



PREFECTURE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

ARRÊTÉ

portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses
dans le port de Nantes Saint Nazaire

La Préfète de la région Pays de la Loire
Préfète de la Loire-Atlantique

Officier de la Légion d'honneur
Commandeur de l'ordre nationale du Mérite

- VU le code des transports,
- VU le code de l'environnement,
- VU le décret n° 2008-1035 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire,
- VU le décret n° 77-1321 du 29 novembre 1977 modifié par le décret n°92-158 du 20 février 1992, en ce qui concerne les travaux relatifs à la réparation navale,
- VU le décret n° 2003-920 portant transposition de la directive européenne 2000/59/CE sur les installations de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison et modifiant le code des ports maritimes,
- VU le décret n° 86-1274 du 10 décembre 1986 portant publication de la Convention Internationale n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires faite à Genève le 25 juin 1979,
- VU le décret n° 2007-700 du 3 mai 2007 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement,
- VU l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié relatif au transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes,
- VU l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif à l'accord européen au transport international des marchandises dangereuses par route (dit arrêté ADR),
- VU l'arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au règlement concernant le transport international des marchandises dangereuses à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (dit arrêté RID),
- VU l'arrêté du 5 décembre 2002 modifié relatif à l'accord européen au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (dit arrêté ADN),
- VU l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires,
- VU l'arrêté préfectoral du 25 janvier 2013 portant règlement particulier de police du port de Nantes Saint Nazaire,
- VU les études des dangers liés au transport et à la manutention des marchandises dangereuses sur le port de Nantes Saint-Nazaire en date des 4 octobre 2010 et 27 août 2014,



- **ARRETE :**

- Article 1 - Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Nantes Saint Nazaire sont soumis au règlement annexé au présent arrêté.
- Article 2 - L'arrêté préfectoral en date du 20 décembre 2004 concernant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports de la Loire maritime est abrogé.
- Article 3 – Le présent arrêté entre en vigueur 15 jours après sa date de publication.
- Article 4 – Le Président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Loire-Atlantique.

Nantes, le **22 DEC. 2017**

La Préfète de la région Pays de la Loire
Préfète de la Loire-Atlantique

pour la préfète et par délégation
le sous-préfet, directeur de cabinet

Johann MOUGNOT

REGLEMENT LOCAL
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES
MARCHANDISES DANGEREUSES
DANS LE PORT DE NANTES SAINT NAZAIRE

