées par voie électronique à la Capitainerie, en utilisant les applications informatiques exploitées par l'AIPPP, et sont soumises à son autorisation et lorsqu'il y a lieu à celle de l'exploitant de terminal.

Ces opérations doivent faire l'objet d'une liste de contrôle conforme à l'annexe 6 du présent règlement.

L'avitailleur doit se tenir prêt à appareiller afin d'évacuer la zone le plus rapidement possible.

L'avitailleur et l'avitaillé devront être équipés d'un système de détection de fuite de gaz.

Un moyen d'accès sécurisé doit être mis en place entre l'avitaillé et l'avitailleur, permettant une évacuation rapide du personnel. L'avitailleur devra être en mesure d'évacuer par le plan d'eau.

La demande d'agrément formulée par les avitailleurs qui utilisent des flexibles plutôt que des bras rigides devront impérativement détailler les procédures (hissage, connexion, déconnexion...) et démontrer un même niveau de sécurité.

#### *Avitaillements en soutes par camion-citerne*

#### Les avitaillements en soute par la terre sont autorisés sous réserve des contraintes météorologiques définies par l'AIPPP

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées par voie électronique et sont soumises à autorisation de l'AIPPP. Elles sont soumises à l'autorisation écrite des exploitants de terminaux.

Sur les terminaux conteneurs elles sont interdites pendant les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison.

Ces opérations doivent faire l'objet d'une liste de contrôle conforme à l'annexe 7 du présent règlement. Une zone de protection est mise en place autour du camion-citerne et des équipements de connexion (bras, flexibles). La distance de protection peut-être réduite à 20 mètres. Elle devra être matérialisée physiquement. Lors des opérations, toutes les précautions doivent être prises pour éviter une fuite de gaz, notamment aux raccordements.

Une surveillance permanente des opérations doit être assurée. La citerne est maintenue attelée afin d'évacuer la zone en cas de nécessité.

L'avitailleur et l'avitaillé devront être équipés d'un système de détection de fuite de gaz.

Dans le cas où l'opération de soutage ne peut pas avoir lieu et sauf autorisation accordée par l'AIPPP, le camion-citerne devra évacuer les limites administratives du port.

#### **Article 21-5 – APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION**

Les approvisionnements des véhicules et engins de manutention par moyens mobiles sont soumis au R.P.M. et au présent règlement.

L'exploitant doit fixer et délimiter le ou les lieux d'approvisionnement des véhicules et engins de manutention. La délimitation doit interdire la circulation de tout véhicule. La distance entre ce ou ces lieux et les zones de manutention et de dépôt des marchandises dangereuses doit être supérieure à 30 mètres.

Des consignes et procédures écrites doivent être fournies par l'exploitant au personnel effectuant ces approvisionnements, en insistant sur les opérations de connexion des flexibles.

L'exploitant doit prendre les dispositions utiles pour éviter tout déversement, en particulier s'assurer que les camions citernes sont équipés de dispositifs de fermeture automatique en cas de déconnexion du flexible.

Les moyens réglementaires de lutte contre l'incendie doivent se trouver à proximité de la zone d'approvisionnement, ainsi que des moyens de lutte contre la pollution (matériaux absorbants). Le camion-citerne doit être branché à la terre.

L'exploitant doit définir et mettre en œuvre les dispositions d'urgence en cas de déversement accidentel.

#### **Article 21-6 – MAINTENANCE DES ENGINS DE MANUTENTION**

Sur les terminaux ou plates-formes à conteneurs, les engins de manutention et notamment leurs organes ou leurs éléments qui concourent à la sécurité, font l'objet de vérifications et de maintenances adaptées permettant de maintenir leur bon état de fonctionnement.

## **Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars**

### **Article 22-1 – OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS**

Les opérations d'emportage, de dépotage et de transvasement de marchandises dangereuses sur les quais, terre-pleins et les zones de séjour des conteneurs sur les terminaux sont interdites.

Par dérogation ces opérations peuvent être autorisées par l'AIPPP qui en fixera les modalités et conditions de sécurité.

### **Article 22-2 – CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS**

Nonobstant les dispositions prévues par les règles relatives à la sûreté portuaire, la circulation sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses est interdite dans la zone de protection à toute personne dont la présence n'est pas justifiée par les opérations commerciales liées au navire, au bateau ou à la marchandise, ou par la sécurité ou par l'exploitation du port.

Cette zone peut être réduite pour des marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs par l'application d'une distance de protection réduite en fonction des prescriptions de l'article 36-1 du R.P.M.

L'accès à tout navire, bateau ou dépôt dans lequel se trouvent des marchandises dangereuses est interdit à toute personne dont la présence n'est pas justifiée par les opérations commerciales liées au navire, au bateau ou à la marchandise, ou par la sécurité ou par l'exploitation du port.

L'exploitant doit informer les personnes entrant sur les terminaux enclos des présentes restrictions.

### **Article 22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE**

#### **22-3-1 Dépôts à terre**

##### *Durée*

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses est autorisé pour un séjour d'une durée maximale de 5 jours ouvrés (soit 120 heures) à l'export et de 5 jours ouvrés à l'import dans les installations portuaires à accès contrôlé. Pour un transbordement, ces durées de séjour sont additionnées.

Ces durées peuvent être augmentées de manière exceptionnelle par dérogation de l'AIPPP pour les marchandises en colis conditionnées en conteneurs entreposées dans les installations à accès contrôlé.

En dehors des installations portuaires à accès contrôlé, le dépôt à terre peut faire l'objet d'une autorisation exceptionnelle par l'AIPPP après une étude particulière.

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux marchandises dont le dépôt à terre est interdit ou le séjour doit être le plus court possible conformément aux dispositions spécifiques fixées dans les chapitres 2 du R.P.M. et du présent règlement.

Au-delà des durées fixées aux premier et second alinéas ci-dessus, le dépôt à terre sur le port est interdit en dehors des installations classées pour l'environnement.

En cas de dépassement des durées de séjour prévues sur les terminaux à conteneurs constaté par l'AIPPP ou sur information de l'exploitant, le responsable de l'évacuation de la marchandise dangereuse (agent du navire à l'import ; transitaire à l'export) peut être mis en demeure de la faire évacuer. Les frais consécutifs à cette évacuation restant à la charge du propriétaire de la marchandise ou de son représentant, sans préjudice des sanctions pénales prévues par le Code des transports.

### *Information*

L'exploitant d'un terminal à conteneurs doit disposer d'un système de gestion informatique interfacé avec le système de traitement des marchandises dangereuses de l'AIPP. Ce système doit permettre la gestion des marchandises dangereuses dans le respect des règles, notamment celles de ségrégation. Il doit pouvoir fournir à tout instant une localisation précise des marchandises dangereuses par classe.

L'exploitant doit fournir les informations ainsi disponibles sans délai aux services d'incendie et de secours en cas d'incident ou d'accident.

Les informations doivent être accessibles aux représentants qualifiés de l'AIPPP.

### *Quantités maximales*

Les quantités maximales admissibles sur les quais et terre-pleins adjacents sont fixées pour chaque classe dans le chapitre 2 du présent règlement.

Au-delà des quantités maximales admissibles fixées, une demande spéciale devra être faite à l'AIPPP et sera soumise à autorisation du Préfet. Il s'agira alors d'un lot exceptionnel qui fera l'objet de prescriptions spécifiques concernant les conditions particulières d'admission, de dépôt, de transport et de manutention.

### *Règles de séparation des marchandises dangereuses entre elles*

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter l'occurrence d'effet domino d'un contenant d'une classe donnée sur un autre contenant de matières dangereuses. Elles s'appliquent aux conteneurs fermés, conteneurs citernes et citernes mobiles routières ou ferroviaires, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un séjour à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour l'évacuation du port (Cas1). Pour les contenants « ouverts » (colis, grands récipients pour vrac (GRV), conteneurs plates-formes... placés à terre ou sur des moyens de transport routiers ou ferroviaires ouverts) ces distances doivent être majorées (Cas 2).

Ces règles s'appliquent, le cas échéant, suivant les plans horizontaux et verticaux avec les distances de séparation minimum à respecter suivantes, en fonction des configurations:



GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Classes	1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	1.4	2.1		2.2 (3)	2.3	3		4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
			Dry (1)	Citerne		Dry (1)(2)	Dry (1)	Citerne											
1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	X	X	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
1.4	X	X	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	B	C	C	B	B	
2.1	Dry (1)	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B
2.2 (3)	D	B	A	B	0	A	A	B	A	B	A	B	B	0	B	A	0	0	
2.3	Dry (1)(2)	D	B	B	C	A	0	B	C	A	B	A	B	B	0	A	A	A	0
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B
3	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0	
3	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B	
4.1	D	B	A	B	A	A	A	B	0	A	0	B	B	0	C	B	A	0	
4.2	D	B	B	C	B	B	B	C	A	0	A	B	B	A	C	B	A	0	
4.3	D	B	A	B	A	A	A	B	0	A	0	B	B	0	B	B	A	0	
5.1	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B*	B	A	C	A	B	0	
5.2	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	A	C	B	B	0	
6.1	D	B	A	B	0	0	A	B	0	A	0	A	A	0	A	A	0	0	
6.2	D	C	C	C	B	A	C	C	C	C	B	C	C	A	A	C	C	A	
7	D	C	B	C	A	A	B	C	B	B	B	A	B	A	C	A	B	A	
8	D	B	A	B	0	A	A	B	A	A	A	B	B	0	C	B	0	0	
9	D	B	0	B	0	0	0	B	0	0	0	0	0	0	A	A	0	0	

(1) La distance de séparation longitudinale de base est calculée sur la taille d'un EVP soit 6,09 mètres de long et 2,44 mètres de large pour 2,60 de hauteur.

La séparation transversale est calculée sur la largeur minimale d'une travée de conteneurs dans un terminal soit 4,15 mètres. La distance de séparation effective est alors de l'ordre de 5 mètres.

Code	Configuration		
	CAS 1 Séparation matérielle (par des conteneurs sans MD)		CAS 2 Pas de séparation matérielle ou marchandise non conteneurisée
	Longitudinale	Transversale	
0	pas de séparation	pas de séparation	pas de séparation
A	6 mètres(1EVP)	1 travée pleine de conteneurs	10 mètres ou 2 travées vides
B	24 mètres(4EVP)	3 travées pleines de conteneurs	30 mètres ou 6 travées vides
C	36 mètres(6EVP)	4 travées pleines de conteneurs	40 mètres ou 8 travées vides
D	135 mètres (séparation de la classe 1, hors 1.4, vis-à-vis des autres MD)		
X	Pour les marchandises de la classe 1, respect de l'article 114-3 du présent règlement qui fixe les règles de séparation et de compatibilité		

B\* = Pour les marchandises de classe 5.1, lorsque les conteneurs sont regroupés en îlot (par exemple engrais au nitrate d'ammonium), la distance entre îlots est de 36,6 mètres.

- (1) Dry : conteneur entièrement fermé ayant, individuellement, un volume réduit (« fragmentation » du contenu).
- (2) Pour les conteneurs citernes de classe 2.3, voir dispositions spécifiques de l'article 221 du présent règlement.
- (3) Les règles de la classe 2.2 ne s'appliquent pas à l'oxygène pour lequel il faut appliquer les règles de la classe 5.1.

Dans le cas de massification, les distances d'effets en cas de sinistre sont potentiellement plus importantes et l'exploitant doit donc augmenter les distances figurant dans le tableau précédent.

A cet effet,

- en cas de massification de conteneurs dry de classe 3 ou 2.1, d'appliquer les distances de séparation indiquées pour les conteneurs citernes ;
- pour les îlots de classe 5.1, la distance de séparation est portée à 36 mètres (6EVP) (cas B\* du tableau).

Distance de séparation intra classe (diagonale du tableau) : en cas de massification, lorsqu'elle est admise par le présent règlement, il n'y a de fait aucune séparation entre les conteneurs regroupés d'une même classe. Dans le tableau, les distances indiquées sur la diagonale sont les distances de séparation permettant de limiter les effets dominos dans la configuration où des conteneurs de même classe, individuellement ou en îlots, sont disséminés sur le terminal.

Pour les classes 6.2 et 7, les recommandations énoncées par l'OMI (« sécurité du transport des cargaisons dangereuses – 7 – Recommandations générales, §7.1.16 et §7.1.17 ») s'appliquent.

Ces règles de séparation ne sont pas applicables dans les zones d'échange routières, ferroviaires, et dans les zones de manutention en bord à quai, à la condition stricte que les marchandises dangereuses ne séjournent que le temps nécessaire à leur manutention.

Pour les conteneurs de groupage, les règles de séparation sont celles du code I.M.D.G..

*Autres règles de séparation des marchandises dangereuses*

Les citernes contenant des matières dangereuses liquides ne doivent pas être gerbées.

Les dépôts à terre des marchandises dangereuses doivent être éloignés de plus de 30 mètres de tout bâtiment.

22-3-2 Dépôts temporaires de sécurité

L'aménagement et la localisation d'une zone de dépôts temporaires de sécurité par l'exploitant doit être soumis à l'accord de l'AIPPP, à titre exceptionnel. Les plans d'aménagement et les mesures de sécurité proposées doivent être soumis à l'avis du SDIS76.

**Article 22-4 - FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRES-PLEINS**

Il est interdit de fumer ou de créer des feux nus sur les quais et terre-pleins à moins de 25 mètres (distance de protection) de navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses ou de dépôts de marchandises dangereuses, sauf autorisation de l'AIPPP pour les marchandises dangereuses ne présentant pas l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

L'autorisation donnée par l'AIPPP fixe les prescriptions de sécurité à observer.

**Article 22-5 - MATERIEL D'ECLAIRAGE**

Cf. R.P.M.

**Article 22-6 - MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE**

Cf. R.P.M.

**Article 22-7 - TELEPHONE - RADIOTELEPHONE**

Cf. R.P.M.

**Section III - Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses****Article 23-1 - DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE**

En cas de déversement accidentel ou d'accident impliquant des marchandises dangereuses ou polluantes, l'exploitant et/ou le capitaine du navire ou le patron du bateau doivent immédiatement prévenir l'AIPPP.

**23-1-1 Dispositions générales**

- Le dispositif permettant de diffuser l'alerte en vue de faire engager les moyens de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses dans le port est le « Plan d'alerte et de bouclage ». Il s'articule avec les plans des exploitants définis ci-dessous.

- Les exploitants des postes spécialisés doivent disposer :
  - d'un plan de prévention
  - d'un plan de secours interne (PSI) qui précise les modalités d'accueil des services de secours, de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses, l'organisation et le fonctionnement de son dispositif ;
  - d'un plan d'évacuation.

Ces plans et procédures doivent être rédigés selon les spécifications de la norme ISO 9001-2000. Les PSI doivent respecter le canevas des POI. Ils sont soumis pour avis à l'AIPPP.

Ils doivent faire l'objet d'exercices associant annuellement les divers intervenants, en particulier les services d'incendie et de secours.

Les personnels intervenants dans la manutention des marchandises dangereuses sur les postes spécialisés doivent être formés aux procédures et dispositifs d'alerte et de secours ainsi qu'au maniement des moyens de première intervention (extincteurs..).

Les exploitants des postes spécialisées pour la manutention des marchandises inflammables ou polluantes en vrac doivent disposer de moyens humains en quantité et capacité suffisantes, conformément à la réglementation en vigueur pour faire face à tout épandage. Ces moyens sont constitués pour la partie matérielle de barrages flottants, de produits absorbants ainsi que de moyens de pompes et de stockage des liquides ainsi répandus.

Les exploitants doivent rendre à tout moment disponible, notamment en cas d'urgence auprès des autorités et services compétents en matière de prévention et de lutte contre les sinistres, les informations relatives aux emplacements, quantités et types de marchandises dangereuses présentes sur l'installation qu'il exploite.

Les accès aux bouches, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres.

Les exploitants des postes spécialisés doivent être à jour des contrôles périodiques de leurs matériels de sécurité. Ils doivent en particulier organiser un contrôle annuel du fonctionnement des poteaux et bouches incendie localisés sur les installations qu'ils exploitent.

L'AIPPP s'assure de la diffusion des consignes de lutte contre l'incendie auprès des capitaines des navires ou patrons de bateaux à leur arrivée. En cas de sinistre, le déplacement d'un navire ou bateau ne peut se faire qu'après autorisation de l'AIPPP ou de son représentant qualifié.

Dispositions spécifiques applicables à la plate-forme multimodale :

En sus des dispositions générales, l'exploitant de la plate-forme multimodale doit disposer d'une stratégie et des moyens adaptés pour lutter contre les incendies susceptibles de se produire sur la plate-forme. A cette effet, l'exploitant dispose a minima sur la plate-forme :

- d'un groupe de pompage fixe assurant un débit minimum d'eau de 360 m<sup>3</sup>/h pendant 2 h. Une pompe et une source d'alimentation électrique de secours du groupe de pompage sont également prévues,
- d'un réseau maillé raccordé au groupe de pompage et équipé de poteaux d'incendie normalisés (120 m<sup>3</sup>/h par poteau) répartis sur la plate-forme et espacés de moins de 200 m,
- 1 extincteur à poudre à poudre (50 l minimum) placé au niveau de chaque poteau d'incendie, à l'exception du faisceau de réception où 1 extincteur pour 3 poteaux sera admis,
- 1 extincteur à poudre (9 kg minimum) placé sur chaque engin de manutention.

L'ensemble de ces moyens et leurs modalités de mise en œuvre sont repris et précisés dans le PSI de la plate-forme.

23-1-2 Diffusion de l'alerte

Tout témoin d'un sinistre sur le port doit immédiatement informer :

- Le service opérationnel de secours compétent,
- La capitainerie,
- L'exploitant de l'installation et le capitaine du navire concerné s'il y a lieu.

**Article 23-2 - PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT**Dispositions générales

L'exploitant d'installations terrestres susceptibles d'engendrer des pollutions accidentelles du milieu marin doit disposer d'une organisation et de moyens lui permettant de maîtriser les conséquences d'une pollution.

L'exploitant doit préciser dans les plans prévus à l'article 23-1-1 ses modalités de lutte et d'utilisation de ses moyens d'intervention. Les procédures d'alerte vers les autorités locales et la Capitainerie doivent être prévues.

Ce plan est soumis à l'avis de l'AIPPP et doit être cohérent avec le « Plan d'Intervention contre les Pollutions du Plan d'Eau » du port.

En cas de pollution des eaux du port, l'exploitant, le capitaine du navire, le patron du bateau ou engin de servitude ou toute personne doit faire une déclaration sans délai à l'AIPPP ou à son représentant qualifié à la Vigie de la Capitainerie.

Sur les terminaux spécialisés dans la manutention des marchandises en colis, l'exploitant doit prévoir les dispositions pratiques prises en cas de déversement ou de fuite. Il doit s'équiper ou être en mesure de mettre en œuvre rapidement un bac de rétention adapté.

## 23-2-1

Les opérations de débarquement des résidus de cargaison et déchets d'exploitation des navires et bateaux dans le port doivent être effectuées conformément aux dispositions du plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires du Grand Port Maritime du Havre.

### 23-2-2

Les déchets de marchandises dangereuses provenant des navires et bateaux doivent être évacués suivant un protocole spécifique approuvé par l'AIPPP. Ils sont soumis à l'application des règles de gestion imposées par la convention de Bâle et des textes pris pour son application.

### 23-2-3 Dispositions spécifiques applicables à la plate-forme multimodale :

Le réseau de récupération des eaux pluviales de la plate-forme est séparé en deux antennes. Pour permettre la récupération des eaux d'extinction d'incendie et des produits polluants accidentellement déversés sur les différentes cours ou espaces de manutention, les 2 antennes du réseau peuvent être confinées à distance depuis un poste centralisé de la plate-forme. A cet effet, chaque antenne de réseau est interconnectable avec un bassin de confinement d'un volume minimum de 1300 m<sup>3</sup> chacun. Les pompes de relevage sont prévues pour résister aux produits chauds. Ces bassins sont chacun équipés de 3 déversoirs à mousse d'un débit minimal unitaire de 2000 l/mn, prévus pour que les services d'intervention puissent se raccorder rapidement avec leurs équipements.

### **Article 23-3 - PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS**

Chaque exploitant doit aménager des zones et prévoir des moyens de traitement (capacité de rétention et d'arrosage) des conteneurs de marchandises dangereuses accidentés. Le prêt des matériels entre exploitants pour faire face à une situation inhabituelle est possible

En cas de pollution ou de contamination des hangars, quais et terre-pleins, l'exploitant doit faire une déclaration sans délai à l'AIPPP ou à son représentant qualifié.

En accord avec l'AIPPP, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires pour rétablir dans leur situation initiale les hangars, quais et terre-pleins.

Ces mesures doivent être intégrées aux plans prévus à l'article 23-2 du présent règlement.

### **Section IV – Gardiennage**

Le gardiennage imposé au titre de la sécurité du séjour des marchandises dangereuses sur les quais et terre-pleins consiste en une surveillance spécifique des marchandises dangereuses pour renforcer la sécurité portuaire, en complément des dispositifs permanents. Il est effectué distinctement et indépendamment des dispositions prévues par les plans de sûreté des installations portuaires pris en application du code ISPS.

A l'import et pour les marchandises dangereuses en transbordement, le gardiennage de sécurité des marchandises dangereuses est à la charge de l'armement ou de son représentant.

A l'export, il est à la charge de l'expéditeur de la marchandise ou de son représentant.

Lorsqu'il est rendu obligatoire par des dispositions du présent règlement, ou imposé par l'AIPPP, le gardiennage de sécurité des navires ou bateaux qui contiennent ou ont contenu des marchandises dangereuses est à la charge de l'armateur ou de son représentant.

L'AIPPP agréé les entreprises habilitées à effectuer le gardiennage des navires, bateaux, remorques, conteneurs, colis, wagons contenant ou ayant contenu des marchandises dangereuses lorsqu'il est rendu obligatoire par le présent règlement.

L'agrément des sociétés de gardiennage est délivré après examen des compétences du personnel de l'entreprise ou de l'établissement justifiant d'une formation dans le domaine des marchandises dangereuses et de connaissances dans le domaine des navires et bateaux.

Cet agrément de l'AIPPP est valable deux ans et doit faire l'objet d'une demande de renouvellement sur l'initiative du demandeur. Il peut être révoqué en cas de non respect des conditions imposées.

Le gardiennage doit comporter une surveillance effective et permanente, de jour et de nuit. Il peut être déporté suivant des aménagements agréés par l'AIPPP.

Le ou les agents de surveillance effectuant la prestation de gardiennage doivent être clairement identifiables.

Ils informent immédiatement l'exploitant et la capitainerie de tout danger et de tout sinistre.

L'AIPPP ou son représentant qualifié impose sous forme de consignes particulières, s'il le juge utile, la présence de matériel de première intervention adapté à chaque cas.

#### **Article 24-1 – LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT**

Pendant le séjour d'un navire ou bateau au port, le gardiennage à bord est obligatoire et effectué par l'équipage, sous la responsabilité du Capitaine ou du patron.

Ce gardiennage doit comporter un contrôle permanent des accès à bord du navire.