Annexe à l'arrêté préfectoral du

2017

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES	6
<i>CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT</i>	<i>6</i>
<i>CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES</i>	<i>6</i>
<i>DEFINITIONS</i>	<i>6</i>
TITRE I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT	8
SECTION I – REGLEMENTATIONS	8
<i>Article 11-1 – REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS</i>	<i>8</i>
<i>Article 11-2 – AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES</i>	<i>8</i>
<i>Article 11-3 – DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES</i>	<i>8</i>
SECTION II – EXPERTS ET EXPLOITANTS	8
<i>Article 12-1 - EXPERTS</i>	<i>8</i>
<i>Article 12-2 - EXPLOITANTS</i>	<i>8</i>
TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS	9
SECTION I – DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT	9
<i>Article 21-1 - DECLARATION ET AUTORISATION</i>	<i>9</i>
<i>Article 21-2 - CONDITIONS</i>	<i>10</i>
<i>Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES</i>	<i>11</i>
<i>Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX</i>	<i>12</i>
<i>Article 21-5 – APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION</i>	<i>13</i>
SECTION II – DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE-PLEINS ET HANGARS	13
<i>Article 22-1 – OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS</i>	<i>13</i>
<i>Article 22-2 – CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS</i>	<i>13</i>
<i>Article 22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE</i>	<i>13</i>
<i>Article 22-4 - FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRES-PLEINS</i>	<i>14</i>
<i>Article 22-5 - MATERIELS D'ECLAIRAGE</i>	<i>14</i>
<i>Article 22-6 - MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE</i>	<i>14</i>
<i>Article 22-7 - TELEPHONE - RADIOTELEPHONE</i>	<i>14</i>
SECTION III - DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES	14
<i>Article 23-1 - DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE</i>	<i>14</i>
<i>Article 23-2 - PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT</i>	<i>16</i>
<i>Article 23-3 - PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS</i>	<i>16</i>
SECTION IV – GARDIENNAGE	16
<i>Article 24-1 – LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT</i>	<i>17</i>
<i>Article 24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION</i>	<i>17</i>
TITRE III - DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION	18
SECTION I – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT	18
<i>Article 31-1 - CONDITIONS</i>	<i>18</i>
<i>Article 31-2 – INTERDICTIONS</i>	<i>18</i>
SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES	18
<i>Article 32-1 - OPERATIONS VISANT LES ENGIN DE TRANSPORT</i>	<i>18</i>
<i>Article 32-2 - OPERATIONS DE NUIT</i>	<i>18</i>
SECTION III – MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC	18
<i>Article 33-1 - LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES</i>	<i>18</i>
<i>Article 33-2 - CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC</i>	<i>18</i>
<i>Article 33-3 - CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC</i>	<i>19</i>
<i>Article 33-4 - FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT</i>	<i>19</i>
<i>Article 33-5 - LIAISONS EQUIPOTENTIELLES</i>	<i>19</i>
SECTION IV – MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONÇUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC	20
<i>Article 34-1 - CONDITIONS</i>	<i>20</i>
SECTION V – MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES	20
<i>Article 35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT</i>	<i>20</i>

Article 35-2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS.....	21
SECTION VI - ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS	21
Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES.....	21
Article 36-2 – CONFORMITE A LA CONVENTION C.S.C.	21
TITRE IV - DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX	23
SECTION I - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX.....	23
Article 41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D’INERTAGE ET DE DEGAZAGE	23
Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES.....	24
SECTION II - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES.....	24
Article 42-1 – REGLES APPLICABLES	24
SECTION III - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGIN DE SERVITUDE	24
Article 43-1 - REGLES APPLICABLES	24
SECTION IV - PRECAUTIONS D’ORDRE NAUTIQUE - AMARRAGE	25
Article 44-1 - MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX.....	25
Article 44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L’INFLAMMABILITE OU L’EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE.....	25
Article 44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE	25
SECTION V – ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX	26
Article 45-1 - REGLES APPLICABLES	26
SECTION VI – CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE	26
Article 46-1 - REGLES APPLICABLES	26
SECTION VII – REPARATION A BORD	26
Article 47-1 – REGLES APPLICABLES	26
SECTION VIII – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX	26
Article 48-1 – REGLES APPLICABLES	26
SECTION IX – CONDUITE A TENIR EN CAS D’INCIDENT	26
Article 49-1 - REGLES APPLICABLES	26
TITRE V - TRAVAUX D’AMENAGEMENT, D’ENTRETIEN ET DE REPARATIONS A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPECIALISES DES PORTS MARITIMES.....	27
Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD.....	27
Article 52 - AUTORISATION D’ADMISSION	27
Article 53 – VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES.....	27
Article 54 - NAVIRES INERTES.....	27
Article 55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES	27
CHAPITRE II - PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES	28
CLASSE 1 - MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES.....	28
Article 110 - CHAMP D’APPLICATION	28
Article 111 – EXEMPTIONS.....	28
Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES.....	28
Article 113 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS.....	28
Article 114 - DEPOTS A TERRE	29
Article 115 – GARDIENNAGE	30
Article 116 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	30
Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS.....	30
Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX	30
Article 119 - PERSONNEL D’EXPLOITATION	31
Article 120 – NITRATE D’AMMONIUM	31
CLASSE 2 - GAZ	32
DISPOSITIONS GENERALES.....	32
Article 210 – CHAMP D’APPLICATION	32
Article 211 – PROPRIETES.....	32

MESURES APPLICABLES.....	32
Article 212 – DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC.....	32
Article 213 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	32
Article 214 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS.....	32
Article 215 – GARDIENNAGE.....	33
Article 216 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	33
Article 217 – MANUTENTION.....	33
Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES.....	33
Article 219 – PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ.....	33
Article 220 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D’HABITATION A BORD.....	33
CLASSE 3 - LIQUIDES INFLAMMABLES.....	34
PRESCRIPTIONS GENERALES.....	34
Article 310 – CHAMP D’APPLICATION.....	34
Article 311 – PROPRIETES.....	34
MESURES APPLICABLES.....	34
Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX.....	34
Article 313 – GARDIENNAGE.....	34
Article 314 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	34
Article 315 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D’HABITATION A BORD.....	34
CLASSE 4.1 - SOLIDES INFLAMMABLES.....	35
Article 410 – PROPRIETES.....	35
MESURES APPLICABLES.....	35
Article 411 – DEPOTS A TERRE.....	35
Article 412 – GARDIENNAGE.....	35
CLASSE 4.2 - MATIERES SUJETTES A L’INFLAMMATION SPONTANEE.....	36
DISPOSITIONS GENERALES.....	36
Article 420 – PROPRIETES.....	36
MESURES APPLICABLES.....	36
Article 421 – GARDIENNAGE.....	36
CLASSE 4.3 – MATIERES DANGEREUSES EN PRESENCE D’HUMIDITE.....	37
DISPOSITIONS GENERALES.....	37
Article 430 – PROPRIETES.....	37
MESURES APPLICABLES.....	37
Article 431 - MANUTENTION DES COLIS.....	37
CLASSE 5.1 - MATIERES COMBURANTES.....	38
DISPOSITIONS GENERALES.....	38
Article 510 – PROPRIETES.....	38
MESURES APPLICABLES.....	38
Article 511 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	38
DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D’AMMONIUM.....	38
Article 512 – PROPRIETES.....	38
Article 513 – TYPES DE NITRATES D’AMMONIUM ET D’ENGRAIS AU NITRATE D’AMMONIUM.....	38
Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	38
Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L’EMBARQUEMENT.....	39
Article 516 – DEPOTS A TERRE.....	39
Article 517 – GARDIENNAGE.....	39
Article 518 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DES NAVIRES.....	40
Article 519 – CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DES NAVIRES.....	40
CLASSE 5.2 - PEROXYDES ORGANIQUES.....	41

DISPOSITIONS GENERALES	41
Article 520 – PROPRIETES.....	41
MESURES APPLICABLES.....	41
Article 521 – DEPOTS A TERRE	41
Article 522 – GARDIENNAGE	41
Article 523 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	41
CLASSE 6.1 - MATIERES TOXIQUES	42
DISPOSITIONS GENERALES	42
Article 610 – PROPRIETES.....	42
CLASSE 6.2 - MATIERES INFECTIEUSES.....	43
DISPOSITIONS GENERALES	43
Article 620 – PROPRIETES.....	43
MESURES APPLICABLES.....	43
Article 621 - DÉPOTS A TERRE	43
Article 622 - OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT.....	43
CLASSE 7 - MATIERES RADIOACTIVES.....	44
DISPOSITIONS GENERALES	44
Article 710 – PROPRIETES.....	44
Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES.....	44
MESURES APPLICABLES.....	44
Article 712 - DEPOT A TERRE	44
Article 713 – GARDIENNAGE	44
Article 714 – PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE- PLEINS	45
Article 715 – MANUTENTION DES COLIS.....	45
CLASSE 8 - MATIERES CORROSIVES	46
DISPOSITIONS GENERALES	46
Article 810 – PROPRIETES.....	46
Article 811 – PRESCRIPTIONS	46
CLASSE 9 - MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS.....	47
DISPOSITIONS GENERALES	47
Article 910 – CHAMPS D’APPLICATION.....	47
MESURES APPLICABLES.....	47
Article 911 – DEPOTS A TERRE	47
Article 912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D’AMMONIUM.....	47
Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9.....	47
ANNEXES	48
ANNEXE 1 – DECLARATION PREVUE A L’ARTICLE 21-1 DU R.P.M.	48
ANNEXE 2 – LISTE DE CONTROLE ET MODELES DE DECLARATION	49
ANNEXE 3 – PRESCRIPTIONS DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSES DE MATIERES	50
ANNEXE 4 – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES PAR ILOT DE CLASSE 1 ET DISTANCE DE SEPARATION ENTRE ILOTS.....	51
ANNEXE 5 – QUANTITES ET DUREES MAXIMALES ADMISSIBLES AU TERMINAL MARCHANDISES DIVERSES ET CONTENEURS (TMDC)	53