Pendant le séjour au port d'un navire ou bateau transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou lors de ses opérations de manutention, le gardiennage à terre lorsqu'il est obligatoire doit être réalisé :

- aux appontements annexes des établissements ICPE, par le personnel de l'entreprise ou assimilé ;
- aux autres postes, par une société agréée par l'AIPPP, selon les dispositions définies précédemment.

Durant le séjour d'un navire ou bateau transportant des marchandises dangereuses en colis, le gardiennage à terre n'est pas obligatoire, sauf dispositions particulières du chapitre 2 du présent règlement ou de réglementations spécifiques.

Le gardiennage des navires et bateaux exclusivement affectés à la collecte dans le port des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons des navires n'est pas obligatoire.

#### **Article 24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION ET PENDANT LEUR SEJOUR A TERRE**

Lors des opérations de manutention, le gardiennage à bord du navire ou bateau est obligatoire et effectué par l'équipage, sous la responsabilité du Capitaine ou du patron.

La surveillance des marchandises dangereuses en colis pendant leur séjour à terre est effectuée sous la responsabilité de l'exploitant du terminal sauf dispositions spécifiques imposées pour certaines classes ou marchandises dans les chapitres 2 du R.P.M. et du présent règlement.

## **Titre III - Dispositions spéciales à la manutention**

### **Section I – Opérations d'embarquement, débarquement, manutention et transbordement**

#### **Article 31-1 - CONDITIONS**

Les opérations d'embarquement, de débarquement et de manutention à bord et à terre, ainsi que celles de transbordement, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable de l'AIPPP, qui fixe avec les capitaines de navires ou bateaux et les exploitants ou manutentionnaires les modalités d'exécution des opérations.

L'AIPPP peut interdire l'entrée, le chargement, le déchargement dans le port, ou prescrire l'évacuation dans les délais les plus brefs de toute marchandise dangereuse ne répondant pas aux prescriptions réglementaires ou avariée.

L'AIPPP avant d'autoriser une manutention de marchandise dangereuse peut vérifier les conditions de son exécution et interdire l'utilisation de matériel inadapté ou ne présentant pas les garanties nécessaires.

L'AIPPP peut imposer l'embarquement des marchandises dangereuses à la fin du chargement et le débarquement au début du déchargement.

#### **Article 31-2 – INTERDICTIONS**

Cf. R.P.M..

### **Section II – Opérations particulières**

Afin de réduire le séjour du navire ou bateau et des marchandises dangereuses dans le port, l'AIPPP peut imposer les conditions de travail, notamment le travail en continuation jusqu'à terminaison et demander au navire ou bateau de quitter le port dès la fin des opérations.

#### **Article 32-1 - OPERATIONS VISANT LES ENGINS DE TRANSPORT**

En plus des dispositions prévues par l'article 21-2-4 du présent règlement, le stationnement des véhicules routiers et des wagons transportant des marchandises dangereuses dans le port, doit respecter les règlements spécifiques à leurs modes de transport.

L'AIPPP peut prescrire avec l'autorisation d'entrer des marchandises dangereuses, l'itinéraire et les horaires que les véhicules routiers seront autorisés à emprunter dans le port.

A l'intérieur des zones encloses et des terminaux à conteneurs spécialisés, l'arrêt des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses doit être effectué en conformité avec le « plan de circulation et de stationnement ».

La circulation des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses fait l'objet de consignes spéciales permanentes lorsqu'ils circulent sur les voies d'accès à port 2000. Ces consignes viennent en complément du présent règlement (gestion de la sécurité dans la zone CIM – Terminal de Normandie- Port 2000).



L'exploitant doit établir une procédure pour arrêter les opérations de manutention des conteneurs de marchandises dangereuses lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître les risques (vent fort, orage...). Cette procédure est communiquée à l'AIPPP.

### **Article 32-2 - OPERATIONS DE NUIT**

En dehors de prescriptions particulières de l'AIPPP, les opérations de nuit sont autorisées sans restriction pour les marchandises dangereuses.

### **Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac**

#### **Article 33-1 - LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES**

Sur les installations spécialisées pour la manutention des marchandises dangereuses en vrac liquide, les opérations de chargement, déchargement et de transbordement peuvent être conduites simultanément après accord de l'exploitant.

Les opérations de chargement, de déchargement des marchandises dangereuses en vrac dont le point éclair est inférieur à 61°C doivent être réalisées dans les installations spécialisées recensées dans le paragraphe 21-2-2 du présent règlement.

Le chargement, le déchargement de matières dangereuses en vrac, dont l'inflammabilité avec un point éclair supérieur à 61°C est le danger principal peut être autorisé le long des quais et postes non spécialisés sous réserve qu'ils soient équipés :

- d'un ou plusieurs appareils incendie, bouches ou poteaux, capable de délivrer un débit unitaire de 100 m<sup>3</sup>/h pendant deux heures ou plus suivant les recommandations du SDIS76, implanté sur un réseau public ou privé de telle sorte que leur accessibilité et leur éloignement par rapport aux incendies potentiels présente le maximum de sécurité d'emploi,
- d'au moins un extincteur sur roue de 100 kg de charge (ou deux extincteurs de 50 kg de charge).

Le transbordement des marchandises dangereuses en vrac dont le point éclair est supérieur à 61°C peut être autorisé par l'AIPPP le long de postes non spécialisés sous réserve de la disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie propres aux deux navires ou bateaux participant à l'opération.

Le transbordement des marchandises dangereuses en vrac liquide dont le point éclair est supérieur à 0° peut être autorisé le long des postes non spécialisés recensés dans le paragraphe 21-2-2 du présent règlement sous réserve de la disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie propres aux deux navires ou bateaux participants à l'opération:

La réalisation des manœuvres de transbordement devra

#### Avant le transbordement :

Déclaration des marchandises dangereuses aux autorités portuaires avant l'entrée des navires ou barges et le transbordement sur barges ou navires.

Autorisation préalable de la capitainerie pour chaque opération de transbordement ;

Veille permanente des navires et bateaux concernés par l'opération sur les canaux de VHF de la zone portuaire.

Etablissement de la liste de contrôle prévue pour le transbordement navires/bateaux, navires/navires ou bateaux/bateaux des marchandises dangereuses inflammables entre les deux parties et tenue à disposition de l'AIPPP.

Signature d'une déclaration de sûreté entre le navire et la capitainerie imposant la mise en œuvre d'un gardiennage de sûreté et de sécurité à la charge du navire ;

Limitation au strict nécessaire du personnel à bord des navires opérant le transbordement ;

Le transbordement doit être opéré sur une seule barge ou navire à la fois. Les barges ou navires en attente doivent être stationnés en dehors d'un périmètre de sécurité fixé à 100 mètres ;

Veiller au bon fonctionnement des moyens de lutte contre l'incendie présent à quai et à leur mise en œuvre sans délai en cas de nécessité.

Les navires, bateaux, doivent être équipés de système de coupure d'alimentation avant chaque raccord d'alimentation ;

Pendant le transbordement :

Surveillance permanente de l'opération par du personnel apte à détecter les fuites éventuelles et à alerter sans délai les moyens de secours ;

Afin de se prémunir de la concentration dans l'air des vapeurs d'hydrocarbures, mise en place par détecteurs portatifs d'une surveillance de la concentration dans l'air des vapeurs d'hydrocarbures.

**Article 33-2 - CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC**

Les opérations de chargement, de déchargement et de transbordement des marchandises dangereuses en vrac liquide sont opérées sous la surveillance permanente de personnel, apte à intervenir et compétent, afin de détecter les fuites éventuelles et alerter les moyens de secours sans délai.

Le transbordement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison liquides des navires à bord des navires ou bateaux dédiés à leur collecte est autorisé le long des postes non spécialisés. Ces opérations sont effectuées sous la surveillance des équipages des navires et bateaux qui y participent. Suivant la nature des déchets d'exploitation ou résidus de cargaison liquides à transborder ou décharger, l'AIPPP peut imposer la mise en œuvre de mesures de sécurité complémentaires.

**Article 33-3 - CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC**

Une liste de contrôle (check-list) doit être établie pour toute opération de chargement, de déchargement ou de transfert de liquides inflammables, de substances dangereuses ou polluantes liquides ou gazeuses en vrac. Cette disposition s'applique aux opérations de manutention navire / terre, navire ou bateau / navire ou bateau, avitailleur / avitaillé.

Les listes de contrôle navire / terre et navire / navire sont conformes à celle figurant en annexe 2 du R.P.M.. Les imprimés sont fournis par les exploitants.

La liste de contrôle navire / bateau est en annexe 3 du présent règlement.

La liste de contrôle établie pour ces opérations de manutention doit être tenue à disposition de l'AIPPP ou de ses représentants qualifiés.

Le non-respect d'une des dispositions prévues par les listes de contrôle donne lieu à un arrêt immédiat des opérations de manutention. La reprise des opérations est soumise à la rédaction d'une nouvelle liste de contrôle.

L'intervalle entre deux contrôles du respect des dispositions prévues par les listes de contrôle par l'exploitant et le navire ne peut excéder 4 heures. Il peut être réduit sur demande de l'AIPPP.

#### **Article 33-4 - FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT**

Cf. R.P.M.

#### **Article 33-5 - LIAISONS EQUIPOTENTIELLES**

Cf. R.P.M.

**Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac****Article 34-1 - CONDITIONS**

L'admission d'un navire mixte conçu pour transporter des marchandises dangereuses solides ou liquides en vrac (navires type Oil Bulk Ore : OBO) est subordonnée à la déclaration, 48 heures avant l'escale, de l'état des capacités du navire et de ses slops ainsi que des éléments utiles concernant les trois dernières cargaisons transportées.

Ces navires ne sont autorisés à débiter leurs opérations de manutention qu'après autorisation de l'AIPPP délivrée au vu du certificat de l'expert chimiste agréé.

La durée normale de validité de ce certificat est fixée à 24 heures.

Les navires OBO, après leur troisième escale consécutive dans le port du Havre, et pourvu qu'ils n'aient pas chargé d'hydrocarbure entre temps, sont dispensés du certificat prévu au présent article s'il est prouvé qu'ils sont restés dégazés depuis la première escale.

Il n'est pas demandé de contrôle aux navires OBO qui dans le passé ont transporté uniquement des vrac secs.

**Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses****Article 35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT**

L'exploitant doit examiner visuellement l'extérieur de tous les conteneurs ou citernes pour vérifier leur état matériel, dans la mesure où celui-ci peut affecter leur résistance, et pour déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu. Si l'une quelconque de ces vérifications fait apparaître un défaut qui risque d'affecter la sécurité de la manutention ou de l'entreposage ou du transport, il doit les soumettre à une inspection complète afin de déterminer s'ils peuvent subir de nouvelles opérations de manutention ou d'entreposage ou de transport.

L'exploitant doit vérifier si tous les conteneurs ou citernes renfermant des marchandises dangereuses sont convenablement étiquetés ou marqués conformément aux informations reçues.

L'exploitant doit immobiliser tous les conteneurs ou citernes présentant des fuites ou des défauts de structures graves. Les conditions d'évacuation font alors l'objet d'un mode opératoire agréé par l'AIPPP.

L'exploitant doit s'assurer que les directives établies au besoin par l'AIPPP sont respectées.

## **Article 35-2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS**

Tout colis ou engin de transport présentant des anomalies ou des fuites doit être déclaré à l'AIPPP ou à son représentant qualifié.

Les conteneurs en avarie à bord des navires ne peuvent être débarqués sans l'accord de l'AIPPP qui pourra agréer un mode opératoire le cas échéant.

L'aération, la visite et le nettoyage des citernes contenant ou ayant contenu des marchandises dangereuses sont interdits en dehors des installations spécialisées.

## **Section VI - Admission – Chargement et déchargement des conteneurs**

### **Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES**

Les marchandises dangereuses en conteneurs doivent être déclarées à l'AIPPP via les systèmes informatiques mis en œuvre à cet effet sur la place portuaire du Havre.

L'exploitant doit communiquer à l'AIPPP via ces mêmes systèmes informatiques les différents états (Vu entrée sur terminal, Vu sur parc, Vu à bord, Vu sortie) des conteneurs de marchandises dangereuses.

### **Article 36-2 – PLAQUE C.S.C.**

Cf. R.P.M.

## **Titre IV - Dispositions spéciales aux navires et bateaux**

### **Section I - Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux**

#### **Article 41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAZAGE**

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont soumises à autorisation de l'AIPPP ou son représentant qualifié. Elles doivent être exécutées selon les prescriptions du présent règlement et de l'AIPPP et aux emplacements qu'elle désigne.

Les opérations peuvent être interdites ou suspendues par l'AIPPP pour des raisons de sécurité, de conditions météorologiques, de gênes olfactives ou autres.

La teneur en gaz toxiques, inertes ou inflammables doit être vérifiée par un expert chimiste agréé par l'AIPPP et avec des appareils appropriés, contrôlés et étalonnés.

Aucun travail ne doit être entrepris à bord d'un navire ou bateau inerté ou non dégazé sans l'autorisation de l'AIPPP ou de ses représentants qualifiés.

#### **Certificats de dégazage et d'inertage**

##### *Opérations d'inertage et de dégazage*

Les opérations d'inertage et de dégazage doivent être attestées par un certificat délivré par un expert chimiste agréé par l'AIPPP.

Les modèles de certificats de dégazage et d'inertage sont approuvés par l'AIPPP dans le respect des prescriptions du 5ème alinéa de l'article 41-1 du R.P.M.

Les certificats établis doivent être communiqués à l'AIPPP ou à son représentant qualifié. Ils sont établis à la charge du navire ou bateau.

Nonobstant les dispositions de sureté qui leurs sont applicables, les navires inertés peuvent assurer leur gardiennage par leur propre équipage sur les postes non spécialisés, à l'exclusion de toute manutention.

##### *Le certificat de dégazage*

Le certificat comprend nécessairement les mesures du pourcentage de la limite inférieure d'explosivité (L.I.E.), du pourcentage d'oxygène (O<sub>2</sub>), de la teneur en CO (ppm) et en H<sub>2</sub>S (ppm). L'officier de port présent lors du contrôle peut demander d'autres mesures.

L'original du certificat de dégazage est notifié au capitaine du navire ou au patron du bateau, par les soins de l'expert chimiste.

Le certificat de dégazage a une validité de 24 heures pour des conditions données.

En conséquence, tout navire ou bateau stationnant en dehors des postes spécialisés, doit subir au moins une fois par jour une visite de l'expert chimiste agréé s'il effectue des travaux à chaud.

*Le certificat d'inertage*

L'original du certificat d'inertage est notifié au capitaine du navire ou au patron du bateau, par les soins de l'expert chimiste agréé.

Hors réparation navale, les certificats d'inertage sont valables pour la durée de l'escale à un même quai ou poste. En cas de doute sur les valeurs d'inertage, ou suivant la durée de l'escale, un nouveau contrôle pourra être exigé par l'AIPPP.

*Autorisation de travaux à la flamme après délivrance d'un certificat de dégazage.*

Les autorisations de travaux à la flamme après délivrance d'un certificat de dégazage sont délivrées par l'AIPPP après inspection de la propreté des lieux désignés pour les travaux.

Le démontage des sections de canalisations sur lesquelles des travaux à la flamme sont à entreprendre est obligatoire.

**Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES**

Les plans détaillés du navire ou bateau et son plan de chargement (manifeste ou liste) doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition de l'AIPPP ou d'un représentant qualifié de l'Autorité portuaire et des autorités et services compétents en matière de prévention et de lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses.

En cas d'incendie à bord d'un navire ou bateau, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires ou bateaux réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre les mesures prescrites par le commandant des opérations de secours et l'AIPPP ou par leurs représentants qualifiés.

**Section II - Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges****Article 42-1 – REGLES APPLICABLES**

Cf. R.P.M..

**Section III - Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude****Article 43-1 - REGLES APPLICABLES**

Les mesures de sécurité jugées nécessaires sont fixées par des consignes particulières de l'AIPPP.

Toutes les opérations relatives à des produits inflammables par des engins de servitude seront préalablement déclarées à l'AIPPP ou son représentant qualifié dans le respect des prescriptions des chapitres 2 du R.P.M. et du présent règlement.

#### **Section IV - Précautions d'ordre nautique - Amarrage**

##### **Article 44-1 - MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX**

Nonobstant les dispositions du règlement particulier de police du port du Havre et du port du Havre-Antifer, les précautions d'ordre nautique et de sécurité à prendre aux postes de stationnement ou pour la circulation des navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses sont fixées par les alinéas ci-dessous.

L'AIPPP peut imposer aux navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses toute précaution d'ordre nautique et de sécurité utile dès lors que les circonstances l'exigent.

En dehors des postes spécialisés, le stationnement des navires et bateaux transportant du vrac est soumis à l'autorisation de l'AIPPP qui fixe le lieu du stationnement et les mesures de sécurité à respecter.

##### **Utilisation du Service de Trafic Maritime (S.T.M.)**

Les navires, bateaux et convois de bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent utiliser le service de trafic maritime du port du Havre et se conformer aux instructions qui leur sont communiquées pour tous leurs mouvements dans le port.

Aucun navire, bateau, engin fluvial transportant des marchandises dangereuses ne peut faire mouvement sur les plans d'eau du port du Havre et du port du Havre Antifer sans en avoir reçu l'autorisation du S.T.M compétent sur la zone concernée.

Les représentants qualifiés de l'AIPPP organisent le trafic en vue de réduire la probabilité et les conséquences de collision en tenant compte de tous les facteurs importants, en particulier:

- les conditions courantologiques les plus favorables,
- les conditions de visibilité,
- l'interdiction de trafic sécant ou traversier,
- l'interdiction de toute manœuvre de dépassement,
- la durée de stationnement dans le port.

##### **Plan d'amarrage**

Le plan d'amarrage doit compter un nombre suffisant d'amarres en bon état compte tenu du tonnage du navire ou bateau et du poste à quai.



**Article 44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L'INFLAMMABILITE OU L'EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE****44-2-1 Amarrage**

L'amarrage des navires ou bateaux contenant des liquides ou gaz inflammables en vrac doit être fait de manière :

- qu'aucune traction ni écrasement ne puisse s'exercer sur les canalisations de toutes sortes les reliant à la terre ;
- qu'ils puissent larguer leurs amarres sans être gênés par celles des navires ou bateaux voisins.

**44-2-2 Canots de sauvetage**

Cf. R.P.M..

**Article 44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE****44-3-1 Dispositions générales**

Lors de la mise à couple de navires ou bateaux pour des opérations de transbordement autorisées par l'AIPPP, le nombre de navires ou bateaux pouvant stationner à couple entre eux ou avec d'autres navires ou bateaux est fixé par l'AIPPP dans des consignes particulières en fonction du quai et de la largeur cumulée.

L'AIPPP fixe les mesures de sécurité pour ces opérations, en particulier en ce qui concerne les défenses, la signalisation, le gardiennage, et l'établissement d'une liste de contrôle prévue par le présent règlement.

**44-3-2 Manœuvres d'amarrage ou de désamarrage à couple d'un navire-citerne**

Pour les navires citernes, pendant le séjour au port, tout accostage d'embarcation le long du bord est soumis à autorisation de l'AIPPP ou de son représentant qualifié.

Les navires ou bateaux qui stationnent à couple doivent être automoteurs et pouvoir manœuvrer à tout instant. En ce qui concerne les convois poussés, chaque barge peut être considérée comme un automoteur à condition que le pousseur soit en mesure de l'écarter rapidement du navire en cas de besoin. Dételer le pousseur de la barge est par conséquent interdit.

L'AIPPP peut autoriser l'emploi d'engins de servitude à couple pendant les opérations de déchargement à condition que :

- ils soient équipés d'un moteur diesel de sécurité ;
- ils disposent d'un moteur électrique satisfaisant aux prescriptions réglementaires.

**Section V – Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux****Article 45-1 - REGLES APPLICABLES**

Cf. R.P.M.

## **Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine**

### **Article 46-1 - REGLES APPLICABLES**

L'AIPPP peut interdire l'utilisation des chaudières, moteurs thermiques ou électriques et feux de cuisine dès lors qu'ils ne répondent pas aux conditions requises.

## **Section VII – Réparation à bord**

### **Article 47-1 – REGLES APPLICABLES**

Toute réparation à bord d'un navire ou bateau doit être déclarée à l'AIPPP ou à son représentant qualifié. Une liste des travaux lui est adressée avant leur début et complétée chaque fois que nécessaire.

L'accord de l'AIPPP et de l'exploitant ou de leurs représentants qualifiés est obligatoire pour toute réparation qui comporte des travaux à chaud ou réduit les capacités de manœuvre des navires et bateaux, même si ces derniers stationnent à des postes destinés à la réparation navale. Cet accord fixe le début, fin et conditions de ces réparations.

L'AIPPP et les exploitants peuvent exiger la rédaction d'un plan de prévention selon l'importance de la co-activité et la nature des travaux à réaliser.

Sur les postes non spécialisés, selon l'importance et la nature des travaux à réaliser, un gardiennage, avec une zone d'exclusion, autour du navire pourra être exigé par l'AIPPP.

## **Titre V - Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparations à bord des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés.**

Cf. R.P.M..

### **Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD**

Cf. R.P.M.

### **Article 52 - AUTORISATION D'ADMISSION**

L'admission d'un navire ou bateau inerté dans un engin ou forme de radoub est subordonnée à sa capacité de maintenir ses états de dégazage et/ou d'inertage soit par ses propres moyens soit par des moyens extérieurs. Un contrôle quotidien est effectué par un expert chimiste agréé en présence du représentant qualifié de l'AIPPP.

### **Article 53 – VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES**

Cf. R.P.M.

### **Article 54 - NAVIRES INERTES**

Les visites et réparations des navires inertés sont subordonnées à une autorisation préalable de l'AIPPP qui n'est donnée qu'après examen, à la charge du navire ou bateau, par un expert chimiste agréé et présentation du certificat d'inertage établi.

L'AIPPP ou son représentant qualifié fixe alors les lieux désignés pour leur réalisation.

L'inertage du navire doit être maintenu pendant toute la durée du séjour dans le port par quelque moyen que ce soit. Le capitaine ou patron du navire ou bateau doit avertir immédiatement l'AIPPP ou les représentants qualifiés de toute anomalie dans l'inertage.

L'autorisation préalable de l'AIPPP fixe la périodicité et les modalités de la vérification.

Les travaux doivent être interrompus si les conditions d'inertage ne sont plus assurées. La reprise des travaux est subordonnée à l'autorisation de l'AIPPP au vu d'un nouvel examen par un expert agréé.

### **Article 55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES**

En présence d'un navire, toute opération comportant des travaux à chaud ou réduisant la disponibilité des moyens de prévention, de protection, de secours ou de lutte contre les sinistres, ne peut être entreprise sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés sans autorisation préalable de l'AIPPP et de l'exploitant du poste.

L'AIPPP peut exiger de l'exploitant la rédaction d'un plan de prévention

Cette autorisation peut éventuellement être assortie de conditions particulières de sécurité définies en fonction de la liste des opérations demandées.

## Chapitre 2 - Principes applicables aux classes de marchandises

### Classe 1 - Matières et objets explosibles

#### Article 110 - CHAMP D'APPLICATION

Cf. R.P.M.