Chapitre I - Dispositions générales

CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

L'admission, le dépôt, le transport et la manutention de marchandises dangereuses dans les limites administratives du Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire (GPMNSN) sont soumis aux prescriptions du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié.

Les dispositions de ce règlement, désigné par les termes « règlement des ports maritimes » ou par les initiales « R.P.M. », sont complétées par les dispositions du présent Règlement.

Pour simplifier, on désignera par le mot « port » le domaine d'application du présent Règlement.

La capitainerie peut compléter par des consignes de sécurité permanentes ou temporaires les modalités d'application du présent règlement.

CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Voir R.P.M..

DEFINITIONS

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

Autorité portuaire (« AP ») - Autorité investie du pouvoir de police portuaire (« AIPPP »)

Pour l'application du présent règlement on entend par « Autorité portuaire » et par « Autorité investie du pouvoir de police portuaire » en application des dispositions du R.P.M. et du présent règlement le Président du Directoire du GPMNSN, conformément aux articles L5331-5 et L5331-6 du Code des Transports et son ou ses représentant(s).

Pour l'exécution du R.P.M. et du présent Règlement, l'exercice des attributions de l'Autorité portuaire et de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire est confié au Commandant de port qui pourra les déléguer aux représentants qualifiés de l'Autorité portuaire placés sous ses ordres.

On entend par représentants qualifiés de l'Autorité portuaire les officiers de port et officiers de port adjoints.

Distance de protection

Sauf dispositions particulières précisées dans les chapitres 2 du R.P.M. et du présent règlement, cette distance est fixée à 25 mètres.

Exploitant

On entend par exploitant l'organisme qui procède à toute opération de transport, de manutention, dépôt de marchandises dangereuses, ou à l'ensemble de ces opérations effectuées sur un site dont il assure l'exploitation.

Sont identifiés notamment comme exploitants :

- 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,
- les usagers des outillages et/ou d'installations publics, propriétés du GPMNSN,
- le capitaine du navire ou du bateau dans le cadre de ses attributions à bord,
- le transporteur dans le cadre de ses attributions de gardien de la chose imposées par la réglementation.

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

Ilot

On entend par îlot l'ensemble constitué de marchandises dangereuses dès lors qu'il n'existe pas de séparation entre elles.

Transit

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

Transbordement

Pour des marchandises en vrac, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire, bateau ou engin vers un autre navire, bateau ou engin, les deux se trouvant à couple. 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 stationnement temporaire à terre.

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'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité ;
- 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., le présent règlement ou autorisation expresse de la capitainerie.

Lors des manutentions de marchandises dangereuses en vrac hors des postes spécialisés, la zone de protection est délimitée par un dispositif matériel adéquat, à la charge du navire, sur lequel sont précisés les dangers et les précautions à prendre. Ce dispositif est maintenu en place pendant toute la durée de l'escale 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

Article 11-1 – REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

Voir R.P.M..

Article 11-2 – AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

Voir R.P.M..

Article 11-3 – DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES

Pour des cas exceptionnels, le Préfet peut autoriser des durées et quantités supérieures à celles précisées dans le présent règlement après avis de la capitainerie et sollicitation de la commission interministérielle transport marchandises dangereuses.

L’autorité administrative peut déroger également au bénéfice de la Défense Nationale et de la Sécurité Civile.

Section II – Experts et exploitants

Article 12-1 - EXPERTS

L'Autorité portuaire ou le Commandant de port peut faire appel à des experts dans le cadre des contrôles qu'ils sont amenés 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 le Commandant de port.

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 sécurité » conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres - dit « arrêté TMD » et aux dispositions subséquentes des arrêtés portant approbation de l’accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR), du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses annexé à la COTIF (RID - convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

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 seront transmises à la capitainerie par voie électronique, en utilisant les systèmes d’information de l’autorité portuaire exploités par celle-ci.

En l’absence de déclaration ou en cas de déclaration imprécise ou erronée ou lorsque les préavis n’ont pas été respectés, la capitainerie peut différer l’entrée du navire, soit pour obtenir un complément d’information, soit pour examiner la déclaration.

Afin de s’assurer que le port peut recevoir certaines marchandises dangereuses les plus sensibles, dont la liste est donnée dans l’annexe 1 du présent règlement, les capitaines, armateurs, affréteurs, transitaires, agents consignataires de navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, les expéditeurs de marchandises dangereuses en colis ou leur représentant doivent obtenir par écrit un accord préalable à l’acheminement (fiche de déclaration préalable – FDP) vers le port de Nantes Saint Nazaire auprès de la capitainerie.

Avant l’arrivée, le capitaine du navire doit informer la capitainerie de tout incident affectant les marchandises dangereuses ou polluantes transportées.

21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime

Pour s’assurer que le port peut les recevoir, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou agents consignataires de navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes doivent obtenir un accord préalable du Commandant de port.

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

21-1-1- 1 Arrivée et départ par voie maritime - exemptions

Voir R.P.M..

21-1-2 Arrivée par voies ferrée, routière ou navigable

Les marchandises dangereuses ou polluantes amenées par voies ferrée, routière ou navigable doivent faire l’objet d’une déclaration à la capitainerie, transmise par voie électronique et selon les formats et modèles en service dans le port.

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 la capitainerie les déclarations d’expédition de marchandises dangereuses telles que définies dans le code IMDG.

Les marchandises dangereuses pour lesquelles la capitainerie n'aura pas reçu de déclarations d'expédition de marchandises dangereuses ne seront pas autorisées à stationner sur les terre-pleins ni à embarquer sur les navires.

21-1-3 Obligation d'information

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 déclaration spécifique à la capitainerie, accompagnée 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 la capitainerie, tel que défini à l'article 21-1, doit être obtenu.

Toute marchandise dangereuse ou polluante non déclarée ou déclarée d'une manière incomplète ou erronée pourra être refusée ou faire l'objet d'une obligation d'évacuation ou se voir imposer des conditions particulières de dépôt.

21-1-4 Obligation incombant au chargeur vis-à-vis du capitaine ou de l'exploitant du navire

Voir R.P.M..

Article 21-2 - CONDITIONS

21-2-1

La capitainerie peut imposer aux navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses ou polluantes de s'arrêter aux mouillages extérieurs de la zone d'attente avant admission dans le port.

Lorsque des quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux ou sur les quais et terre-pleins adjacents sont prescrites, elles figurent pour chaque classe dans le chapitre 2 du présent Règlement.

Les mouvements d'entrée et sortie, ainsi que les déhalages des navires et bateaux porteurs de marchandises dangereuses peuvent s'effectuer de jour comme de nuit sauf interdiction de la capitainerie.

La capitainerie peut refuser l'entrée ou exiger la sortie immédiate de tout navire ou bateau transportant des marchandises dangereuses ou polluantes si elle estime que leur présence est susceptible de compromettre la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation du port.