#### Article 111 – EXEMPTIONS

Cf. R.P.M.

#### Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

##### 112-1 Déclaration des marchandises

L'admission dans le port des marchandises dangereuses de la classe 1 doit faire l'objet d'une déclaration dans les conditions définies aux articles 21-1 et 112-1 du R.P.M. et 21-1 du présent règlement. Un certificat d'empotage doit être joint à cette déclaration.

En application des dispositions du second alinéa de l'article 112-1 du R.P.M., l'admission des marchandises dangereuses de la classe 1 doit faire l'objet d'un accord préalable établi entre l'expéditeur ou son représentant et l'AIPPP ou son représentant qualifié avant l'expédition. L'AIPPP ou son représentant qualifié fixe les modalités pratiques et prescriptions de sécurité du passage portuaire.

#### Article 113 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS

##### 113-1 Admission des navires et bateaux

Cf. R.P.M..

##### 113-2 Zones de séjour, d'embarquement et de débarquement

Le séjour, l'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1 sont interdits aux postes à quais suivants et sur les terre-pleins attenants :

- postes situés dans les bassins à niveau constant entre le sas Vétillart et les ponts rouge et 8,
- postes situés sur le canal de Tancarville,
- postes spécialisés pour la manutention des matières dangereuses en vrac liquides définis à l'article 21-2-2 du présent règlement.

Aux autres postes, le séjour, l'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1 sont autorisés aux conditions définies à l'article 114 du présent règlement.

### 113-3 Masse nette de matière explosible admissible sur le navire à quai

Les masses nettes maximales de matière explosible admissibles sur les navires ou bateaux à quai sont déterminées par l'application d'un coefficient multiplicateur, défini à l'article 21-2-1 du présent règlement, et aux quantités fixées par îlots à l'article 114 du présent règlement.

### 113-4 Cas particuliers du navire ayant à bord des marchandises de la classe 1 en transit dans le port

Les manipulations de marchandises de la classe 1 pendant le séjour du navire ou bateau, à bord ou vers la terre, sont interdites pour les marchandises qui ne sont ni à destination ni en provenance du port du Havre. A titre exceptionnel, l'AIPPP peut accorder une dérogation accompagnée de prescriptions de sécurité.

Le passage dans le Grand Canal du Havre d'un navire transportant des marchandises dangereuses de la classe 1 (division 1.4 exceptée), est soumis aux dispositions suivantes:

- Arrimage des conteneurs conforme aux règles du code IMDG,
- Mise en sécurité du navire en cas de sinistre sur une installation riveraine, avec l'aide de remorqueurs en tant que besoin.

### 113-5 Distances minimales entre navires et bateaux

Cf. R.P.M..

### 113-6 Admission et circulation des véhicules

Aucun wagon ou véhicule routier chargé de marchandises de la classe 1 n'est autorisé à pénétrer dans le port si son chargement n'est pas destiné à être embarqué à bord d'un navire ou bateau dans le port.

#### *Wagons*

Les wagons venant charger des marchandises de la classe 1 doivent quitter le port dès la première desserte qui suit l'avis de fin de chargement donné par l'exploitant à l'opérateur ferroviaire.

Les wagons venant décharger des marchandises de la classe 1 ne doivent être positionnés sur le port qu'à la dernière desserte précédant leur déchargement.

Le stationnement des wagons sur le port chargés de marchandises de la classe 1, notamment sur les faisceaux de triage des quais ou terminaux, est soumis à l'autorisation de l'AIPPP.

#### *Véhicules routiers*

Le stationnement des véhicules routiers venant charger ou décharger des marchandises de la classe 1 est interdit dans le port après leur chargement ou avant leur déchargement.

## **Article 114 - DEPOTS A TERRE**

Le dépôt sous hangars de marchandises de classe 1 est interdit, sauf autorisation donnée par l'Autorité préfectorale dans le cadre des dispositions des établissements pyrotechniques ou d'une dérogation accordée par cette même Autorité.

Les marchandises de la classe 1 doivent être massifiées. Ce regroupement est réalisé par îlot. En complément des règles de séparation déterminées par l'article 22-3-1 du présent règlement, les lieux éventuels de séjour ou de dépôt à terre des marchandises de la classe 1 sont définis de telle manière à éviter tout risque d'atteinte par une nappe de liquide inflammables s'écoulant accidentellement d'autres marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d'eaux pluviales.

Les masses nettes maximales, de matières explosibles admissibles par îlot, aux postes à quais et sur les terre-pleins, sont les suivantes :

Quais/Terminaux	Emplacement	Masse par îlot (1) (kilogrammes)			
		Division 1.1 & 1.5	Division 1.2 & 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Quai Port 2000	Tous postes respectant l'article 114-3	18500	47800	47800	Non limitée
Terminal CONRO	Partie Ouest terre plein	21450	Non limitée	290000	Non limitée
	Partie Est terre plein	28700	Non limitée	340000	Non limitée
Terminal Bougainville	Tous postes	35100	Non limitée	419400	Non limitée
Terminal Normandie	Ouest ASIE ( Bollard 1)	12450	Non limitée	337000	Non limitée
	Jonction Asie Osaka	9500	393000	257000	Non limitée
	Sud OSAKA bollard 490	2900	0	79500	Non limitée
Terminal Europe	Poste 1	510	0	13800	Non limitée
	Poste 3	4610	0	44300	Non limitée
Terminal Atlantique et Amérique	Jonction quais ATL/AME	1460	1370	56800	Non limitée
Poste Multivrac n°3	-	24350	Non limitée	291000	Non limitée
Mazeline	Poste 1	21000	Non limitée	272800	Non limitée
H.Pasquier	Poste 1	1190	0	27000	Non limitée
	Poste 4/5	440	0	5290	Non limitée
	Poste 8	1080	0	23300	Non limitée
J.Reinhart	Poste 2	1000	0	20300	Non limitée
J.Couvert	Tous postes	210	0	5800	Non limitée
P.Callet	Poste 1	95	0	2620	Non limitée
	poste 3	390	0	10640	Non limitée
R.Meunier	poste 1	5	0	120	Non limitée
	poste 3	60	0	1700	Non limitée
Plate-forme multimodale	Tous poste	16000	16000	16000	Non limitée

(1) Pour un îlot comprenant plusieurs divisions, la masse nette maximale admissible de l'îlot ne peut être supérieure à la masse nette maximale admissible du produit le plus pénalisant.

*Autres quais.*

Terminal Roulier: aux postes ROR 3 et ROC 5, le stationnement des navires transportant des marchandises dangereuses de la classe 1 en transit, est autorisé dans les limites suivantes:

Quais/Terminaux	Postes ou couples de postes	<u>Masse par îlot (1) (kilogrammes)</u>			
		Division 1.1 & 1.5	Division 1.2 & 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Roulier	ROR3/ROC 5	9250	Non limitée	110500	Non limitée

*Lots exceptionnels.*

Pour des cas exceptionnels, le Préfet peut autoriser des masses nettes supérieures à celles précisées ci-dessus après avis de l'AIPPP.

L'autorité administrative peut déroger à ces quantités au bénéfice de la Défense Nationale et de la Sécurité Civile.

114-1 Classement

Cf. R.P.M.

114-2 Etude de danger

Cf. R.P.M..

114-3 Distances applicables

*Règles de séparation entre marchandises de la classe 1 (hormis pour les terminaux de port 2000)*

Au sein d'un îlot, les règles entre les groupes de compatibilité doivent être respectées.

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Entre deux îlots de marchandises de classe 1, les distances à respecter sont fixées par le tableau suivant :

Quais/Terminaux	Postes ou couples de postes	Distance à respecter entre les îlots de marchandises de classe 1			
		Division 1.1 & 1.5	Division 1.2 & 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Terminal CONRO	Partie Ouest terre plein	67	0	159	0
	Partie Est terre plein	74	0	168	0
Terminal Bougainville	-Tous postes	79	0	180	0
Terminal Normandie	Ouest ASIE ( Bollard 1)	56	0	167	0
	Jonction Asie Osaka	51	176	153	0
	Sud OSAKA bollard 490	34	0	103	0
Terminal Europe	Poste 1	19	0	58	0
	Poste 3	40	0	230	0
Terminal Atlantique et Amérique	Jonction quais ATL/AME	27	27	250	0
Poste Multivrac n°3	-	70	0	120	0
Roulier	ROR3/ROC 5	51	0	74	0
Mazeline	-Tous postes	66	427	156	0
H.Pasquier	Poste 1	25	0	72	0
	Poste4/5	18	0	42	0
	Poste 8	25	0	69	0
J.Reinhart	-Poste 2	24	0	66	0
J.Couvert	Tous postes	14	0	43	0
P.Callet	Poste 1	11	0	33	0
	poste 3	18	0	53	0
R.Meunier	poste 1	4	0	12	0
	poste 3	10	0	29	0
Plate-forme multimodale	Tous poste	60	60	28	0

Les règles de séparation entre un îlot de marchandises de la classe 1 et les autres marchandises dangereuses sont fixées par les articles 22-3-1 du présent règlement.



*Règles de séparation entre marchandises de la classe 1 spécifiques aux terminaux de port 2000*

## - Configuration des îlots sans mur de protection

Division	Distance à respecter (sans écran ou mur de protection) en mètres
1.1	$2,4 Q^{1/3}$
1.2	100
1.3	60
1.4	25
1.5	$2,4 Q^{1/3}$
1.6	100

Q représente la masse nette explosive.

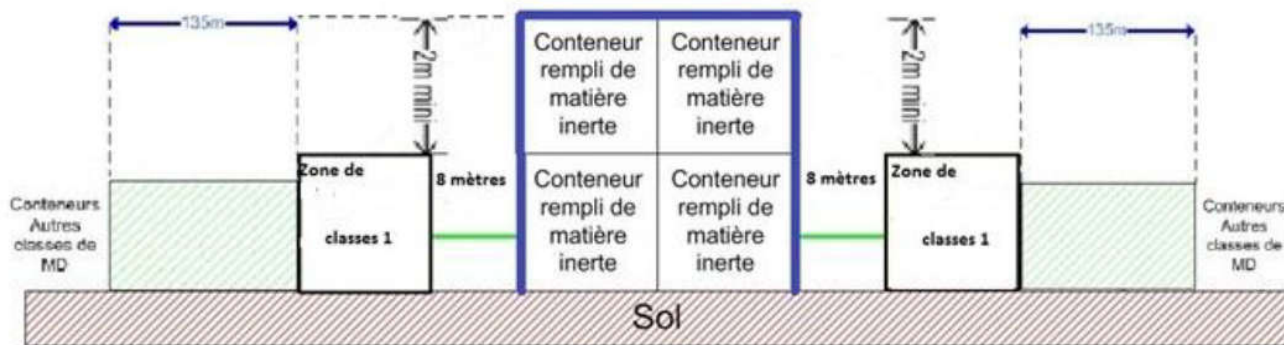
La distance minimale entre un îlot de classe 1 et les limites, Est et Ouest de chaque terminal doit être de 135m.

## - Configuration des îlots avec mur de protection

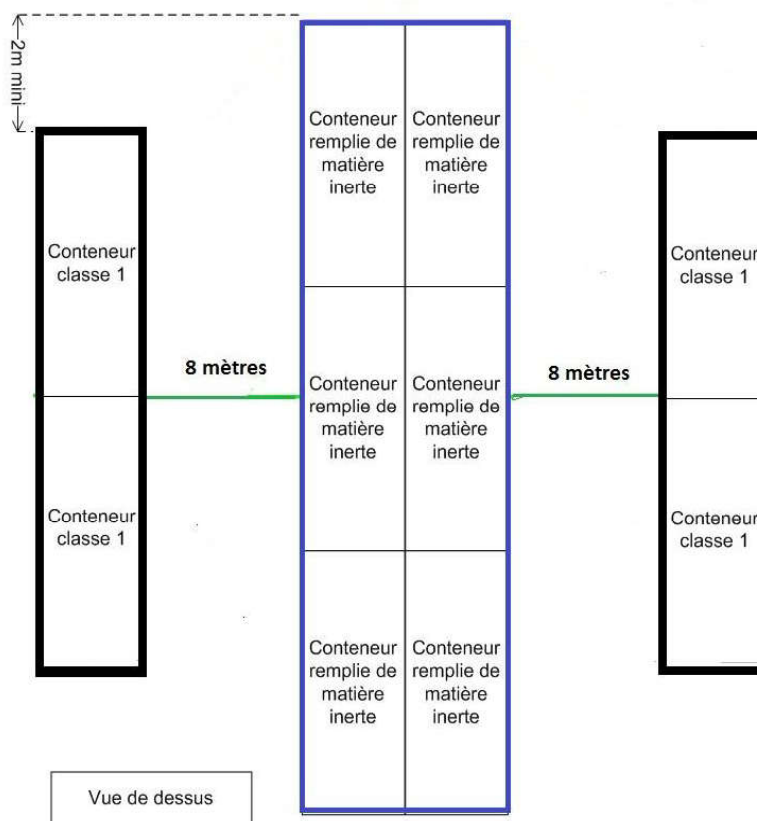
Division	Distance à respecter (entre l'îlot et l'écran)
1.1	8 m
1.2	8 m
1.3	8 m
1.4	8 m
1.5	8 m
1.6	8 m

L'écran devra être composé d'une double rangée de conteneurs en hauteur comme en largeur.  
La longueur de la rangée de conteneurs protecteurs doit dépasser d'au moins 2m le bord de l'îlot de conteneurs de classe 1 en hauteur comme en largeur.  
Les conteneurs doivent être remplis d'une matière inerte (type sable, terre, ...).

Les schémas fonctionnels ci-dessous reprennent les règles de séparations à respecter pour les îlots de produits de la classe 1 :



Vue en coupe



Vue de dessus

En l'absence d'un dispositif d'îlotage conforme aux préconisations ci-dessus, la distance minimale entre un îlot de classe 1 et les limites Nord, Est et Ouest de chaque terminal doit être de 135m.

Dans l'hypothèse où les marchandises de classe 1 font l'objet d'une mise en dépôt à terre, L'AIPPP peut imposer des prescriptions de sécurité particulières, notamment le déplacement

de la marchandise vers un dépôt de sécurité du port.

Pour les quais indiqués à l'article 114 du présent règlement, les emplacements désignés pour les dépôts à terre sont déterminés par les règles suivantes pour les quais d'Asie et d'Osaka, les marchandises de la classe 1 ne devront être déposées qu'à l'opposé de l'implantation des bacs de stockage de la Compagnie Industrielle Maritime,

- pour le quai de Bougainville, les marchandises de la classe 1 ne devront être déposées que dans la zone centrale du terre-plein ;
- pour le quai de l'Atlantique, les marchandises de la classe 1 ne devront pas être manutentionnées ou mises en dépôt dans la partie nord-ouest du terminal ;
- pour les quais d'Amérique et d'Europe, les marchandises de la classe 1 - divisions 1.1, 1.2, 1.3 ou 1.5 - devront être mise en dépôt à une distance supérieure à 100 mètres du passage des navires transportant en vrac des produits chimiques, des gaz liquéfiés ou des hydrocarbures liquides ;
- pour le quai de Port 2000, les marchandises de la classe 1 devront être positionnées à plus de 500 m des bacs de stockage d'hydrocarbure de la Compagnie Industrielle Maritime

Les conteneurs de marchandises de classe 1 ne doivent pas être gerbés.

#### **Article 115 – GARDIENNAGE**

Les marchandises dangereuses de la classe 1.4S et 1.4G ayant les numéros ONU 0014-0044-0055-0432-0454-0503 sont dispensées de gardiennage

En dehors des exceptions mentionnées à l'alinéa précédent, le gardiennage de dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des marchandises de la classe 1 en quelque quantité que ce soit, est obligatoire.

Le gardiennage des navires ou bateau contenant ces mêmes marchandises est obligatoire.

Le gardiennage des marchandises dangereuses de la classe 1 peut être déporté sous réserve de l'application des conditions suivantes :

- Installation d'un dispositif de vidéo surveillance optique et thermique avec report vers un local de vidéo surveillance dédié situé sur le terminal.
- Affectation d'une personne dédiée à l'exploitation des moyens ci-dessus présente pendant la durée du séjour des marchandises.
- Déclenchement d'une procédure d'alerte en cas de détection d'incident.

Lorsqu'une zone est équipée, l'utilisation des moyens listés ci-dessus est obligatoire.

#### **Article 116 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

##### 116-1 Autorisations et interdictions

Les opérations de manutention et de transport, sur les quais et terre-pleins, de marchandises de la classe 1 ne peuvent être effectuées que par des engins portuaires adaptés spécifiquement à la manutention des conteneurs. Pour les marchandises en colis, l'exploitant doit s'assurer que toutes les précautions sont prises pour la manutention.

Avant toute opération de manutention, l'exploitant doit vérifier que les visites réglementaires des engins utilisés ont été réalisées.

### 116-2 Autres dispositions

Dans les zones de manutention telles que les arrières becs de portiques, bords à quai, cours d'échanges de la plate-forme multimodale et d'une manière générale en dehors des zones dédiées à leur séjour telles que définies à l'article 114, les conteneurs de marchandises de la classe 1 doivent être repris sans délai dès lors qu'ils sont posés à terre, sauf si les règles de ségrégation édictées à l'article 22-3-1 et au 3ème alinéa de l'article 114 sont respectées.

Toute manutention ou toute opération de chargement/déchargement de conteneurs de classes 1.1, 1.2, 1.5 et 1.6 est interdite depuis un camion ou sous un chariot cavalier sur une distance de 150 mètres dans le sud du mur nord de conteneurs longeant les voies d'accès à port 2000 (voir annexe 9).

La manutention sous les portiques ferroviaires situés dans cette zone est autorisée sous réserve que la masse maximale explosible (NEC) par conteneur soit limitée à 3575 kg.

La vitesse des véhicules et engins manutentionnant des matières dangereuses de classe 1 doit être réduite.

### **Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS**

En application de l'article 22-1 du R.P.M., les empotages et dépotages de conteneurs de classe 1 sont interdits dans le port. L'Autorité préfectorale, sur demande justifiée, peut autoriser une opération exceptionnelle sur proposition d'un mode opératoire validé par l'AIPPP.

### **Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

Cf. R.P.M..

### **Article 119 - PERSONNEL D'EXPLOITATION**

Cf. R.P.M..

### **Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM**

Les marchandises classées sous le numéro UN 0222 sont interdites au port du Havre.

## **Classe 2 - Gaz**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 210 – CHAMP D’APPLICATION**

Cf. R.P.M..

#### **Article 211 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M..

### **MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC**

#### **Article 212 – DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC**

##### 212-1 Distance de protection

La distance de protection est fixée, à partir de toute ouverture ou orifice, fermé ou non des installations où les gaz sont manipulés ou stockés, ainsi que des ouvertures ou orifices des espaces d’isolation :

- à 50 mètres pendant les opérations de chargement, déchargement ou de transbordement de la cargaison..
- à 25 mètres en dehors des opérations mentionnées ci-dessus. (attente à quai, manœuvres portuaires dont passage des écluses).

Cette distance définit une zone de protection autour du navire ou bateau sur le plan d’eau et à terre (ouvrages, terre-pleins).

#### **Article 213 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS**

##### 213-1 Durée de séjour

Cf. R.P.M..

##### 213-2 Sécurité des mouvements

Tout navire d’une longueur supérieure à 120 mètres transportant des marchandises de classe 2 en vrac ou ayant transporté des marchandises de classe 2 en vrac et non dégazé doit être assisté d’un remorqueur au moins dans toutes ses manœuvres.

A l’amont de l’Ecluse François 1<sup>er</sup>, le croisement poste pour poste de deux navires transportant des marchandises de la classe 2 en vrac ou ayant transporté des marchandises de classe 2 en vrac ne peut être autorisé que si un poste de repli adapté est disponible.

Le croisement poste pour poste des navires transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses de la classe 2.3 en vrac est interdit.

Le transit des navires et engins fluviaux transportant des gaz en vrac dans le canal de Tancarville doit se faire en direct sans attente significative au passage des ouvrages mobiles. Leur stationnement aux postes d'attente des écluses de Tancarville doit être limité au temps strictement nécessaire pour franchir l'ouvrage. En aucun cas un tel navire ou bateau ne doit s'arrêter de naviguer, ni s'amarrer à un ouvrage ou à un poste d'accostage autre que celui ou ceux qui lui ont été fixés par l'AIPPP.

L'AIPPP ou ses représentants qualifiés peuvent prescrire des mesures supplémentaires en fonction des moyens de manœuvre du navire concerné, de la densité du trafic portuaire et des conditions météorologiques.

L'amarrage à couple des, navires, bateaux ou engins fluviaux transportant des gaz en vrac est interdits dans les écluses.

L'amarrage doit être correctement effectué et maintenu pendant toute l'escale de telle sorte que le navire soit immobilisé et ne puisse exercer de traction sur les canalisations de toutes sortes le reliant à la terre.

#### **Article 214 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS**

Les opérations d'avitaillement en colis ne peuvent s'effectuer qu'en dehors des opérations de chargement et déchargement de la cargaison.

#### **Article 215 – GARDIENNAGE**

Cf. R.P.M..

#### **Article 216 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Cf. RPM

#### **Article 217 – MANUTENTION**

Cf. R.P.M..

#### **Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES**

Cf. R.P.M..

#### **Article 219 – PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ**

En dehors des postes spécialisés, des détecteurs portatifs doivent être mis en place côté terre dans la zone de protection en nombre suffisant pour assurer une couverture des risques éventuels d'émissions de gaz.

**Article 220 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D’HABITATION A BORD**

Les bateaux et engins de servitude équipés de systèmes assurant une surpression et une étanchéité des locaux d’habitation, pourront déroger aux dispositions de l’article 220 du R.P.M..

**MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN COLIS**

Ces mesures sont prises en application de l’article 22-3-1 du R.P.M..

**Article 221 - SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES DE CLASSE 2.1**

Dans les zones de manutention telles que les arrières becs de portiques, bords à quai, cours d’échanges de la plate-forme multimodale et d’une manière générale en dehors des zones dédiées au séjour des marchandises, les conteneurs-citernes de marchandises de la classe 2.1 doivent être repris sans délais dès lors qu’ils sont posés à terre, sauf si les règles de ségrégation édictées à l’article 22-3-1 et à l’alinéa suivant sont respectées.

En complément des règles de séparation fixées à l’article 22-3-1 du présent règlement, les lieux de séjour ou de dépôt à terre des conteneurs-citernes de la classe 2.1, sont définis par les exploitants de telle manière à éviter tout risque d’atteinte par une nappe de liquide inflammable s’écoulant accidentellement des marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d’eaux pluviales.

**Article 222 - SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES DE CLASSE 2.3**

Le séjour , l’embarquement et le débarquement des conteneurs citernes contenant des gaz de la classe 2.3 sont interdits en dehors des installations spécialisées.

Sur les terminaux ou les plates-formes à conteneurs, l’admission et la manutention des citernes contenant des gaz toxiques de la classe 2.3 sont soumises à l’accord de l’exploitant du terminal et à l’approbation d’un mode opératoire par l’AIPPP.

Dans les zones de manutention telles que les arrières becs de portiques, bords à quai, cours d’échanges de la plate-forme multimodale et d’une manière générale en dehors des zones dédiées au séjour des marchandises, les conteneurs-citernes de marchandises de la classe 2.3 doivent être repris sans délais dès lors qu’ils sont posés à terre, sauf si les règles de ségrégation édictées à l’article 22-3-1 et à l’alinéa suivant sont respectées.

En complément des règles de séparation fixées à l’article 22-3-1 du présent règlement, les lieux de séjour ou de dépôt à terre des conteneurs-citernes de la classe 2.3, sont définis par les exploitants de telle manière à éviter tout risque d’atteinte par une nappe de liquide inflammable s’écoulant accidentellement des marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d’eaux pluviales.

L’accès des citernes contenant des gaz de la classe 2.3 est interdit au centre routier.

## **Classe 3 - Liquides inflammables**

### **PRESCRIPTIONS GENERALES**

#### **Article 310 – CHAMP D'APPLICATION**

Cf. R.P.M..

#### **Article 311 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M..

### **MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN VRAC**

#### **Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

##### **Manutention de colis à bord**

Les manutentions de colis liées à l'avitaillement à bord d'un navire transportant des marchandises de classe 3 sont autorisées pendant le déchargement de la cargaison ou le déballastage avec ballast séparé. Elles sont soumises à l'autorisation de l'AIPP et de l'exploitant sous réserve des dispositions ci-après.

Avant de débiter ces opérations de manutention, toutes précautions devront être prises pour éviter les étincelles qui peuvent se produire par le contact des parties métalliques des colis avec celles du pont. Un plancher en bois ou un dispositif présentant des garanties équivalentes sera aménagé sur le pont du navire aux emplacements où doivent être déposés et manutentionnés les colis possédant des parties métalliques ou les pièces de machine embarquées à bord.

Ces manutentions doivent avoir lieu à plus de 25 mètres des canalisations flexibles ou d'un capot de citerne non hermétiquement fermé ; cette réserve n'est toutefois pas applicable aux manutentions à bord effectuées sans l'intervention d'engins mécaniques de manutention.

Les manutentions de colis liées à l'avitaillement à bord d'un pétrolier n'effectuant aucune autre opération sont autorisées à condition que soient prises les précautions prévues ci-dessus et que tous les capots des citernes soient hermétiquement fermés.

L'accostage et l'appareillage des navires avitailleurs sont interdits pendant les opérations de reconnaissance de la cargaison.

Les opérations de chargement doivent être stoppées le temps de la manœuvre d'accostage et d'appareillage des navires avitailleurs.

Les opérations d'avitaillement en soute peuvent être autorisées pendant les opérations de chargement et de déchargement des liquides inflammables en vrac.

#### **Article 313 – GARDIENNAGE**

Le chargement et le déchargement de liquides inflammables se font en présence d'une personne formée à la nature et dangers des liquides inflammables, aux conditions d'utilisation des installations et à la première intervention en cas d'incident.



**Article 314 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Aucune opération manuelle de jaugeage ou de prise d'échantillon ne peut être effectuée sur les citernes des navires, bateau et engins fluviaux en cours de chargement ou de déchargement.

Lors de la présence d'un navire en opération à un poste non spécialisé, les dispositions de l'article 33-2 du présent règlement sont applicables.

L'AIPPP peut ordonner la présence permanente d'un piquet incendie munis du matériel adéquat.

**Article 315 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Les dispositions de l'article 315 du R.P.M. ne s'appliquent pas aux navires ou bateaux équipés de systèmes assurant une surpression et une étanchéité des locaux d'habitation.

**Article 316 – DÉCLARATION**

Dans la déclaration électronique prévue à l'article 21-1 du présent règlement, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou agents consignataires de navires, bateaux et engins fluviaux transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses ou polluantes de la classe 3 en vrac doivent préciser :

- la nature et la quantité de la cargaison de liquides inflammables présents à bord ;
- la nature des opérations envisagées ;
- dans le cas d'un navire ou bateau vide, la nature des trois dernières cargaisons transportées
- l'état de ses citernes : gazées/dégazées ; inertées/non inertées, lavées/non lavées, vides/chargées.

**Article 317 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX****317-1 Navires transportant des liquides inflammables en vrac.**

Le navire transportant des marchandises liquides inflammables en vrac venant de la mer et allant aux postes spécialisés du canal de Tancarville n'est autorisé à entrer dans le port que dans les conditions suivantes :

- le navire ne doit en aucun cas s'arrêter de naviguer, sauf pendant le temps nécessaire à son sassement ou à l'ouverture d'un pont mobile en service, ni s'amarrer à un ouvrage ou à un poste d'accostage autre que celui qui lui a été fixé par l'AIPPP ;
- le navire doit respecter les mesures de sécurité supplémentaires édictées par l'AIPPP de port si des circonstances particulières (telles que la brume, le mauvais temps, l'intensité de la navigation, etc.), dont il est seul juge, ne permettent pas d'assurer la sécurité générale du port lors de l'évolution ou de la présence de ce navire dans le port.

### 317-2 Bateaux transportant des liquides inflammables en vrac

Les bateaux transportant des marchandises, liquides inflammables en vrac venant de Tancarville et allant aux postes spécialisés du canal de Tancarville, sont autorisés à naviguer dans le canal et à stationner en attente dans les darses aval des écluses de Tancarville, à condition que leurs ouvertures restent hermétiquement fermées. L'entrée dans le canal, pour un de ces bateaux qui ne présenterait pas les garanties de sécurité nécessaires ou ne satisfait pas aux prescriptions réglementaires, est interdite.

### 317-3 Franchissement des ponts et écluses

Tout navire ou bateau transportant des marchandises liquides inflammables en vrac venant d'un poste spécialisé et allant vers la mer ou le canal de Tancarville ne doit quitter le poste spécialisé auquel il est accosté qu'après avoir reçu l'autorisation de l'AIPPP ou son représentant qualifié qui s'est assuré des possibilités de franchissement des ponts et écluses sur son trajet.

En aucun cas un tel navire ou bateau ne doit s'arrêter de naviguer, sauf pendant le temps nécessaire à son sasement ou à l'ouverture d'un pont mobile, ni s'amarrer à un ouvrage ou à un poste d'accostage autre que celui ou ceux qui lui ont été fixés par l'AIPPP ou son représentant qualifié.

### **Article 318 - ENGINS DE SERVITUDE**

Toutes les opérations relatives à la manutention de colis de produits inflammables par des engins de servitude doivent être préalablement déclarées auprès de l'AIPPP.

### **MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN COLIS**

#### **Article 319 – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES QUAIS ET TERRE- PLEINS**

##### 319-1 Dissémination

Les colis de marchandises de la classe 3 peuvent être disséminés sous réserve du respect des distances de séparation fixées à l'article 22-3-1 du présent règlement.

##### 319-2 Massification

Les colis de marchandises de la classe 3 peuvent être massifiés en îlot aux emplacements définis le cas échéant dans les études de dangers. La quantité maximale de conteneurs par îlot est fixée à 30 conteneurs.

La distance de séparation entre les îlots ou entre un îlot et d'autres marchandises dangereuses est fixée par l'article 22-3-1 du présent règlement.

## **Classe 4.1 - Matières solides inflammables**

### **Article 410 – PROPRIETES**

Les matières solides inflammables auto-réactives de type A sont interdites.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 411 – DEPOTS A TERRE**

##### **411-1 Dissémination**

Les colis de marchandises de la classe 4.1 peuvent être disséminés sous réserve du respect des distances de séparation fixées à l'article 22-3-1 du présent règlement.

##### **411-2 Massification**

Les colis de marchandises de la classe 4.1 peuvent être massifiés en îlot. La quantité maximale de conteneurs par îlot est fixée à 30 conteneurs.

La distance de séparation entre les îlots, entre un îlot et d'autres marchandises dangereuses est fixée par l'article 22-3-1 du présent règlement.

#### **Article 412 – GARDIENNAGE**

L'exploitant précise les modalités de surveillance des conteneurs de classe 4.1 soumis à régulation de température à l'AIPPP.

## **Classe 4.2 - Matières sujettes à l'inflammation spontanée**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 420 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M..

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 421 – GARDIENNAGE**

Cf. R.P.M..

Les mesures ci-après sont prises en application de l'article 22-3-1 du R.P.M..

#### **Article 422 - DEPOTS A TERRE**

##### **422-1 Dissémination**

Les colis de marchandises de la classe 4.2 peuvent être disséminés sous réserve du respect des distances de séparation fixées à l'article 22-3-1 du présent règlement.

##### **422-2 Massification**

Les colis de marchandises de la classe 4.2 peuvent être massifiés en îlot. La quantité maximale de conteneurs par îlot est fixée à 30 conteneurs.

La distance de séparation entre les îlots ou entre un îlot et d'autres marchandises dangereuses est fixée par l'article 22-3-1 du présent règlement.

## **Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d’humidité**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 430 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 431 - MANUTENTION DES COLIS**

Cf. R.P.M..

Les mesures ci-après sont prises en application de l’article 22-3-1 du R.P.M..

#### **Article 432 - DEPOTS A TERRE**

##### **432-1 Dissémination.**

Les colis de marchandises de la classe 4.3 peuvent être disséminés sous réserve du respect des distances de séparation fixées à l’article 22-3-1 du présent règlement.

##### **432-2 Massification.**

Les colis de marchandises de la classe 4.3 peuvent être massifiés en îlot. La quantité maximale de conteneurs par îlot est fixée à 30 conteneurs.

La distance de séparation entre les îlots ou entre un îlot et d’autres marchandises dangereuses est fixée par l’article 22-3-1 du présent règlement.

## **Classe 5.1 - Matières comburantes**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 510 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 511 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

En cas de dépôt à terre, l’exploitant doit respecter les règles de séparation définies par l’article 22-3-1 du présent règlement.

#### **Article 511 bis DEPOT A TERRE**

Les marchandises de classe 5.1 ne doivent pas séjourner sur les quais plus qu’il est nécessaire pour les opérations commerciales.

Cette quantité peut être augmentée par la mise en place de moyens d’extinction par l’exploitant en accord avec l’AIPPP et le service départemental d’incendie et de secours.

#### **Article 511 ter QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

Elles sont fixées par l’application du coefficient K donné par le tableau de l’article 21-2-1 du présent règlement aux quantités fixées par l’article 511 bis du présent règlement.

### **Dispositions particulières relatives au nitrate d’ammonium**

#### **Article 512 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M..

#### **Article 513 – TYPES DE NITRATES D’AMMONIUM ET D’ENGRAIS AU NITRATE D’AMMONIUM**

Cf. R.P.M..

**Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS**514-1 Admission

Lorsque les marchandises ne sont pas transportées en conteneurs, l'autorisation d'entrer de l'AIPPP peut être subordonnée à la visite de la cargaison à bord du navire ou du bateau par un expert.

Cet expert s'assure de la qualité de la marchandise notamment qu'il n'y a de fumée dans aucune cale, que la température des différentes cales est normale et que le système de fermeture des panneaux fonctionne bien.

Pour tout mouvement d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium, le commandant de port peut ordonner des précautions spéciales à la charge du navire ou bateau.

514-2 Quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux

Sauf disposition spécifique le nitrate d'ammonium et les engrais aux nitrates d'ammonium relevant de la classe 5.1 et 9 (n° UN 1942, 2067, 2071, 2426 et 3375) sont autorisés dans la limite maximale de 800 tonnes par poste à quai lorsqu'ils sont en transit sans manutention à bord des navires porte-conteneurs.

Lorsque ces marchandises en transit ne sont pas chargées en conteneurs, les dispositions de l'article 518 s'appliquent.

514-3 Mise à couple d'un navire contenant du nitrate d'ammonium et engrais aux nitrates d'ammonium

La mise à couple n'est autorisée qu'à la condition que les navires ou bateaux qui stationnent à couple soient automoteurs et puissent manœuvrer à tout moment rapidement pour s'écarter du navire.

514-4 Mesures particulières pendant le stationnement de navires et bateaux chargés de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium

Les mesures particulières suivantes s'appliquent :

- un moyen de communication permanent est assuré entre le navire ou bateau et la terre pendant la durée de l'escale à la charge du navire ou bateau ;
- il est interdit à tout navire, bateau ou engin de servitude de s'approcher à moins de 25 mètres d'un navire ou bateau chargé de nitrate d'ammonium ou d'engrais aux nitrates d'ammonium en stationnement ;
- dans le cas où ces marchandises ne sont pas conditionnées en conteneurs, en plus de ses moyens de déplacement et appareils en état de marche et prêts à fonctionner, pour tout navire ou bateau chargé de nitrate d'ammonium ou d'engrais aux nitrates d'ammonium, une remorque de sécurité métallique sera disposée et tournée aux bittes, à l'avant et à l'arrière, l'œil maintenu à environ 1 mètre du niveau de l'eau et un mou d'une longueur suffisante lové sur le pont, de façon qu'un remorqueur puisse les prendre en remorque sans avoir à s'approcher des cales contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais aux nitrates d'ammonium.

**Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT**

Cf. R.P.M

**Article 516 – DEPOTS A TERRE**

En dehors des quais référencés dans l'alinéa qui suit et en l'absence de mise en œuvre d'un dispositif de fourniture d'eau conforme aux dispositions prévues par l'article 518 du RPM, le nitrate d'ammonium et les engrais aux nitrates d'ammonium relevant de la classe 5.1 et 9 (n° UN 1942, 2067, 2071, 2426 et 3375) sont autorisés dans la limite maximale de 200 tonnes par poste à quais.

Les quantités maximales des dépôts à terre sur les postes à quais suivant sont :

- Atlantique 1,2 et 3 : 47 tonnes
- Amériques 1: 37 tonnes
- Europe 2 et 3 : 37 tonnes
- Asie poste 1 : 95 tonnes

Au-delà des quantités maximales fixées ci-dessus, une demande spéciale doit être faite à l'AIPPP. Dans ce cas, les dispositions prévues par les articles 518 et 519 du R.P.M sont applicables.

Les dépôts à terre et les stationnements sur remorques sont interdits aux postes Europe 1, sur les quais Pierre Callet, Joannes Couvert, Roger Meunier, Herman du Pasquier, Jean Reinhart et sur le terminal de Grande Bretagne.

En dehors des terminaux conteneurs et de la plate-forme multimodale, les opérations de débarquement, embarquement et transbordement des nitrates d'ammonium et engrais qui en contiennent sont soumises à un mode opératoire agréé par l'autorité portuaire.

Dans les zones de manutention telles que les arrières becs de portiques, bords à quai, cours d'échanges de la plate-forme multimodale et d'une manière générale en dehors des zones dédiées au séjour des marchandises, les conteneurs de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium doivent être repris sans délais dès lors qu'ils sont posés à terre, sauf si les règles de ségrégation édictées à l'article 22-3-1 d et à l'alinéa suivant sont respectées.

En complément des règles de séparation fixées à l'article 22-3-1 du présent règlement, les lieux de séjour ou de dépôt à terre des conteneurs de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium, sont définis par les exploitants de telle manière à éviter tout risque d'atteinte par une nappe de liquide inflammable s'écoulant accidentellement des marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d'eaux pluviales.



### **Article 517 – GARDIENNAGE**

Cf. R.P.M..

En dehors des terminaux à conteneurs, le gardiennage à terre des marchandises de la classe 5.1 est obligatoire.

### **Article 518 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DE NAVIRES**

Les moyens complémentaires en eau d'extinction à l'égard des navires porte conteneurs transportant jusqu'à 800 tonnes de nitrate d'ammonium ou d'engrais qui en contiennent sont fournis par les moyens nautiques de la compagnie de remorquage exerçant son activité sur le port du Havre dans le cadre des dispositions prévues pour l'intervention et la mise à disposition du Commandant des opérations de secours des remorqueurs équipés de moyens de lutte contre l'incendie.

La mise en œuvre des moyens de lutte contre l'incendie complémentaires imposés dans le cadre des opérations de manutention ou de transit au-delà de 800 tonnes par poste à quai pour les navires porte-conteneurs ne peut être ordonnée que par le Commandant des opérations de secours.

### **Article 519 – CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DE NAVIRES**

L'exploitant signale toute anomalie du réseau d'eau incendie à l'AIPPP.

Lorsque la quantité de marchandises à manutentionner dépasse la masse maximale admissible à un poste à quai, les dispositifs de fourniture d'eau incendie supplémentaire mis en œuvre dans le cadre de l'article 518 du RPM doivent être soumis à l'avis du SDIS 76.

## **Classe 5.2 - Peroxydes organiques**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 520 – PROPRIETES**

Les peroxydes organiques de type A sont interdits

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 521 – DEPOTS A TERRE**

Les distances de séparation pour les marchandises de la classe 5.2 sont fixées par l'article 22-3-1 du présent règlement.

Le séjour, l'embarquement et le débarquement des peroxydes organiques nécessitant une régulation de température ou de type B sont interdits en dehors des terminaux conteneurs équipés de prises pour le maintien en température des conteneurs reefers.

Les dépôts à terre contenant des peroxydes organiques de types B ne devront pas dépasser les quantités admissibles pour les marchandises dangereuses relevant des divisions 1.1 et 1.5

#### **Article 522 – GARDIENNAGE**

Cf. R.P.M..

#### **Article 523 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Cf. R.P.M.

## **Classe 6.1 - Matières toxiques**

### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **Article 610 – PROPRIÉTÉS**

Cf. R.P.M..

### **MESURES APPLICABLES**

Les mesures ci-après sont prises en application de l'article 22-3-1 du R.P.M..

#### **Article 611 - DÉPÔTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 6.1 doivent être massifiées en îlot.

L'exploitant doit réduire au minimum les manutentions des conteneurs de la classe 6.1 et veiller à isoler l'îlot vis-à-vis de la manutention.

## **Classe 6.2 - Matières infectieuses**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 620 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 621 - DÉPOTS A TERRE - SEJOUR**

La mise en dépôt de marchandises de classe 6.2 est interdite sur le port du Havre.

Dans l'hypothèse où les marchandises de classe 6.2 relevant des n° UN 2814, 2900, 3291 et 3373 font l'objet d'une mise en dépôt à terre, elle est soumise à l'autorisation de l'AIPPP au vu de l'accord préalable de l'Agence Régionale de Santé (ARS).

Dans ce cas, l'AIPPP et l'ARS fixent les modalités pratiques et les prescriptions de sécurité pour ce dépôt.

La distance de séparation entre un colis de marchandises de classe 6.2 et d'autres marchandises dangereuses est fixée par le tableau de l'article 22-3-1 du présent règlement.

#### **Article 622 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de marchandises de classe 6.2 sont soumises à autorisation de l'AIPPP, au vu de l'accord préalable de l'Agence Régionale de Santé (ARS), qui désignera le quai et l'emplacement sur le terre-plein.

## **Classe 7 - Matières radioactives**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 710 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M..

#### **Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES**

L'admission de marchandises dangereuses de la classe 7 fait l'objet, en fonction de son numéro ONU, de sa provenance ou de sa destination, de consignes particulières précisant les conditions de son passage portuaire, émises à l'issue d'une réunion préparatoire avec les services de l'Etat concernés, de l'AIPP, des représentants du transporteur autorisé et du manutentionnaire ainsi que du représentant de l'armement ou de l'agent consignataire concerné.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 712 - DEPOT A TERRE**

Les matières radioactives de la classe 7 doivent être évacuées immédiatement sans dépôt à terre.

Dans le cas contraire, tout dépôt à terre est soumis à l'autorisation de l'AIPPP ou de son représentant qualifié qui prescrit les modalités pratiques et prescriptions de sécurité.

##### **712-1 Séparation des autres marchandises et des lieux occupés par des personnes**

Les conteneurs de marchandises de classe 7 ne doivent pas être gerbés.

Dans les zones de manutention telles que les arrières bords de portiques, bords à quai, cours d'échanges de la plate-forme multimodale et d'une manière générale en dehors des zones dédiées au séjour des marchandises, les marchandises dangereuses doivent être reprises sans délais dès lors qu'elles sont posées à terre, sauf si les règles de ségrégation édictées à l'article 22-3-1 et à l'alinéa suivant sont respectées.

En complément des règles de séparation fixées à l'article 22-3-1 du présent règlement, les lieux de séjour ou de dépôt à terre des marchandises dangereuses de la classe 7, sont définis par les exploitants de telle manière à éviter tout risque d'atteinte par une nappe de liquide inflammable s'écoulant accidentellement des marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d'eaux pluviales.

##### **712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives entreposées**

En cas de dépôt à terre, les marchandises de la classe 7 doivent être massifiées par îlot. La somme des indices de transport (TI) par îlot doit être inférieure à 50. La somme des indices de sûreté criticité (CSI) par îlot doit être inférieure à 50.

Les distances de séparation entre les îlots de classe 7, avec les autres marchandises dangereuses ou non sont fixées par l'article 22-3-1 du présent règlement et 712 du R.P.M..

Des règles des deux alinéas ci-dessus, les quantités maximales admissibles par quai sont fixées par la configuration spatiale des terre-pleins en arrière du quai.

Les opérations de manutention des marchandises dangereuses de classe 7 font l'objet d'une réunion de coordination entre l'exploitant du terminal, l'AIPPP, les services de l'état concernés, le transporteur et le SDIS si besoin.

### **Article 713 – GARDIENNAGE**

Les marchandises de classe 7, en quelque quantité que ce soit, doivent être gardiennées à l'exception des marchandises suivantes : ONU 2908, ONU 2909, ONU 2910 et ONU 2911.

Les marchandises de classe 7 suivantes sont dispensées de l'obligation de gardiennage dès lors qu'elles sont placées dans un dépôt de sécurité : ONU 2912, ONU 2913, ONU 2915, ONU 2978, ONU 3321, ONU 3322 et ONU 3332

La nature, la composition et les moyens de l'escorte pour les matières nucléaires de catégorie I (hors combustibles irradiés) doivent être communiqués à l'AIPPP.

### **Article 714 – PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS**

#### 714-1 Quais et terre-pleins

Les quais et terre-pleins sur lesquels des matières radioactives de la classe 7 ont stationné avec l'accord de l'AIPPP doivent, en dehors des matières radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911, faire l'objet d'un contrôle d'absence de contamination radioactive à l'enlèvement de la marchandise.

Les dépôts à terre de matières radioactives en colis, effectués pour une durée courte, liés aux conditions normales d'exploitation des installations portuaires ne font pas l'objet d'un contrôle d'absence de contamination radioactive.

Une copie du compte rendu de ce contrôle doit être fournie à l'AIPPP.

#### 714-2 Décontamination

Cf. R.P.M..

### **Article 715 – MANUTENTION DES COLIS**

Cf. R.P.M.

Les mesures ci-après sont prises en application des articles 21-1 et 711 du R.P.M..

### **Article 716 – DOCUMENTS DE TRANSPORT**

En plus des documents de transport fournis avec la déclaration, les documents prévus par les réglementations spécifiques doivent être fournis à l'AIPPP sur sa demande.

**Article 717 – DECLARATION ET AUTORISATION**717-1

Les opérations de chargement, déchargement ou de transit doivent, pour les marchandises de classe 7, faire l'objet d'une déclaration à l'AIPPP selon les préavis suivants :

	Mode d'acheminement	Port précédent	Préavis
<b>Classe 7 – matières nucléaires</b>	Arrivée par voie ferrée routière ou navigable	/	J -5
	Arrivée par voie maritime	Dans l'Union Européenne	J - 2
		Hors Union Européenne	Avant le départ du port précédent
	Départ par voie maritime <sup>6</sup>	/	Avant l'appareillage du navire
<b>Classe 7 - hors matières nucléaires</b>	Arrivée par voie ferrée routière ou navigable	/	J -5
	Arrivée par voie maritime	Dans l'Union Européenne	J - 2
		Hors Union Européenne	Avant le départ du port précédent
	Départ par voie maritime <sup>6</sup>	/	Avant l'appareillage du navire

717-2

Au vu de la déclaration, l'admission des marchandises de classe 7 est subordonnée à l'autorisation de l'AIPPP. Il fixe les modalités pratiques et prescriptions de sécurité du passage portuaire. Le déclarant doit s'enquérir avec toute l'anticipation nécessaire auprès du service compétent de la capitainerie de la faisabilité du passage portuaire.

717-3

Dans le cas d'une quantité de matières nucléaires égale ou supérieure au seuil mentionné à l'article R. 1333-8<sup>7</sup>, du Code de la défense, la déclaration doit préciser l'obtention de l'accord d'exécution pour le transport.

Conformément à la directive 93/75/CEE du Conseil

« Art. R. 1333-8. – Lorsque la demande d'autorisation porte sur un même établissement, ou un même transport dans le même véhicule, ou un flux d'importations et d'exportations sur une durée de douze mois, l'autorisation définie au présent paragraphe est requise si la quantité de l'un des éléments détenus ou mis en mouvement atteint ou dépasse les seuils suivants :

- « 1. Plutonium ou uranium 233 : 3 g ;
  - « 2. Uranium enrichi à 20 % ou plus en uranium 235 : 15 g d'uranium 235 contenu ;
  - « 3. Uranium enrichi à moins de 20 % en uranium 235 : 250 g d'uranium 235 contenu ;
  - « 4. Uranium naturel ou appauvri en uranium 235 par rapport à l'uranium naturel : 500 kg ;
  - « 5. Thorium, à l'exclusion des alliages contenant moins de 5 % en masse de thorium : 500 kg ;
  - « 6. Tritium : 2 g ;
  - « 7. Lithium enrichi en lithium 6 : 1 kg de lithium 6 contenu.
- « Lorsque l'un de ces seuils est atteint, l'autorisation prend en compte l'ensemble des matières détenues dans une installation ou un établissement, quelles que soient leurs quantités.

## **Classe 8 - Matières corrosives**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 810 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M.

#### **Article 811 – PRESCRIPTIONS**

Cf. R.P.M.

### **MESURES APPLICABLES**

Les mesures ci-après sont prises en application de l'article 22-3-1 du R.P.M..

#### **Article 812 - DEPOT A TERRE**

Les marchandises de la classe 8 doivent être massifiées en îlot.



## **Classe 9 - Matières et objets dangereux divers**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 910 – PROPRIETES**

Cf. R.P.M.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 911 – DEPOTS A TERRE**

L'AIPPP peut prescrire les mesures de sécurité qu'il juge nécessaires en fonction de risques particuliers - polluants, dégagement de dioxines par incendie, poussière fine, etc. – que peuvent présenter les marchandises de classe 9.

Les marchandises concernées font l'objet de consignes particulières qui fixent les modalités pratiques de dépôt.

#### **Article 912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM**

Cf. R.P.M.

#### **Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9**

Cf. R.P.M..

#### **Article 914 – FUMIGATION**

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent séjourner sur le port qu'au sein d'un espace spécialisé clôturé. Ils doivent être mis à l'écart et la zone où ils séjournent doit être délimitée.

Lorsqu'elles sont autorisées les opérations de fumigation ne peuvent être conduites qu'au sein d'un espace clôturé. Des panneaux devront clairement indiquer la nature des opérations et l'interdiction de pénétrer dans la zone.

Les opérations de fumigation sont interdites sur les terminaux à conteneurs

## **ANNEXES**

### **Annexe 1 – Déclaration prévue à l'article 21-1 du R.P.M.**

Cf. R.P.M..

### **Annexe 2 – Liste de contrôle navire/terre et directives s'y rapportant**

Cf. R.P.M..

**Annexe 3 - liste de contrôle navire / bateau**

GENERALITES GENERAL	NAVIRE SHIP	BATEAU BARGE	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
1 - Le bateau est-il bien amarré et bien défendu ? Is the barge securely moored ? Fender ?			PR	
2 - Les remorques d'urgence du navire sont-elles correctement disposées ? Are ship's emergency towing wires correctly positioned ?			R	
3 - Existe-il un accès sûr entre le navire et le bateau ? (ou application de l'article 21.4) Is there safe access between the ship and the barge ?			PR	
4 - Le navire et le bateau sont-ils prêts à se déplacer par leurs propres moyens ? Are the ship and the barge ready to move under their own power ?			PR	
5 - Une veille efficace est-elle assurée sur les ponts et une surveillance adéquate à bord du navire et de le bateau ? Is there an effective deck watch in attendance on boards and adequate supervision on. Ship and barge ?			AR	
6 - Le système de communication convenu entre le navire et le bateau fonctionne-t-il ? Is the agreed ship/barge communication system operative ?			P	
7 - La liaison VHF avec la Capitainerie fonctionne-t-elle ? Is the radio contact on VHF with port authority operative ?				
8 - Les signaux d'urgence utilisés par le navire et le bateau ont-ils été définis et compris ? Has the emergency signal to be used by ship and barge been explained and understood ?			A	
9 - Les procédures de manutention de la cargaison ont-elles été convenues (vitesse de pompage, ...) ? Have the procédures for cargo handling been agreed (pumping speed, ...) ?			AR	
10 - Les risques liés aux substances toxiques contenues dans la cargaison ont-ils été identifiés et compris ? Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood ?				
11 - Les procédures d'arrêt d'urgence ont-elles été convenues ? Has the emergency shutdown procédure been agreed ?			A	
12 - Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord sont-ils en place prêts à être immédiatement utilisés ? Are fire hoses and fire -fighting equipment on board positioned and ready for Immediate use ?			R	
13 - Les flexibles ou bras de cargaison sont-ils en bon état, correctement installés et adaptés à l'utilisation prévue ? Are cargo hoses/arms in good condition , properly rigged and appropriate for the service intended ?			P	
14 - Les dalots sont-ils efficacement obturés et les gattes en place ? Are scuppers effectively plugged and drip trays in position ?			R	
15 - Les bouches de cargaison et de soutage inutilisées sont-elles correctement obturées avec des tapes entièrement boulonnées ? Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully bolted ?				
16 - Les vannes d'aspiration et de rejet à la mer sont-elles fermées et visiblement saisies si elles ne sont pas utilisées ? Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly Secured ?				
17 - Les panneaux des citernes et des soutes sont-ils tous fermés ? Are all cargo and bunker tank lids closed ?				
18 - Le système d'équilibrage des citernes est-il en service ? Is the agreed tank venting system being used ?			AR	
19 - Le bon fonctionnement des soupapes de Pression/Dépression et/ou des systèmes de dégagement rapide des gaz a-t-il été vérifié ? Has the opération of the P/V valves and/or high velocity vents been verified ?				

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

20 - Les torches électriques sont - elles d'un type agréé ? Are hand torches of an approved type ?				
21 - Les émetteurs récepteurs portatifs VHF/UHF sont-ils d'un type agréé ? Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type ?				
22 - Les antennes de l'émetteur radio principal du navire et de le bateau sont-elles mises à la masse et les radars stoppés ? Are the ship's main radio transmitter aerials earthed and radars switched off ?				
23 - Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs sont-ils mis hors circuit ? Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power ?			R	
24 - Toutes les portes et les ouvertures extérieures des emménagements sont-elles fermées ? Are all external doors and ports in accommodation closed ?				
25 - Les climatiseurs du type fenêtre sont-ils débranchés ? Are window-type air conditioning units disconnected closed ?				
26 - Les prises d'air de la climatisation, qui pourraient laisser entrer des vapeurs de la cargaison sont-elles fermées ? Are air-conditionning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed ?			R	
27 - Les prescriptions relatives à l'utilisation des fourneaux et autres appareils de Cuisson sont-elles observées ? Are the requirements for the use of galley équipement and other cooking appliances being observed ?				
28 - Les prescriptions relatives à l'interdiction de fumer sont-elles observées ? Are smoking regulations being observed ?				
29 - Les prescriptions relatives aux feux nus sont-elles observées ? Are naked light regulations being observed ?				
30 - Une issue de secours est-elle prévue ? Is there provision for an emergency escape ?				
31 - Y a-t-il à bord du personnel en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence ? Are sufficient crew on board to deal with an emergency ?			R	
32 - Y a-t-il un isolement électrique adéquat sur le branchement entre le navire et le bateau ? Are adequate insulating means in place in the ship and barge connections ?				
33 - La chambre des pompes est elle suffisamment ventilée ? Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation ?			R	
34 - Une ligne de retour vapeur a-t-elle été branchée ? Has a vapour return line been connected ?				
35 - Si une ligne de retour vapeur a été branchée, les conséquences pour les opérations ont-elles été discutées ? If a vapour return line is connected, have operating parameters been agreed ?				
36 - Les plans des navires sur les moyens de lutte contre l'incendie sont-ils disponibles à l'extérieur des emménagements ? Are ship's emergency fire control plans located externally ?				
37 - La situation météorologique permet-elle le transfert (orages, ...) ? Are weather conditions permitting operations (thunders, ...) ?				
38 - Les barrages anti-pollution du terminal sont-ils prêts à être mis en place ? Is the terminal's anti-pollution boom ready to be use ?				

**Annexe 4- Restrictions pour le chargement, déchargement et transit de marchandises dangereuses en conteneurs.**

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

9 février 2018 V2		Restrictions pour le Déchargement, le Chargement et le Transit des Marchandises Dangereuses en conteneurs			
Classe	Numeros ONU	FDP Demande préalable	Gardiennage	Stationnement sur les terminaux	Propriétés et observations
<b>Les quantités limitées doivent être déclarées - Les quantités limitées doivent être déclarées - Les quantités limitées doivent être déclarées</b>					
	Tout déchet avec un numéro ONU	Oui	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Fournir les documents réglementaires.
1.1D	<del>0222</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés</del>	<del>ATTENTION / Interdit au port du Havre / RLMD Art.120</del>
1.4 et 1.3G	En Transit	Non	Non		
1	Tous les autres	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
2.1	Tous	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
2.2	<del>2455</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum</del>	<del>ATTENTION / Interdit au transport / voir SP900</del>
2.2	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
2.3	<del>2186</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés</del>	<del>ATTENTION / Interdit au transport / voir SP900</del>
	Citerne	Oui sauf Transit	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
	Tous les autres	Non	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
3	1194	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Le transport du <b>produit pur</b> est <b>interdit</b> / voir SP 900
	1222 - 1261 - 1865	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Interdit</b> en citernes mobiles, ou grands récipients pour vrac d'une capacité dépassant <b>450 l</b> / voir SP26
	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
4.1	1347	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Le transport du <b>produit</b> , sec ou humidifié avec <b>moins de 30 % (masse) d'eau</b> , est <b>interdit</b> / voir SP900
	3097	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Interdit</b> sauf <b>permission spéciale</b> délivrée par les autorités compétentes du <b>pays concerné</b> / voir SP76
	3221 - 3222	Oui	Oui en zone classe 1 (1) Non (2)	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	(1) <b>si risque subsidiaire de classe 1</b> / voir SP181 (2) Fournir dérogation classe 1 délivrée par pays d'origine voir SP181
	3231 - 3232 (sous température contrôlée)	Oui	Oui en zone classe 1 (1) Voir "Propriétés et observations" (2)	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	. Contrôle températures par terminal pour Export et Import. voir SP923 (1) <b>si risque subsidiaire de classe 1</b> / voir SP181 (2) Fournir dérogation classe 1 délivrée par pays d'origine voir SP181
	2956	Oui	Oui en zone classe 1 (1) Non (2)	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	(1) <b>si risque subsidiaire de classe 1</b> / voir SP133 (2) Fournir dérogation classe 1 délivrée par pays d'origine si emballage différent de P409 / voir SP133
	3233 à 3240 (sous température contrôlée)	Oui sauf Transit	Voir "Propriétés et observations"	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Contrôle températures par terminal pour Export et Import / voir SP923
	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
4.2	3126 - 3127 - 3128 - 3255	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Interdit</b> sauf <b>permission spéciale</b> délivrée par les autorités compétentes du <b>pays concerné</b> / voir SP76
	1374 (gp III)	Oui	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>fournir certificat d'une autorité agréée</b> / voir SP907
	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
4.3	3129 - 3130 - 3131 - 3132 - 3133 - 3135	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Interdit</b> sauf <b>permission spéciale</b> délivrée par les autorités compétentes du <b>pays concerné</b> / voir SP76
	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
5.1	<del>1512</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés</del>	<del>ATTENTION / Interdit au transport / voir SP 900</del>
	1450 - 1461 - 1462 - 1479 - 1482 - 1873 - 2626 - 2627 - 3210 - 3212 - 3213 - 3087 - 3214	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>ATTENTION / parfois interdit au transport :</b> voir SP349 et 900 pour ONU3212, SP350 pour ONU1450 et 3213, SP351 pour ONU1461 et 3210, SP352 pour ONU1462, SP353 pour ONU1482 et 3214, SP900 pour ONU1479, 1873, 2626, 2627 3087 et 3219
	3100 - 3121 - 3137	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Interdit</b> sauf <b>permission spéciale</b> délivrée par les autorités compétentes du <b>pays concerné</b> / voir SP76
	3375	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	doit être <b>approuvé</b> par l' <b>autorité compétente</b> du pays d'origine / voir SP309
	1942	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	<b>Fournir certificat d'analyse (&lt;0.2 %) / interdit au transport</b> si susceptible de subir un auto-échauffement suffisant pour provoquer une décomposition / voir SP900
	2067	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Sauf Transit, <b>fournir certificat</b> attestant la conformité à la norme NFU42-001 ou au règlement (CE) 2003/2003 du parlement européen et du conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais / <b>Interdit au transport</b> si susceptible de subir un auto-échauffement suffisant pour provoquer une décomposition / voir SP900
	2426	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	La concentration et la température de la solution lors du chargement, sa teneur en matières combustibles et en chlorures ainsi qu'en acides libres <b>doivent être certifiées</b> voir SP942
	Tous les autres	Non	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

9 février 2018 V2		Restrictions pour le Déchargement, le Chargement et le Transit des Marchandises Dangereuses en conteneurs			
Classe	Numéros ONU	FDP Demande préalable	Gardiennage	Stationnement sur les terminaux	Propriétés et observations
Les quantités limitées doivent être déclarées - Les quantités limitées doivent être déclarées - Les quantités limitées doivent être déclarées					
5.2	Tout déchet avec un numéro ONU	Oui	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Fournir les documents réglementaires.
	3101 - 3102	Oui	. Oui en zone classe 1 (1) . Non (2)	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	(1) si risque subsidiaire de classe 1 / voir SP181 (2) Fournir dérogation classe 1 délivrée par pays d'origine voir SP181
	3111 - 3112 (sous température contrôlée)	Oui	. Oui en zone classe 1 (1) . Voir "Propriétés et observations" (2)	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	. Contrôle températures par terminal pour Export et Import. voir SP923 (1) si risque subsidiaire de classe 1 / voir SP181 (2) Fournir dérogation classe 1 délivrée par pays d'origine voir SP181
	3113 à 3120 (sous température contrôlée)	Oui sauf Transit	Voit "Propriétés et observations"	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Contrôle des températures par le terminal pour l'Export et l'Import / voir SP923
6.1	Tous les autres	Non	Non	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
	2249	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Interdit sauf permission spéciale délivrée par les autorités compétentes du pays concerné / voir SP76
	1642	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Le transport du produit pur est interdit / voir SP900
	1613 - 3294	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	ATTENTION / parfois interdit au transport / voir SP 900
	3048	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	fournir certificat / voir SP930
	3172 - 3462	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	voir SP210
	3315	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Fournir un exemplaire du document d'autorisation de transport / voir SP250
6.2	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
	2814 - 2900	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	. Fournir approbation (arrimage / SW 7) des autorités compétentes des pays participant à l'expédition. . Obtenir l'autorisation de l'autorité sanitaire pour la manutention et le stationnement / RLMD Art. 621.
	3291	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	. Fournir approbation (arrimage / SW28) de l'autorité compétente du pays d'origine. . Obtenir l'autorisation de l'autorité sanitaire pour la manutention et le stationnement / RLMD Art. 621.
7	3373	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Obtenir l'autorisation de l'autorité sanitaire pour la manutention et le stationnement / RLMD Art. 621.
	Tous	Oui	Oui sauf pour les numéros ONU2908 à 2911	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
8	1826	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	. Transport mélanges chimiquement instables interdit voir SP113 Fournir certificat attestant que le produit ne contient aucune impureté de nature explosive voir Colonne 17 IMDG Amdt 38-16.
	1832	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	Transport mélanges chimiquement instables interdit / voir SP113
	Tous les autres	Non	Oui / Non selon les cas	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	
9	2590 - 2212	Oui	Oui / Non selon les cas	Déchargement déchets : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	Import/Export interdits en France. Tranbordement autorisé. Import déchets autorisé sous réserve de fournir les documents réglementaires.
	3245	Oui	Oui / Non selon les cas	Selon les instructions données	Fournir approbation (arrimage / SW7) des autorités compétentes des pays participant à l'expédition.
	2071	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	
	2315 - 3151 - 3152 3432	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	ATTENTION / il s'agit souvent de déchets
	2216	Oui	Oui / Non selon les cas	Chargement, déchargement et tranbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés	fournir certificat d'une autorité agréée / voir SP907
	Tous les autres	Non	Non	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Tranbordement : 10 jours ouvrés maximum	

**Annexe 5 – conditions d'agrément des sociétés d'avitaillement en soute****Procédure d'agrément des sociétés d'avitaillement  
des navires ou bateaux en liquides  
inflammables ou en gaz naturel liquéfié.****I. Navire avitailleur****Souteurs (autres que GNL)**

La documentation suivante est à remettre à l'AIPPP (en français ou en anglais): Informations concernant les souteurs

1. Nom et indicatif du navire,
2. Certificat de conformité à l'IGF ou ADN,
3. Check-list opérationnelle,
4. Description des appareils de soutage (moyen de levage, hauteur accessible au-dessus du pont),
5. Description des moyens d'accès au navire souté et des moyens d'évacuation.

**Souteurs GNL**

La procédure d'approbation de l'opérateur GNL se déroule comme suit :

**A. Echange d'information entre les parties**

En complément de la documentation générale relative au souteur, les informations spécifiques au souteur GNL suivantes sont à transmettre à l'AIPPP :

1. Documentation technique du souteur GNL :
  - Type de cuve
    - Cuve de type C
    - Membrane
  - Dimensions, pression et température de stockage.
    - Pression maximale de stockage de la cuve de type C : 5 bars
    - Pression maximale de stockage de la cuve membrane : 0,7 bars
  - Description des dispositifs de sécurité Dispositifs de sécurité obligatoires :
    - Connexions équipotentielles entre collecteurs
    - Liaison ESD redondante entre navires (liaisons électriques ou optiques)
    - Système de détection de fuite de gaz
    - Quantité d'azote disponible permettant l'inertage de la connexion
  - Données techniques du système de transfert de GNL (pression et débit de transfert),
  - Manifold de raccordement :
    - Capacité à purger le flexible de transfert à l'azote (pas de rejet de méthane dans l'atmosphère)
    - Raccordement au flexible sans pièce d'adaptation



1. Documentation technique du camion-citerne :
  - Type de camion-citerne
    - Citerne à double enveloppe avec isolation sous vide
    - Citerne intérieure en acier inox, citerne extérieure en acier inox ou noir (une protection en acier inox est alors nécessaire au droit du manifold)
    - La citerne devra permettre le stationnement sans boil-off pendant une durée minimum de 5 jours.
  - Dimensions, pression et température de stockage,
  - Description des dispositifs de sécurité
    - Connexion de mise à la terre
    - Système de blocage des freins lorsque la citerne est connectée au souté
    - Système d'arrêt d'urgence :
      - Boutons d'arrêt d'urgence (de chaque côté du camion et au niveau du manifold) avec une commande déportée
      - Lien ESD souteur souté de type pneumatique
    - Deux moyens indépendants de contrôle du niveau de liquide dans le récipient (jauge + trycock)
    - Système de détection de fuite de gaz
    - Présence de 2 extincteurs de 25 kg adaptés
    - Quantité d'azote disponible permettant l'inertage de la connexion
  - Données techniques du système de transfert de GNL (pression et débit de transfert),
  - Types de flexibles utilisés
    - Acier inox ondulé ou composite
    - Pression de service maximale: jusqu'à 12 bars
    - Flexible en une seule pièce (pas de raccordement de plusieurs pièces)
  - Types de raccords utilisés
    - Minimum : Bride sèche à largage rapide sous contrainte (raccord non énergisé)
    - Recommandé : connexion par bride sèche à largage commandé (raccord énergisé)
2. Procédures de mise en froid, remplissage et vidange,
3. Attestation de formation aux opérations de transport de GNL.
4. Liste des EPI obligatoires

En retour, l'AIPPP transmet à l'opérateur le plan de circulation et de stationnement dans le terminal.

B. Analyse de la compatibilité par l'AIPPP

C. Soutage test : la première opération de soutage est réalisée en présence d'un représentant de l'AIPPP et fait l'objet d'un rapport d'observation.

E. Approbation du couple souteur/navire ou type de navire : en fonction du résultat de l'opération de test, l'AIPPP accorde un agrément de soutage à l'opérateur (ou le refuse, ou exige des actions correctives) pour une durée ou un nombre d'opérations déterminés par l'AIPPP.

**Annexe 6 – liste de contrôle pour le soutage GNL de navire à navire**

## Liste de contrôle pour le soutage de GNL de navire à navire

### PARTIE A : Liste de contrôle avant les opérations

(Cette partie doit être complétée avant le début effectif des opérations de soutage.)

Date et heure :

Lieu de soutage en GNL :

Navire souté en GNL:

Navire souteur GNL :

N°	Vérification	Navire souté	Navire souteur	Code	Remarques
1	Accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour le soutage de GNL au lieu et à l'horaire demandé			P	
2	Accord du terminal, de l'exploitant du quai ou de l'Autorité Portuaire pour le soutage de GNL au lieu et à l'horaire demandé			P	
3	L'autorité investie du pouvoir de police est informée de l'horaire du soutage (conformément au règlement local applicable)				
4	Le terminal, l'exploitant du quai ou l'Autorité Portuaire est prévenu de l'horaire du soutage				
5	Les exigences de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont respectées				Règlement du port
6	Les exigences du terminal, de l'exploitant du quai ou de l'Autorité Portuaire sont respectées				Règlement du terminal
7	L'ensemble des personnels impliqués dans l'opération de soutage GNL disposent des formations requises				
8	Le plan de soutage approuvé par la classe ainsi que la procédure opérationnelle sont disponibles				
9	Les deux navires se sont mis d'accord sur l'amarrage et la position des défenses.			A	
10	Le navire souteur a obtenu l'autorisation de venir à couple du navire souté.				
11	La zone de soutage (poste de soutage du souté, manifold du souteur et système de transfert) est correctement éclairée			A	
12	Tout l'équipement de l'opération d'alimentation du navire en GNL et de détection de gaz est certifié, en bon état et adapté au service prévu.			A	
13	Les procédures relatives aux opérations d'alimentation du navire en GNL, de mise en froid et de purge ont été convenues entre les deux navires.			A	
14	Le système et la méthode d'isolation électrique ont été convenus entre les deux navires			A	
15	Une zone d'accès restreinte a été désignée. Elle est protégée et matérialisée par une signalisation appropriée			A	
16	La réglementation relative aux sources d'étincelles sera respectée.			A	

Navire	Souteur
Nom	Nom
Fonction	Fonction
Date	Date
Heure	Heure

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

**PARTIE B : activités simultanées à l'opération de soutage GNL**

(Le cas échéant, cette partie est à remplir avant le début de l'opération de soutage)

Date et heure :

Lieu de soutage en GNL :

Navire souté en GNL:

Navire souteur GNL :

N°	Vérification	Navire souté	Navire souteur	Code	Remarques
17	Tout l'équipement anti-incendie obligatoire est prêt pour un usage immédiat.				
18	Les opérations de soutage d'autres combustibles prévues au cours de l'avitaillement de GNL sont conformes à la documentation opérationnelle approuvée du navire.			A	
19	Les opérations de manutention de la cargaison prévues au cours de soutage GNL sont conformes à la documentation opérationnelle approuvée du navire.			P	
20	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a accordé la réalisation d'opération de soutage GNL simultanément avec les opérations de manutention de la cargaison..			A R	
21	Les procédures de sécurité et les mesures d'atténuation des risques pour les activités simultanées qui figure dans la documentation opérationnelle approuvée du navire, sont arrêtées et sont respectées par toutes les parties impliquées.				

**PARTIE C : check list pre-transfert**

(Le cas échéant, cette partie est à remplir avant le début de l'opération de soutage)

N°	Vérification	Navire souté	Navire souteur	Code	Remarques
22	La partie A est correctement vérifiée				
23	Les conditions météorologiques et l'état de la mer sont dans les limites convenues.			A R	
24	Les navires sont correctement amarrés. Les règlements relatifs aux dispositions d'amarrage sont respectés. Les défenses en place sont suffisantes.			R	
25	Au moins un moyen d'accès sécurisé est mis en place entre les navires.			R	
26	Tout l'équipement anti-incendie obligatoire est immédiatement opérationnel.				
27	La zone de soutage (poste de soutage du souté, manifold du souteur et système de transfert) est correctement éclairée			A R	
28	Les deux navires sont capables de se déplacer par leurs propres moyens dans une direction sûre et non obstruée.			R	
29	L'opération de soutage est en permanence supervisée par des officiers du souteur et du souté.				
30	Un moyen efficace de communication entre les opérateurs et superviseurs est fonctionnel et a été testé. La langue de communication a été définie avant l'opération de soutage			A R	Canal VHF/UHF: Langage: Système principal: Système de secours:
31	La procédure et le signal d'arrêt d'urgence ont été convenus, testés et expliqués à l'ensemble du personnel impliqué sur les deux navires. Les procédures d'urgence, les plans et les numéros de téléphone des personnes à contacter sont connus du personnel impliqué.			A	Signal d'arrêt d'urgence
32	La zone d'exclusion pour le transfert de GNL a été définie. Elle est matérialisée par une signalisation appropriée.			A	
33	La zone d'exclusion pour le transfert de GNL est exempte d'autres navires, de personnes, d'objets et de sources d'étincelles non autorisés.			R	
34	Les procédures de sécurité et les mesures de prévention de chute d'objets sont convenues et sont respectées par toutes les parties.			R	
35	Une surveillance visuelle permanente du pont est mise en place à bord des navires.				En particulier les amarres, défenses et activités simultanées
36	Une surveillance visuelle permanente du flexible de soutage est mise en place à bord des deux navires.				En particulier les flexibles, collecteurs et poste de soutage
37	Les portes extérieures, les hublots et les admissions de ventilation des logements sont fermés conformément au manuel opérationnel.			R	Jamais verrouillés
38	Le fonctionnement de l'équipement de détection de gaz a été testé – il est en bon état de marche				
39	Les fiches de sécurité des substances (MSDS) pour le GNL à souder sont disponibles.			A	
40	Les règlements relatifs aux sources d'étincelles sont respectés.				
41	Des vêtements et équipements de protection appropriés sont prêts en quantité suffisante pour un usage immédiat.			A	
42	Le personnel intervenant dans la connexion et la déconnexion des flexibles de soutage et le personnel à proximité directe de ces opérations utilisent des vêtements et équipements de protection appropriés			R	
43	Un raccord à largage d'urgence énergisé (P)ERC est installé et est prêt pour une utilisation immédiate.				
44	Le système d'aspersion d'eau a été testé et est prêt pour un usage immédiat.				
45	Les gattes de rétention de fuite sont de volumes et de positions appropriées, et vides.				
46	Le système de protection de la coque en cas de fuite cryogénique est en place.				

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

47	Les pompes et les compresseurs de soutage sont en bon état de marche.			A	
48	Toutes les vannes télécommandées sont bien entretenues et en bon état de marche.				
49	Les jauges, alarmes de niveau haut et de pression du système de soutage sont opérationnelles, correctement réglées et en bon état de marche.				
50	Les réservoirs du navire sont protégés en permanence contre un trop plein accidentel, les niveaux de cuves sont surveillés en permanence et les alarmes sont correctement réglées.			R	Intervalles de vérification :
51	Tous les dispositifs de sécurité et de contrôle des installations GNL ont été vérifiés, testés et constatés en bon état de marche.				
52	Les équipements de contrôle de la pression, de gestion du boil-off et de la re-liquéfaction sont opérationnels et en bon état de marche.				
53	Les connexions de retour vapeur sont correctement connectées et soutenus.				
54	A bord des navires, les vannes de sécurité ESD, les vannes automatiques et les autres dispositifs similaires ont été testés et sont en bon état de marche. Les informations relatives à la vitesse de fermeture des vannes ESD ont été communiquées			A	ESD navire : .... Sec. ESD souteur : ... Sec
55	La configuration des lignes de soutage et de retour vapeur a été vérifiée. Les connexions inutilisées sont fermées, obturées et entièrement boulonnées.				
56	Les tuyaux, conduites fixes et collecteurs de soutage sont en bon état, correctement calés, soutenus, reliés, contrôlés et exempts de fuites. Ils sont tous homologués pour le transfert de GNL.				
57	La connexion de soutage entre les navires est dotée de raccords à déconnexions sèches				
58	La connexion de soutage entre navires est dotée de dispositifs d'isolation électrique adéquats				
59	Des brides à largage d'urgence à sec sont en place sur les connexions des lignes de transfert GNL. Ces dispositifs ont été inspectés visuellement avant l'opération et sont en bon état de marche.			A	
60	Les plans de lutte contre l'incendie sont disponibles à l'extérieur des emménagements.				Positions des plans...
61	Un raccord international de jonction des manches incendie avec la terre type est disponible.				
62	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est informée du début de l'opération de soutage GNL, elle en informe les navires alentours.				

**PARTIE D : Données de transfert de GNL et opérations simultanées**

(Cette partie doit être complétée avant le début effectif des opérations de transfert)

**Valeurs convenues des températures et pressions initiales**

NB : Unité convenue:  m<sup>3</sup>  Tonnes  \_\_\_\_\_

	Navire recevant le GNL		Navire souteur		
Température initiale du réservoir de GNL :					°C/°F
Pression initiale du réservoir de GNL :					bar/psi (abs)
Capacité restante de la cuve			-	-	m3

**Opérations de soutage convenues**

NB : Unité convenue:  m<sup>3</sup>  Tonnes  \_\_\_\_\_

Physical Quantity Unit (PQU):

	Réservoir 1	Réservoir 2	
Quantité à transférer convenue:			PQU
Pression initiale:			bar/psi (abs)
Débit initial:			PQU par heure
Débit maximal :			PQU par heure
Débit de remplissage en fin de chargement :			PQU par heure
Pression max du collecteur:			bar/psi (abs)

**Valeurs maximales et minimales convenues**

	Maximum	Minimum	
Pression de service maximale :			bar/psi (abs)
Pressions maximales et minimales dans les soutes de GNL :			bar/psi (abs)

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Températures maximales et minimales du GNL :			°C/°F
Limite de remplissage maximale des soutes de GNL :			%

**Opérations de soutage GO simultanées au soutage LNG**

Soutage GO	Navire	Souteur	Terminal

**Opérations de manutention de la cargaison simultanées au soutage LNG**

Activité de fret	Navire	Souteur	Terminal

**Restrictions aux opérations de manutention de la cargaison simultanées au soutage GNL**

Restriction d'activité	Navire	Souteur	Terminal

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

**Déclaration**

Nous, soussignés, avons vérifié les éléments ci-dessus des parties A, B et C du Chapitre II conformément aux instructions et avons pu constater que les indications inscrites sont exactes.

Nous avons également pris des dispositions pour que des contrôles périodiques soient effectués selon les besoins et avons convenu que les éléments signalés par le code 'R' dans la Liste de contrôle devaient être revérifiés à des intervalles n'excédant pas \_\_\_\_ heures.

S'il vient à notre connaissance qu'un élément vient à être modifié, nous en informerons immédiatement l'autre partie.

Navire	Souteur
Nom	Nom
Rang	Position
Signature	Signature
Date	Date
Heure	Heure

Contrôles périodiques								
Date								
Heure								
Initiales pour le navire								
Initiales pour le camion								
Initiales pour le terminal								

**Instructions pour compléter la Liste de contrôle**

Signification des mentions « A », « R » ou « P » dans la colonne « Code »:

- A (« Accord »).  
Ceci indique que le point en question doit faire l'objet d'un accord ou d'une procédure devant être détaillé(e) dans la colonne « Remarques » de la Liste de contrôle ou communiqué(e) sous une autre forme acceptable.
- R (« Revérifier »).  
Ceci indique les points à revérifier à intervalles appropriés, tels que convenus entre les parties et indiqués dans la déclaration.
- P (« Permission »).  
Ceci indique que l'autorisation doit être accordée par les autorités.

La déclaration commune ne doit être signée que lorsque toutes les parties ont vérifié et accepté leurs responsabilités et obligations.

Une fois dûment signé, ce document doit être conservé au moins un an à bord du navire à avitailler en GNL.



**PART E : Liste de contrôle post-transfert de GNL**

(Cette partie doit être complétée après l'achèvement des opérations de transfert)

N°	Vérification	Navire souté	Navire souteur	Remarques
63	Les flexibles, conduites fixes et les collecteurs sont purgés avant déconnexion.			
64	Les vannes commandées à distance et les vannes manuelles sont fermées et prêtes pour la déconnexion.			
65	Après la déconnexion, la zone de sécurité de transfert de GNL a été désactivée. La signalisation correspondante a été retirée.			
66	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est informée de la fin de l'opération de soutage GNL, elles en informent les navires alentours.			Horaire notifié
67	Le terminal, l'exploitant du quai ou l'Autorité Portuaire a été informé de l'achèvement des opérations de soutage de GNL.			Horaire notifié
68	Les presque incidents et les incidents survenus ont été signalés à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.			Incident n°

**Déclaration**

Nous, soussignés, avons vérifié les points ci-dessus du Chapitre II conformément aux instructions et avons pu constater que les indications inscrites étaient correctes.

Navire	Navire souteur
Nom	Nom
Rang	Position
Signature	Signature
Date	Date
Heure	Heure

**Instructions pour compléter la liste de contrôle**

Signification des mentions « A », « R » ou « P » dans la colonne « Code » :

- A (« Accord »).  
Ceci indique que le point en question doit faire l'objet d'un accord ou d'une procédure devant être indiqué(e) dans la colonne « Remarques » de la Liste de contrôle ou communiqué(e) sous une autre forme acceptable par toutes les parties.
- R (« Revérifier »).  
Ceci indique les points à revérifier à intervalles appropriés, tels que convenus entre les parties et indiqués dans la déclaration.
- P (« Permission »)  
Ceci indique que l'autorisation doit être accordée par les autorités.

La déclaration commune ne doit être signée que lorsque toutes les parties ont vérifié et accepté leurs responsabilités et obligations.

Une fois dûment signé, ce document doit être conservé au moins un an à bord du navire à avitailler en GNL.

## Liste de contrôle pour le soutage de GNL

### LIGNES DIRECTRICES

#### GÉNÉRALITÉS

Les responsabilités et obligations relatives à la sécurité des opérations pendant l'avitaillement en GNL d'un navire sont partagées conjointement entre le capitaine du navire, le capitaine du navire avitailleur en GNL et, s'il y a lieu, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai. Avant le début des opérations de soutage de GNL, les capitaines du navire avitaillé et de l'avitailleur en GNL, et s'il y a lieu, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai doivent :

- convenir par écrit des procédures de transfert, y compris des débits maximaux de chargement ou de déchargement ;
- convenir par écrit de la procédure à appliquer en cas d'urgence,
- remplir et signer la Liste de contrôle pour le soutage de GNL de navire à navire.

#### UTILISATION DE LA LISTE DE CONTRÔLE POUR LE SOUTAGE DE GNL DU CAMION AU NAVIRE

Les directives suivantes ont été rédigées pour faciliter l'utilisation conjointe de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL de navire à navire ou bateau :

Le capitaine et toutes les personnes du navire sous ses ordres doivent respecter rigoureusement ces exigences pendant que le navire est à quai. Les capitaines des navires avitaillé et avitailleur en GNL et s'il y a lieu le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai, doivent s'assurer que le personnel à bord des navires respectent également ces exigences. Chaque partie s'engage à coopérer pleinement dans l'intérêt mutuel d'une réalisation sûre et efficace des opérations.

Les responsabilités relatives aux éléments de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL – navire / navire sont indiquées dans le document. L'acceptation de ces responsabilités est confirmée en cochant la case appropriée ou en y inscrivant ses initiales, et en signant la déclaration située à la fin de la Liste de contrôle. Une fois signé, le document constitue les conditions minimales pour un déroulement sûr des opérations, convenues par l'échange mutuel de données importantes.

Certains points de la Liste de contrôle concernent des éléments dont seul le navire est responsable. Pour certains points de la Liste de contrôle, c'est le navire avitailleur ou le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai qui est responsable ; pour d'autres, une responsabilité conjointe est attribuée. Les cases grisées correspondent aux points qui, de façon générale, ne s'appliquent à aucune des parties ; cependant, le navire, le navire avitailleur ou le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai peuvent les cocher ou y inscrire leurs initiales s'ils le souhaitent.

L'attribution de la responsabilité à l'une des parties ne signifie pas que l'autre partie est exclue de la mise en œuvre de contrôles de conformité. L'objectif est d'identifier clairement la partie responsable de la conformité, initialement et par la suite, tant que le navire est sur le lieu d'avitaillement.

Le superviseur responsable doit vérifier personnellement tous les points relevant de la responsabilité du navire avitaillé en combustible GNL. De même, tous les points relevant de la responsabilité du navire avitailleur en GNL ou, s'il y a lieu, de l'AISP doivent être personnellement vérifiés par le responsable de l'opération à bord du navire avitailleur en GNL. En s'acquittant de leurs responsabilités, les représentants doivent veiller à ce que les conditions de sécurité des deux côtés de l'opération soient parfaitement acceptables.

Il convient pour cela de :

- vérifier qu'une personne compétente a rempli de manière satisfaisante la Liste de contrôle ;
- vérifier les données appropriées
- réaliser une inspection conjointe s'il y a lieu.

Avant le début des opérations, puis périodiquement, pour la sécurité mutuelle, le responsable de l'opération à bord du navire avitailleur en GNL, un Officier responsable du navire avitaillé, ou un représentant du terminal ou de l'exploitant du quai peuvent procéder à une inspection du navire et de l'avitailleur pour s'assurer que les deux parties remplissent leurs obligations telles qu'indiquées dans la Liste de contrôle pour le soutage de GNL – navire / navire. S'il est constaté que certaines exigences élémentaires de sécurité ne sont pas respectées, l'une ou l'autre des parties peut exiger l'interruption des opérations de soutage de GNL jusqu'à ce qu'une mesure corrective soit mise en œuvre de manière satisfaisante.

A tous moments de l'opération, les représentants de l'Autorité investie du Pouvoir de Police Portuaire peuvent procéder à une vérification de la mise en application des éléments de sécurité de la présente liste de contrôle navire/navire. Ils peuvent exiger l'interruption des opérations de soutage des dispositions de sécurité prévues ne sont pas respectées.

### STRUCTURE DE LA LISTE DE CONTRÔLE

La Liste de contrôle pour le soutage de GNL - de navire à navire comporte quatre parties.

La première partie (*Chapitre I, partie A' - Liste de contrôle avant les opérations*) concerne les points à considérer avant de commencer les opérations de soutage de GNL. Cette partie doit être complétée (séparément) avant que le navire à avitailler en GNL n'arrive au poste d'avitaillement. Il est conseillé de remplir cette partie de la Liste de contrôle lorsque la commande de soutage est passée. Les points indiqués dans cette partie concernent les accords et les informations à échanger pendant la planification des opérations de soutage de GNL. Cette partie de la liste de contrôle ne se substitue pas à l'agrément de l'avitailleur par l'AI3P.

La deuxième partie de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL - de navires à navire (*Chapitre I, partie B' - Liste de contrôle pré-transfert*) indique les contrôles physiques et les éléments à vérifier verbalement juste avant le début du soutage du GNL. La sécurité des opérations exige que toutes les déclarations pertinentes soient respectées et que la responsabilité correspondante relativement à la conformité soit acceptée, conjointement ou séparément. Si l'une ou l'autre des parties refuse d'accepter une responsabilité, cela doit être indiqué dans la colonne « Remarques » et il faudra alors déterminer si les opérations peuvent continuer. Si un point est considéré non applicable au navire, au camion avitailleur ou à l'opération prévue, un commentaire doit être noté dans la colonne « Remarques ».

La troisième partie (*Chapitre I, Partie C' - Données sur le transfert de GNL*) concerne les données de transfert à définir. Dans cette section sont échangées et convenues les paramètres relatifs à la température, densité, volume, débit, pression et aux unités applicables pour l'avitaillement en GNL.

La dernière partie de la Liste de contrôle (*Chapitre II, Liste de contrôle après transfert de GNL*) concerne les points à considérer après les opérations de soutage de GNL pour la déconnexion des raccordements mis en place pour le soutage et l'achèvement des opérations.

### CODAGE DES POINTS

Signification des mentions « A », « P » ou « R » dans la colonne « Code » :

A (« Accord »).

Ceci indique que le point en question doit faire l'objet d'un accord ou d'une procédure devant être indiqué(e) dans la colonne « Remarques » de la Liste de contrôle ou communiqué(e) sous une autre forme acceptable.

P (« Permission »)

En cas de réponse négative aux points codés « P », aucune opération ne peut être réalisée sans la permission écrite de l'autorité compétente.

R (« Revérifier »).

Ceci indique les points à revérifier à intervalles appropriés, tels que convenus entre les parties et indiqués dans la déclaration.

La déclaration commune ne doit être signée que lorsque toutes les parties ont vérifié et accepté leurs responsabilités et obligations.

**Annexe 7 – liste de contrôle pour le soutage GNL de camion à navire****Liste de contrôle pour le soutage de GNL  
de camion à navire****I. PARTIE A : Liste de contrôle avant les opérations**

(Cette partie doit être complétée avant le début effectif des opérations de soutage)

Date et heure :

Lieu d'avitaillement en GNL :

Navire avitaillé en GNL:

Camion-citerne avitailleur :

	Vérification	Navire	Camion de GNL	Code	Remarques
1	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a autorisé les opérations de transfert de GNL à l'emplacement et à l'heure spécifiés.			P	
2	Le terminal, l'exploitant du quai ou l'autorité portuaire a autorisé les opérations de transfert de GNL à l'emplacement et à l'heure spécifiés.			P	
3	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a été avisée du début des opérations de soutage de GNL selon la réglementation locale.				Heure annoncée : _____heures
4	Le terminal, l'exploitant du quai ou l'autorité portuaire a été avisé du début des opérations de soutage de GNL selon la réglementation				Heure annoncée : _____heures
5	Les exigences de L'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont respectées.				Règlements du port.
6	Les exigences du terminal, de l'exploitant du quai ou l'autorité portuaire relatives sont respectées terminaux sont respectées.				
7	Tout le personnel impliqué dans les opérations de soutage de GNL a reçu la formation appropriée et a reçu des consignes relatives aux équipements et aux procédures de soutage spécifiques pour le GNL.				
8	Le lieu d'avitaillement est accessible pour le camion-citerne, et le poids total du camion ne dépasse pas la charge maximale autorisée sur le quai ou la jetée.				
9	Le lieu d'avitaillement peut être suffisamment éclairé.			A	

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

	Vérification	Navire	Camion à GNL	Code	Remarques
10	Tout l'équipement de soutage du GNL et de détection de gaz est certifié, en bon état et adapté au service prévu.			A	
11	Les procédures relatives aux opérations de soutage, de refroidissement et de purge ont été convenues entre le navire et le camion.			A	
12	Le système et la méthode d'isolation électrique ont été convenus entre le navire et le camion.				
13	La zone d'exclusion pour le transfert de GNL a été désignée et délimitée			A	Zone d'exclusion : 20 m
14	La réglementation relative aux sources d'inflammation sera respectée. Il s'agit entre autres des restrictions sur l'usage de tabac et des dispositions concernant les flammes nues, les téléphones mobiles, les bippers, les équipements VHF et UHF, et les équipements radar et AIS.			A	
15	Tout l'équipement anti-incendie obligatoire du navire est prêt pour un usage immédiat.				
16	Tout l'équipement anti-incendie obligatoire du camion est prêt pour un usage immédiat.				
17	Tout l'équipement anti-incendie obligatoire du terminal ou du quai est prêt pour un usage immédiat.				S'il y a lieu

**I. PARTIE B : Liste de contrôle pré transfert**

(Cette partie doit être complétée avant le début effectif des opérations de transfert)

	Vérification	Navire	Camion de GNL	Code	Remarques
18	Les conditions météo et l'état de la mer sont dans les limites convenues.			A R	
19	Le navire à avitailler en GNL est correctement amarré. Les règlements relatifs aux dispositions d'amarrage sont respectés. Les défenses en place sont suffisantes.			R	
20	Des moyens d'accès sécurisés sont disponibles entre le navire et la terre.			R	
21	Le lieu d'avitaillement est suffisamment éclairé.			A R	
22	Le navire et le camion sont capables de se déplacer par leurs propres moyens dans une direction sûre et non obstruée.			R	
23	Une surveillance adéquate, effective et permanente de l'opération de soutage est en place, à la fois sur le navire et le camion-citerne de GNL.				
24	Un moyen efficace de communication entre les opérateurs et les surveillants responsables sur le navire et au niveau du camion a été mis en place et testé. La langue de communication a été définie.			A R	Canal VHF/UHF :
					Langue :
					Système primaire :
					Réseau de secours:
25	Le signal d'arrêt d'urgence et les procédures d'arrêt ont été convenus, testés, et expliqués à tout le personnel impliqué.			A	Signal d'arrêt d'urgence
26	La zone d'exclusion pour le transfert de GNL a été définie. Elle est matérialisée par une signalisation appropriée.			A	
27	La zone d'exclusion pour le transfert de GNL est exempte de personnes, d'objets et de sources d'inflammation non autorisés.			R	
28	Les portes extérieures, les hublots et les admissions de ventilation des logements sont fermés conformément au manuel opérationnel.			R	Ils ne doivent jamais être verrouillés
29	Le fonctionnement de l'équipement de détection de gaz a été testé – il est en bon état de marche.				
30	Les fiches de données de sécurité des substances (MSDS) pour le carburant GNL à avitailler sont disponibles.			A	

**GRAND PORT MARITIME DU HAVRE**

**REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

	Vérification	Navire	Camion de GNL	Code	Remarques
31	Les règlements relatifs aux sources d'inflammation sont respectés. Il s'agit entre autres des restrictions de fumer et des dispositions concernant les flammes nues, les téléphones mobiles, les bipppers, l'équipement VHF et UHF, et les équipements radar et AIS.			R	
32	Des vêtements et équipements de protection appropriés sont prêts en quantité suffisante pour un usage immédiat.				
33	Le personnel intervenant dans la connexion et la déconnexion des tuyaux d'avitaillement et le personnel à proximité directe de ces opérations utilise des vêtements et équipements de protection suffisants et appropriés.				
34	Les torches manuelles (lampes de poche) sont du type certifié anti-déflagration.				
35	Le système d'aspersion d'eau a été testé et est prêt pour un usage immédiat.				S'il y a lieu.
36	Les dispositifs de récupération de déversements sont d'un volume approprié, en place, et vides.				
37	Le système de protection de coque est en place.				Le cas échéant.
38	Les pompes et les compresseurs de soutage sont en bon état de marche.			A	Le cas échéant.
39	Toutes les vannes télécommandées sont bien entretenues et en bon état de marche.				
40	Les jauges, alarmes de haut niveau et alarmes à haute pression du système de soutage sont opérationnelles, correctement réglées et en bon état de marche.				
41	Les réservoirs du navire sont protégés en permanence contre le remplissage excessif accidentel, le niveau de remplissage est surveillé en permanence et les alarmes sont correctement réglées.			R	Intervalles ne dépassant pas _____minutes
42	Tous les dispositifs de sécurité et de contrôle des installations GNL ont été vérifiés, testés et constatés en bon état de marche.				
43	L'équipement de contrôle de la pression et l'équipement de gestion de l'évaporation et de la re-liquéfaction est opérationnel et en bon état de marche.				
44	A bord du navire et sur le camion-citerne, les vannes de sécurité ESD, les vannes automatiques ou des dispositifs semblables ont été testés, leur bon état de marche a été constaté, et ils sont opérationnels. Les informations relatives à la vitesse de fermeture des vannes ESD ont été communiquées.			A	Navire à ESD : _____secondes
45	La configuration initiale pour le soutage de GNL a été vérifiée. Les connexions inutilisées sont fermées, obturées et entièrement boulonnées.				



GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

	Vérification	Navire	Camion de GNL	Code	Remarques
46	Les tuyaux, conduites fixes et collecteurs de soutage sont en bon état, correctement calés, soutenus, correctement reliés, contrôlés et constatés sans fuites, et homologués pour le transfert de GNL.				
47	La connexion de soutage entre le navire et le camion avitailleur est dotée de raccords à sec.				S'il y a lieu.
48	La connexion de soutage entre le navire et le camion avitailleur GNL est dotée de dispositifs d'isolation électrique adéquats.				
49	Des dispositifs de déconnexion à sec sont en place dans les connexions de soutage, ont fait l'objet d'un contrôle visuel et leur bon état de fonctionnement a été constaté.			A	
50	Le camion-citerne est mis à la terre électriquement et ses roues sont calées.				
51	Le moteur du camion-citerne est arrêté pendant la connexion, la purge et la déconnexion des tuyaux de soutage de GNL.				
52	Le moteur du camion-citerne est arrêté pendant le transfert.				Sauf si le fonctionnement du moteur du camion est nécessaire pour le transfert du GNL.
53	Les plans pour les urgences anti-incendie sont accessibles à l'extérieur du navire.				Emplacement :
54	Un raccord international de jonction des manches incendie avec la terre type a été fourni.				S'il y a lieu
55	Les spécifications du GNL ont été convenues entre le navire et le camion.			A	Par ex. type, température et densité du GNL.
56	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a été informée que les opérations de soutage allaient débuter et elle a informé les autres navires situés à proximité immédiate.				

**I. PARTIE C : Données de transfert de GNL**

(Cette partie doit être complétée avant le début effectif des opérations de transfert)

**Valeurs convenues des températures et pressions initiales**

	Navire recevant le GNL		Camion fournisseur de GNL		
Température initiale du réservoir de GNL :					°C/°F
Pression initiale du réservoir de GNL :					bar/psi (abs)

**Opérations de soutage convenues**NB : Unité convenue:  m<sup>3</sup>  Tonnes  \_\_\_\_\_

Physical Quantity Unit (PQU):

	Réservoir 1	Réservoir 2	
Quantité à transférer convenue:			PQU
Pression initiale:			bar/psi (abs)
Débit initial:			PQU par heure
Débit maximal :			PQU par heure
Débit de remplissage en fin de chargement :			PQU par heure
Pression max du collecteur:			bar/psi (abs)

**Valeurs maximales et minimales convenues**

	Maximum	Minimum	
Pression de service maximale :			bar/psi (abs)
Pressions maximales et minimales dans les soutes de GNL :			bar/psi (abs)
Températures maximales et minimales du GNL :			°C/°F
Limite de remplissage maximale des soutes de GNL :			%

**Déclaration**

Nous, soussignés, avons vérifié les éléments ci-dessus des parties A, B et C du Chapitre II conformément aux instructions et avons pu constater que les indications inscrites sont exactes.

Nous avons également pris des dispositions pour que des contrôles périodiques soient effectués selon les besoins et avons convenu que les éléments signalés par le code 'R' dans la Liste de contrôle devaient être revérifiés à des intervalles n'excédant pas \_\_\_\_ heures.

S'il vient à notre connaissance qu'un élément vient à être modifié, nous en informerons immédiatement l'autre partie.

Navire	Souteur
Nom	Nom
Rang	Position
Signature	Signature
Date	Date
Heure	Heure

Contrôles périodiques								
Date								
Heure								
Initiales pour le navire								
Initiales pour le camion								
Initiales pour le terminal								

**Instructions pour compléter la Liste de contrôle**

Signification des mentions « A », « R » ou « P » dans la colonne « Code »:

- A (« Accord »).  
Ceci indique que le point en question doit faire l'objet d'un accord ou d'une procédure devant être détaillé(e) dans la colonne « Remarques » de la Liste de contrôle ou communiqué(e) sous une autre forme acceptable.
- R (« Revérifier »).  
Ceci indique les points à revérifier à intervalles appropriés, tels que convenus entre les parties et indiqués dans la déclaration.
- P (« Permission »).  
Ceci indique que l'autorisation doit être accordée par les autorités.

La déclaration commune ne doit être signée que lorsque toutes les parties ont vérifié et accepté leurs responsabilités et obligations.

Une fois dûment signé, ce document doit être conservé au moins un an à bord du navire à avitailler en GNL.

## II Liste de contrôle post-transfert de GNL

(Cette partie doit être complétée après l'achèvement des opérations de transfert)

	Vérification	Navire	Camion de GNL	Code	Remarques
57	Les tuyaux, les conduites fixes et les collecteurs ont été purgés et sont prêts à être déconnectés.			A	
58	Les vannes commandées à distance et les vannes manuelles sont fermées et prêtes pour la déconnexion.			A	
59	Après la déconnexion, la zone de sécurité de transfert de GNL a été désactivée. La signalisation correspondante a été retirée.			A	
60	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a été informée de l'achèvement des opérations de soutage de GNL.				Horaire indiqué : _____ heures
61	Le terminal, l'exploitant du quai ou l'autorité portuaire a été informé de l'achèvement des opérations de soutage de GNL.				Horaire indiqué : _____ heures
62	L'autorité investie du pouvoir de police portuaire a été informée de l'achèvement des opérations de soutage et se charge d'en informer les autres navires situés à proximité.				
63	Les presque incidents et les incidents survenus ont été signalés à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.				N° de rapport :

### Déclaration

Nous, soussignés, avons vérifié les points ci-dessus du Chapitre II conformément aux instructions et avons pu constater que les indications inscrites étaient correctes.

Navire	Camion de GNL
Nom	Nom
Rang	Position
Signature	Signature
Date	Date
Heure	Heure

## Liste de contrôle pour le soutage de GNL de camion à navire

### LIGNES DIRECTRICES

#### GÉNÉRALITÉS

Les responsabilités et obligations relatives à la sécurité des opérations pendant l'avitaillement en GNL d'un navire sont partagées conjointement entre le capitaine du navire, l'opérateur du camion avitailleur en GNL et, s'il y a lieu, le représentant du terminal ou l'exploitant du quai. Avant le début des opérations de soutage de GNL, le capitaine, l'opérateur du camion avitailleur en GNL et, s'il y a lieu, le représentant du terminal ou l'exploitant du quai doivent :

- convenir par écrit des procédures de transfert, y compris des débits maximaux de chargement ou de déchargement ;
- convenir par écrit de la procédure à appliquer en cas d'urgence, et
- remplir et signer la Liste de contrôle pour le soutage de GNL du camion au navire.

#### UTILISATION DE LA LISTE DE CONTRÔLE POUR LE SOUTAGE DE GNL DU CAMION AU NAVIRE

Les directives suivantes ont été rédigées pour faciliter l'utilisation conjointe de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL de camion à navire :

Le capitaine et toutes les personnes du navire sous ses ordres doivent respecter rigoureusement ces exigences pendant que le navire est à quai. L'opérateur du camion avitailleur en GNL et, s'il y a lieu, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai, doivent s'assurer que le personnel du camion et, s'il y a lieu, le personnel à terre respectent également ces exigences. Chaque partie s'engage à coopérer pleinement dans l'intérêt mutuel d'une réalisation sûre et efficace des opérations.

Les responsabilités relatives aux éléments de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL - du camion au navire sont indiquées dans le document. L'acceptation de ces responsabilités est confirmée en cochant la case appropriée ou en y inscrivant ses initiales, et en signant la déclaration située à la fin de la Liste de contrôle. Une fois signé, le document constitue les conditions minimales pour un déroulement sûr des opérations, convenues par l'échange mutuel de données importantes.

Certains points de la Liste de contrôle concernent des éléments dont seul le navire est responsable. Pour certains points de la Liste de contrôle, c'est le camion-citerne ou le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai qui est seul responsable ; pour d'autres, une responsabilité conjointe est attribuée. Les cases grisées correspondent aux points qui, de façon générale, ne s'appliquent à aucune des parties ; cependant, le navire, le camion ou le terminal peuvent les cocher ou y inscrire leurs initiales s'ils le souhaitent.

L'attribution de la responsabilité à l'une des parties ne signifie pas que l'autre partie est exclue de la mise en œuvre de contrôles de conformité. L'objectif est d'identifier clairement la partie responsable de la conformité, initialement et par la suite, tant que le navire est sur le lieu d'avitaillement.

Le superviseur responsable doit vérifier personnellement tous les points relevant de la responsabilité du navire avitaillé en combustible GNL. De même, tous les points relevant de la responsabilité du camion avitailleur en GNL ou, s'il y a lieu, du représentant du terminal ou de l'exploitant du quai, doivent être personnellement vérifiés par l'opérateur du camion avitailleur en GNL ou, s'il y a lieu, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai. En s'acquittant de leurs responsabilités, les représentants doivent veiller à ce que les conditions de sécurité des deux côtés de l'opération soient parfaitement acceptables.

Il convient pour cela de :

- vérifier qu'une personne compétente a rempli de manière satisfaisante la Liste de contrôle ;
- vérifier les données appropriées
- réaliser une inspection conjointe s'il y a lieu.

Avant le début des opérations, puis périodiquement, pour la sécurité mutuelle, l'opérateur du camion avitailleur en GNL et, s'il y a lieu, un représentant du terminal ou de l'exploitant du quai et, le cas échéant, un officier responsable du navire, peuvent procéder à une inspection du navire et du camion pour s'assurer que le navire et le camion remplissent leurs obligations telles qu'indiquées dans la Liste de contrôle pour le soutage de GNL - de camion à navire. S'il est constaté que certaines exigences élémentaires de sécurité ne sont pas respectées, l'une ou l'autre des parties peut exiger l'interruption des opérations de soutage de GNL jusqu'à ce qu'une mesure corrective soit mise en œuvre de manière satisfaisante.

### STRUCTURE DE LA LISTE DE CONTRÔLE

La Liste de contrôle pour le soutage de GNL - de camion à navire comporte quatre parties.

La première partie (*'Chapitre I, partie A' - Liste de contrôle avant les opérations*) concerne les points à considérer avant de commencer les opérations de soutage de GNL. Cette partie doit être complétée (séparément) avant que le navire à avitailler en GNL n'arrive au poste d'avitaillement. Il est conseillé de remplir cette partie de la Liste de contrôle lorsque la commande de soutage est passée. Les points indiqués dans cette partie concernent les accords et les informations à échanger pendant la planification des opérations de soutage de GNL. Cette partie de la liste de contrôle ne se substitue pas à l'agrément de l'avitailleur par l'A13P.

La deuxième partie de la Liste de contrôle pour le soutage de GNL - de camion à navire (*'Chapitre I, partie B' - Liste de contrôle pré-transfert*) indique les contrôles physiques et les éléments à vérifier verbalement juste avant le début du soutage du GNL. La sécurité des opérations exige que toutes les déclarations pertinentes soient respectées et que la responsabilité correspondante relativement à la conformité soit acceptée, conjointement ou séparément. Si l'une ou l'autre des parties refuse d'accepter une responsabilité, cela doit être indiqué dans la colonne « Remarques » et il faudra alors déterminer si les opérations peuvent continuer. Si un point est considéré non applicable au navire, au camion avitailleur ou à l'opération prévue, un commentaire doit être noté dans la colonne « Remarques ».

La troisième partie (*'Chapitre I, Partie C' - Données sur le transfert de GNL*) concerne les données de transfert à définir. Dans cette section sont échangées et convenues les paramètres relatifs à la température, densité, volume, débit, pression et aux unités applicables pour l'avitaillement en GNL.

La dernière partie de la Liste de contrôle (*'Chapitre II, Liste de contrôle après transfert de GNL*) concerne les points à considérer après les opérations de soutage de GNL pour la déconnexion des raccordements mis en place pour le soutage et l'achèvement des opérations.

### CODAGE DES POINTS

Signification des mentions « A », « P » ou « R » dans la colonne « Code » :

A (« Accord »).

Ceci indique que le point en question doit faire l'objet d'un accord ou d'une procédure devant être indiqué(e) dans la colonne « Remarques » de la Liste de contrôle ou communiqué(e) sous une autre forme acceptable.

P (« Permission »)

En cas de réponse négative aux points codés « P », aucune opération ne peut être réalisée sans la permission écrite de l'autorité compétente.

R (« Revérifier »).

Ceci indique les points à revérifier à intervalles appropriés, tels que convenus entre les parties et indiqués dans la déclaration.

La déclaration commune ne doit être signée que lorsque toutes les parties ont vérifié et accepté leurs responsabilités et obligations.

## 1. LE HAVRE PORT CONTROL

### VHF Canal 12

OR

**Phone : (33) 2 32 74 70 71**

LE HAVRE PORT CONTROL:

- Immediately advises Fire Brigades
- Alerts all the Authorities and Services as requires by the Port Emergency Plans

## 2. CRUISES TERMINAL (PFSO)

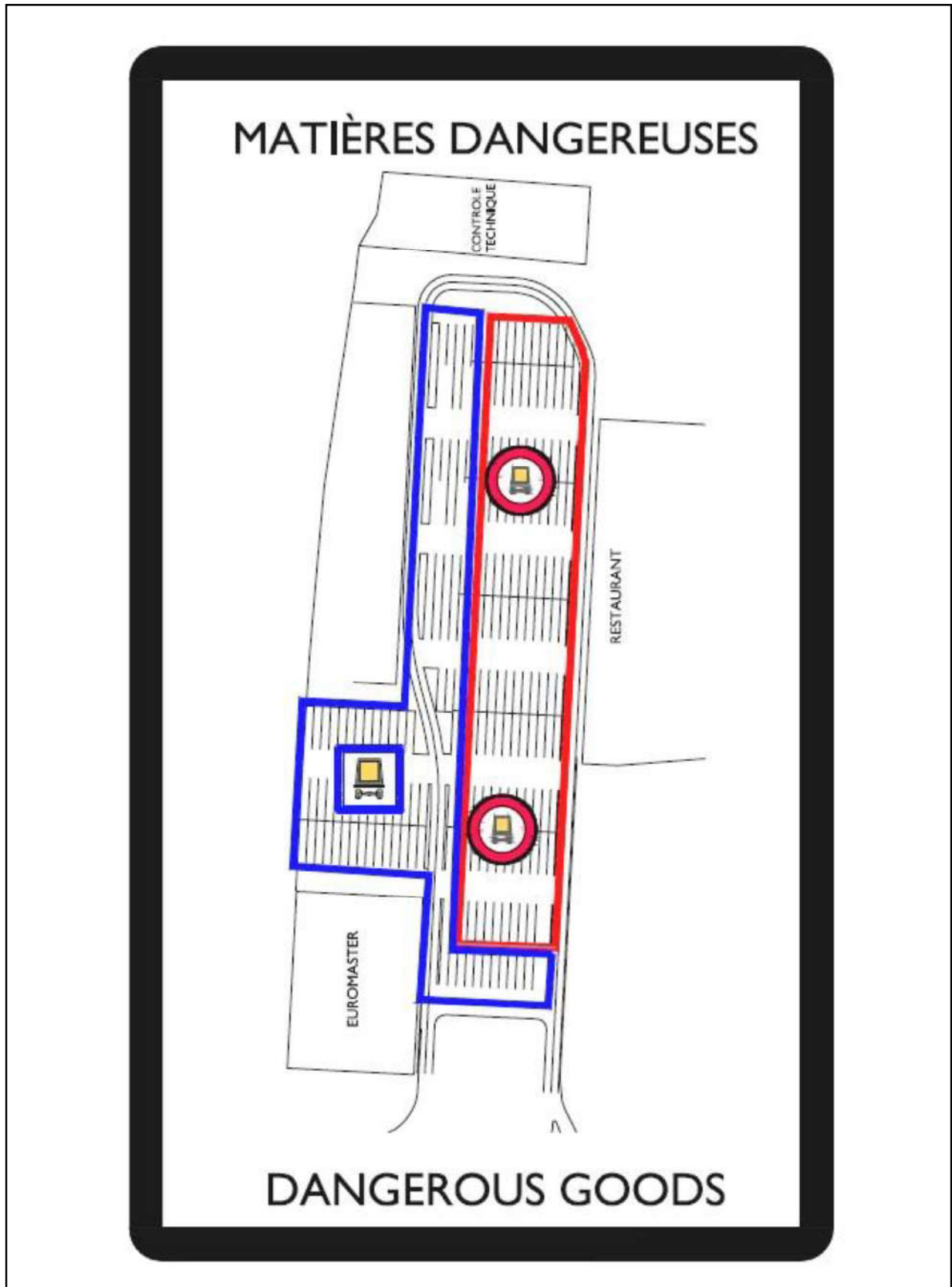
**By radio** provided by PFSO and checked before starting LNG bunkering operation

**Phone (33) \_\_\_\_\_**

PFSO:

- Confirms the incident to Le Havre Port Control
- Opens the port facility gates and welcome Fire Brigades teams.
- If necessary actives the Emergency Escape Plans of the port facility

**Annexe 8 – stationnement des véhicules matières dangereuses au centre routier**





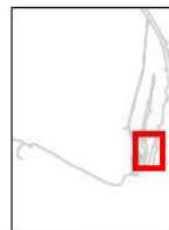
**Annexe 9 – Zone d'interdiction d'échange des conteneurs classes 1.1, 1.2, 1.5 et 1.6**



**Règlement local  
Matières dangereuses**

Zone d'échange des  
conteneurs classes 1.1 ;  
1.2 ; 1.5 et 1.6 interdite ou  
réglementée selon l'article  
116.2

70,6 ha



N° : 2015\_080  
3401/2017  
Tous droits réservés GPMH, 2017.



**Annexe 10 : Atlas des quais**

Préfecture de la Seine-Maritime - SIRACEDPC


76-2018-03-30-002

3 - Annexe 10 atlas des quais du RLMD GPMH

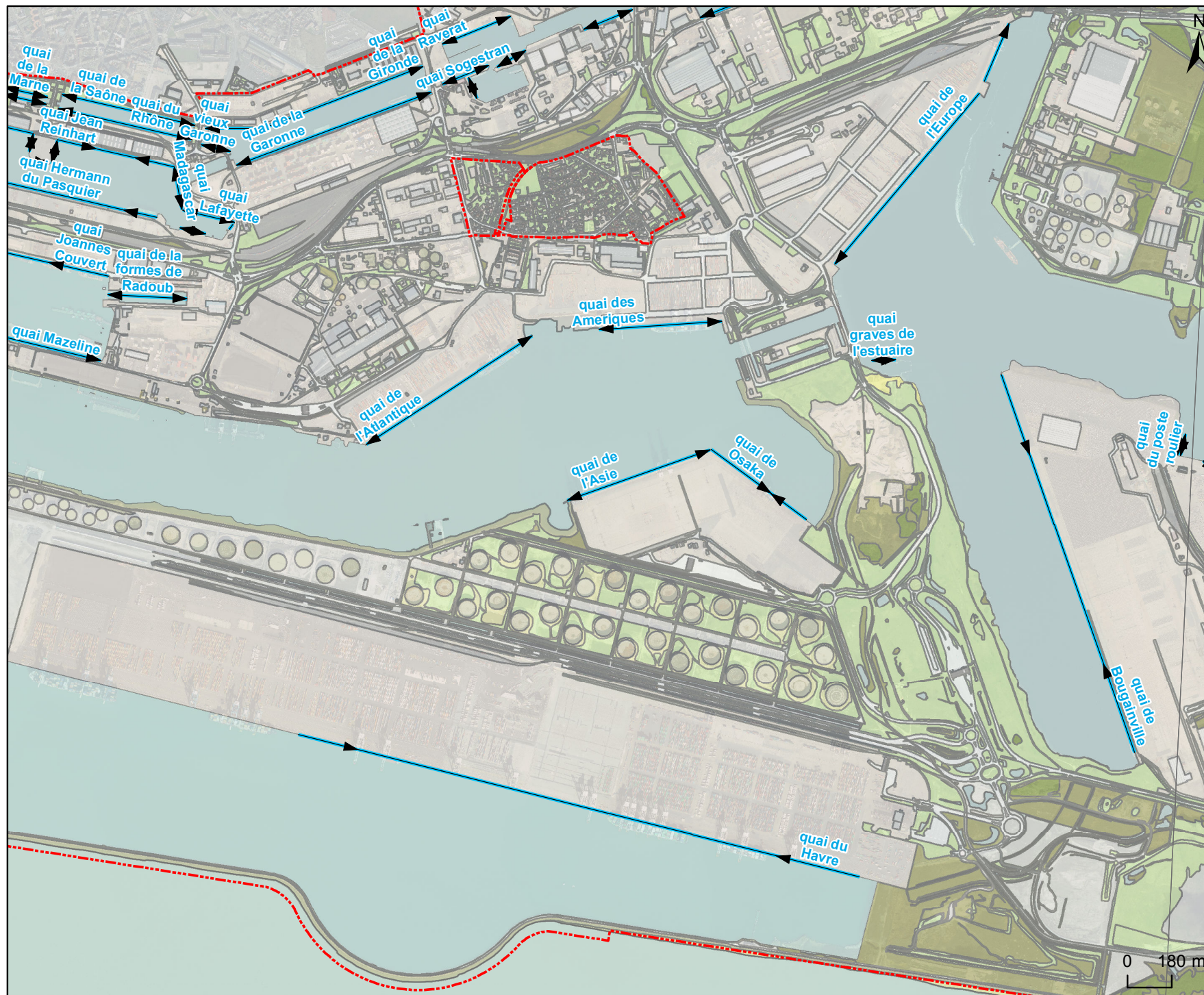


# Carte des quais

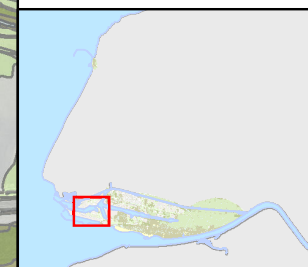
Port 2000 / Darse

 Circonscription du GPMH

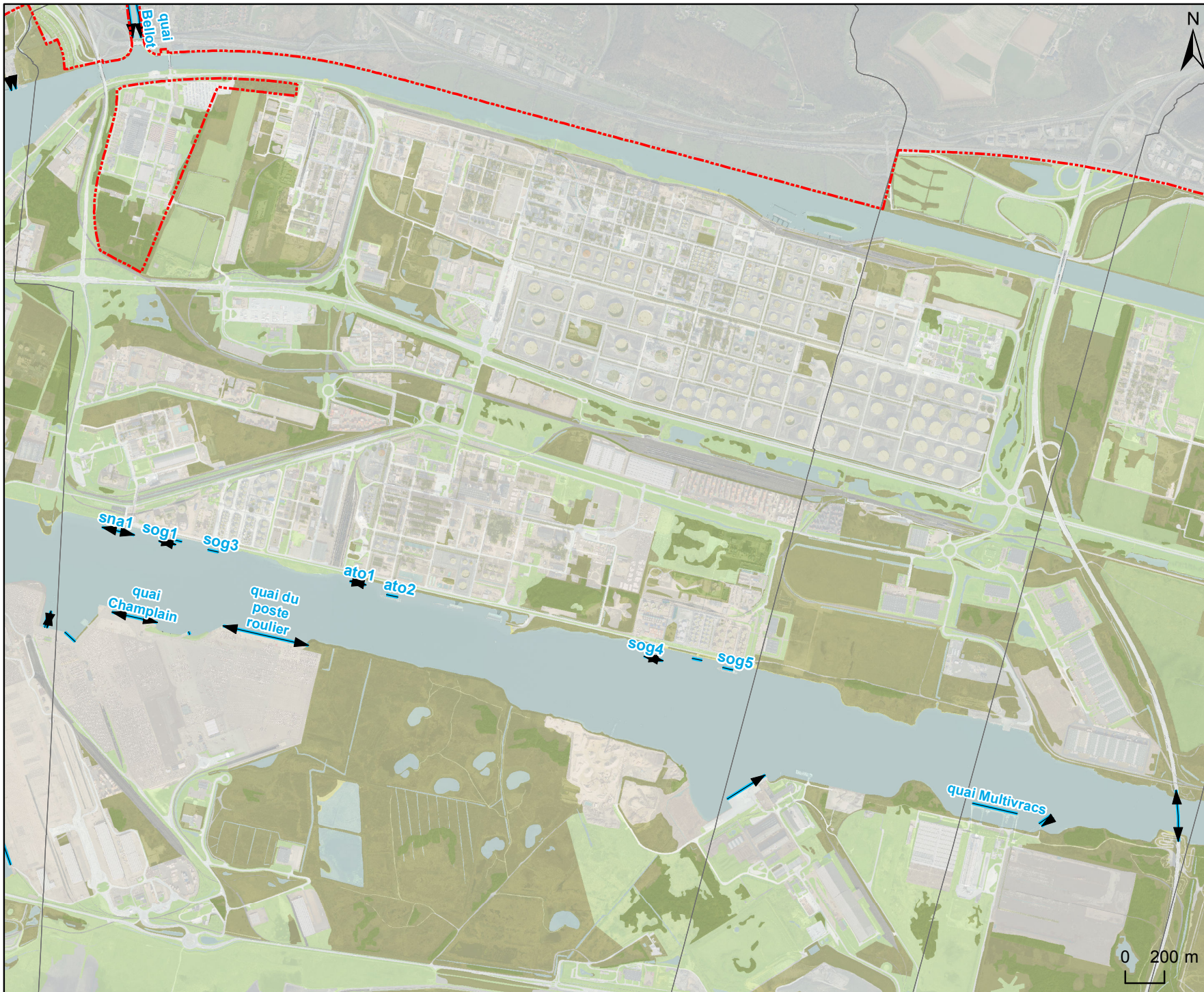
 Quai



Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.







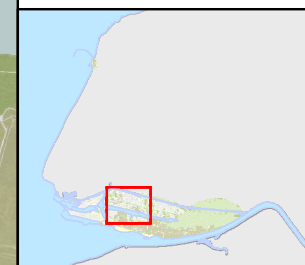


## Carte des quais

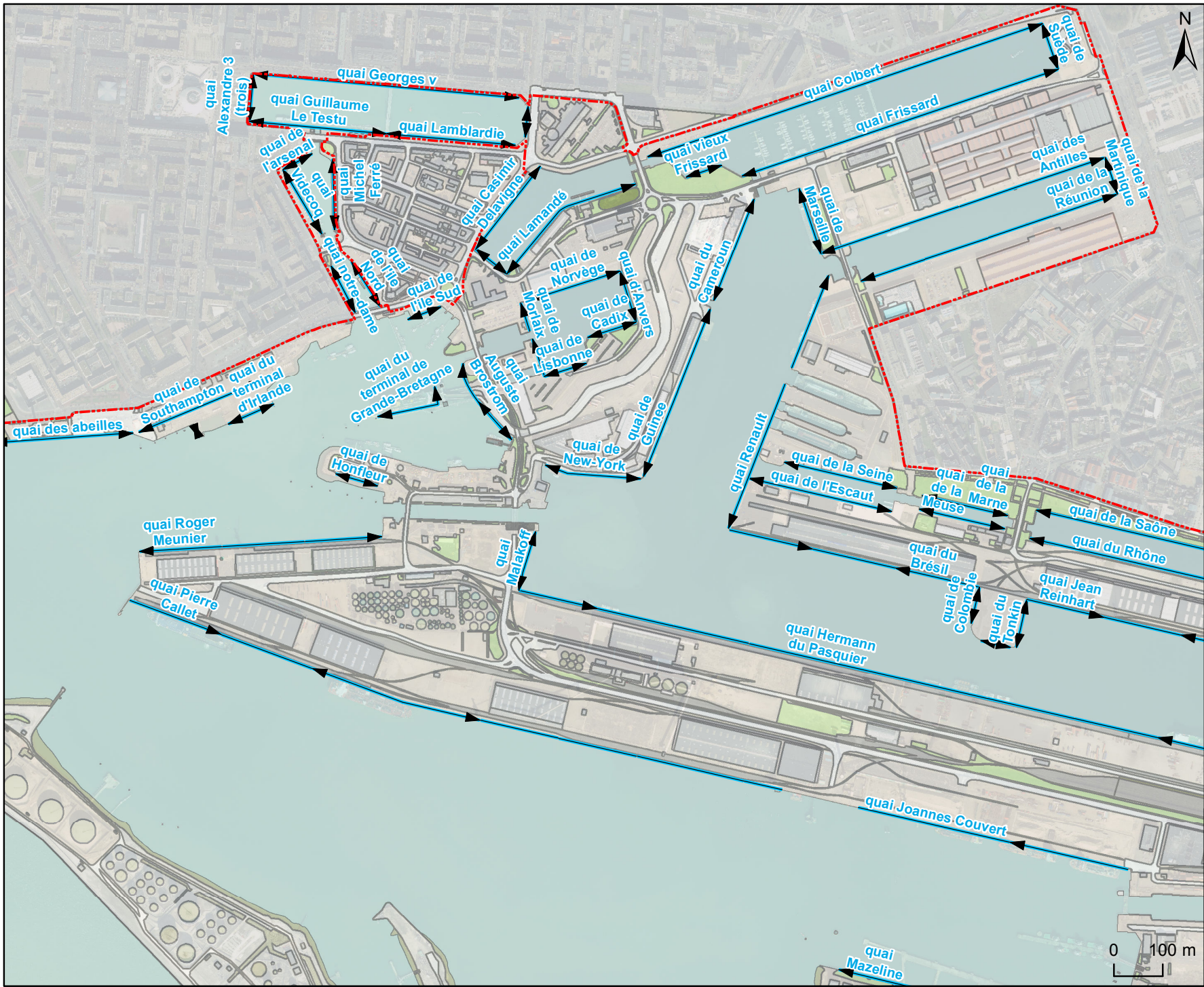
-  
Grand canal du Havre

-  Circonscription du GPMH
-  Quai

Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.





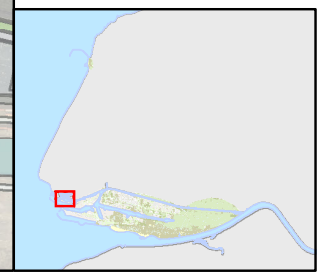


### Carte des quais

Le Havre centre

- Circonscription du GPMH
- Quai


Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.





## Carte des quais

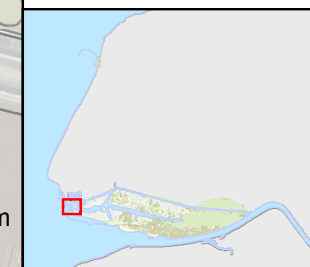
-  
CIM

 Circonscription du GPMH

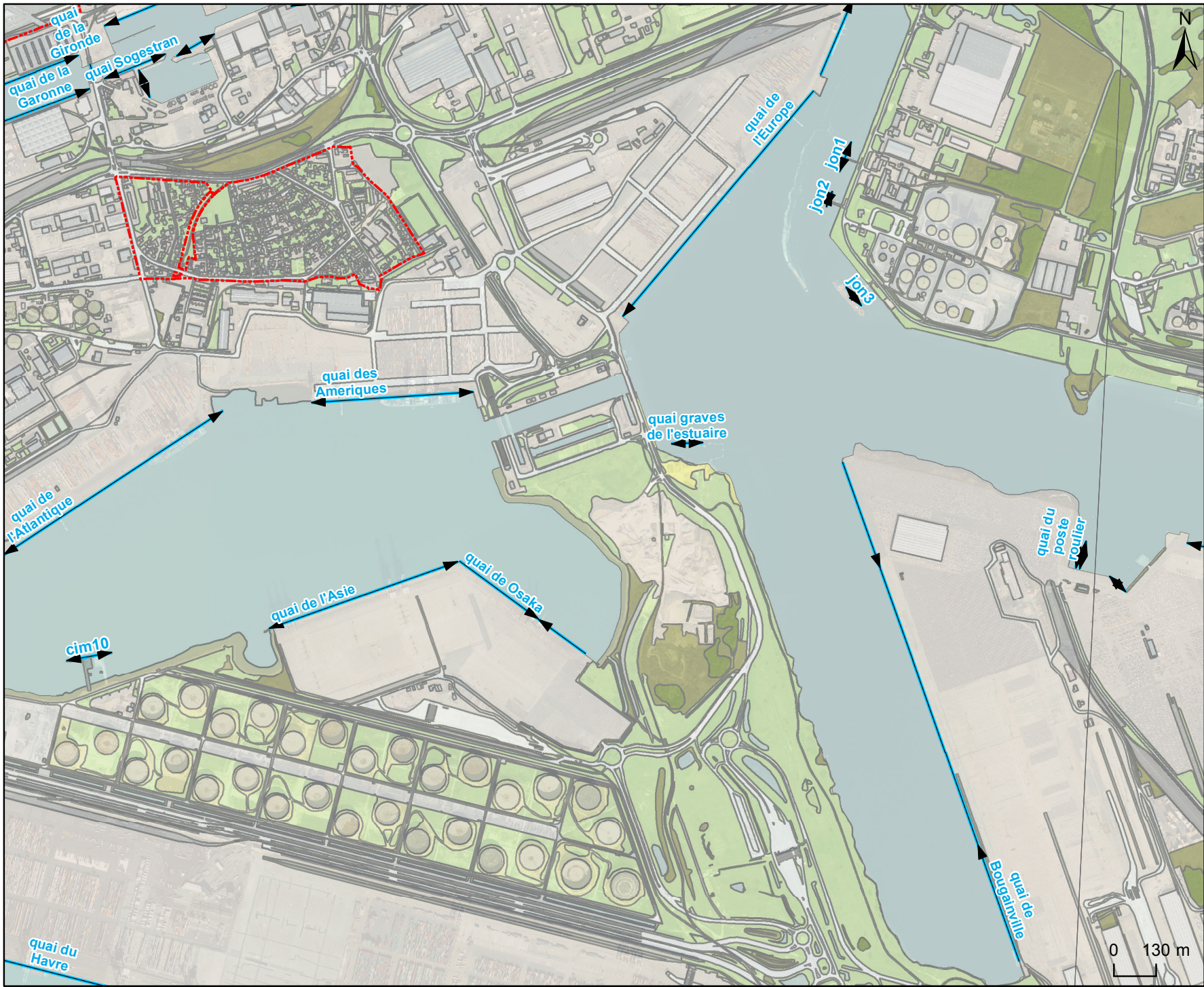
 Quai



Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.







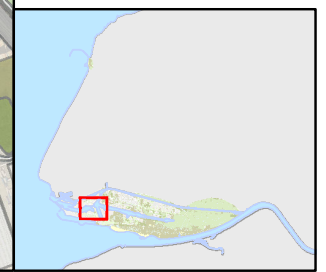


# Carte des quais

Le Havre / Darse

-  Circonscription du GPMH
-  Quai

Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.




0 130 m

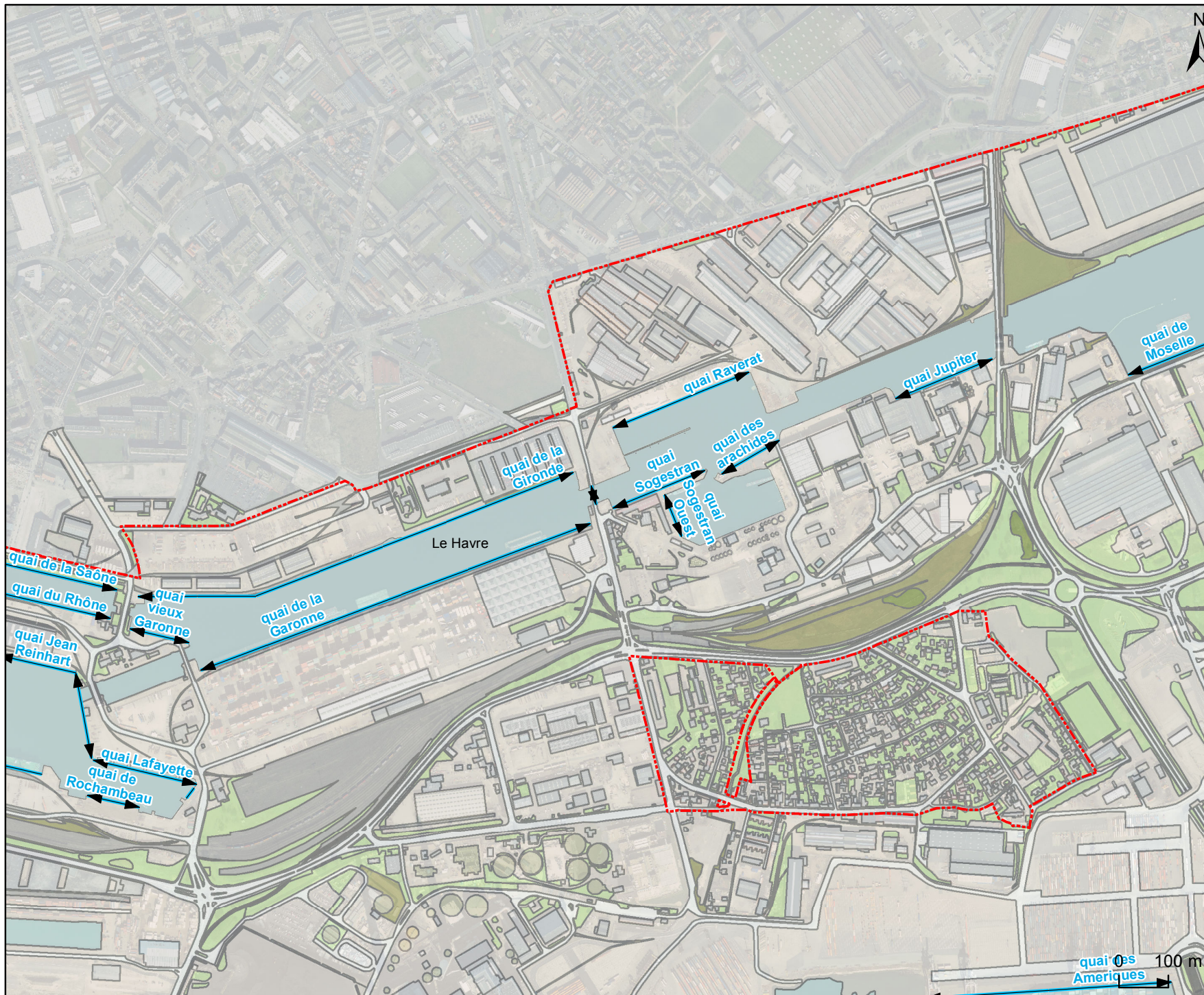


# Carte des quais

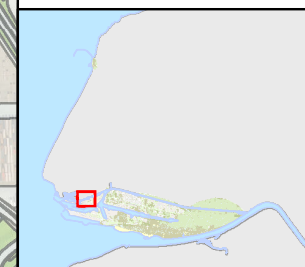
Le Havre / Gravelle

 Circonscription du GPMH

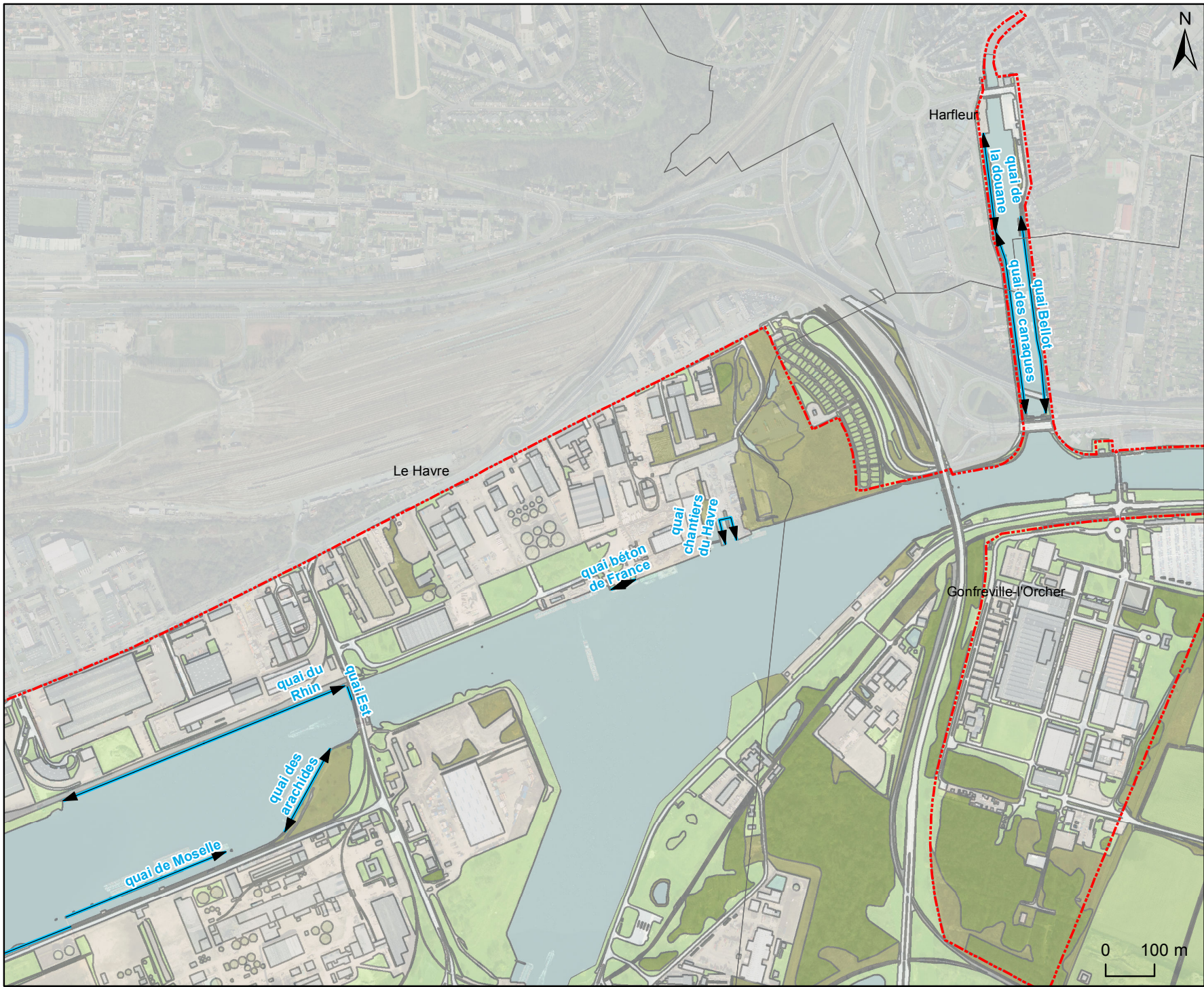
 Quai



Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.









# Carte des quais

Le Havre / Harfleur

-  Circonscription du GPMH
-  Quai

Date: 06/02/2018  
 Affaire GEOM 2018\_012  
 Tous droits réservés GPMH, 2018.