21-2-2

Les navires, bateaux ou engins chargés de liquides en vrac ou de gaz doivent utiliser les postes spécialisés sauf dérogation et sous certaines conditions de sécurité fixées par la capitainerie.

Les postes spécialisés pour la manutention de marchandises dangereuses liquides ou gazeuses en vrac sont :

- les appontements du terminal méthanier de Montoir de Bretagne (postes GDF1 et GDF2),

- l'appontement du terminal Montoir Liquides de Montoir de Bretagne (poste MLQ),
- les appontements du terminal pétrolier de Donges (postes DGS2, DGS3, DGS4, DGS5, DGS6 et DGS7),
- l'appontement du terminal pétrolier de l'Arceau de Donges (poste ARC),
- le ponton des conseils généraux de Donges (poste PCG),
- l'appontement pétrolier du terminal EDF de Cordemais (poste CORD),
- les appontements pétroliers de Cormerais (postes UB1 et UB3).

Les produits autorisés à ces postes sont ceux figurant dans les autorisations d'exploitation délivrées par le préfet.

La manutention de marchandises de classe 7 est autorisée aux postes du terminal à marchandises diverses (TMDC) de MONTOIR, pour le secteur aval du Port, et aux postes désignés par la capitainerie pour le secteur amont.

21-2-3

Voir R.P.M..

21-2-4

Seuls les engins, les véhicules et les personnes appelées pour les besoins de l'exploitation sont autorisés à pénétrer à l'intérieur des zones portuaires encloses ou à accès réglementé.

Les engins à moteur, terrestres ou flottants, appelés à fonctionner à l'intérieur de la zone de protection d'un navire porteur (ou d'un dépôt) de marchandises dangereuses présentant un risque d'incendie ou d'explosion et en particulier ceux qui sont destinés à la manipulation ou transport de ces matières, doivent être conformes aux normes en vigueur applicables aux véhicules utilisés en atmosphère présentant des risques d'inflammation ou d'explosion.

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

Sur les postes spécialisés, hydrocarbures, gaz, produits chimiques, seuls les véhicules conformes aux normes en vigueur précisées dans des consignes de sécurité établies par l'exploitant du terminal après avis de la capitainerie sont admis à l'intérieur de la distance de protection.

Tous les véhicules doivent être stationnés de manière à ne pas gêner les accès et pouvoir quitter les lieux sans effectuer de manœuvres. L'accès aux moyens de lutte anti-incendie et anti-pollution doit rester libre en permanence.

21-2-5

Aucun navire, bateau, embarcation ou engin flottant, ne peut pénétrer dans le plan d'eau déterminé par la zone de protection d'un navire transportant des marchandises dangereuses, sauf autorisation de la capitainerie.

Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES

Les navires transportant ou ayant transporté des matières dangereuses, ainsi que les bateaux et convois fluviaux, doivent conserver leur émetteur « automatic identification system » (AIS) en fonction pendant toute la durée de leur présence dans la zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR).

Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Les opérations d'avitaillement et d'approvisionnement sont autorisées :

- **par canalisations terrestres** : dans ce cas, l'avitaillement doit être assimilé à une opération de chargement avec toutes les prescriptions de sécurité conséquentes. La surveillance de ces opérations d'avitaillement à bord est assurée sous la responsabilité du Capitaine du navire ou du bateau ;
- **par véhicules terrestres**, sous réserve du respect des conditions d'accès aux quais et terre-pleins, des limites de sécurité et du règlement d'exploitation du terminal. Dans ce cas, les conducteurs doivent assurer la surveillance permanente des opérations.
- **par navires ou chalands à couple** : ces opérations d'avitaillement feront l'objet de l'établissement d'une liste de contrôle conforme à l'annexe 2 du RPM, qui devra être approuvée par toutes les parties avant le début des opérations.

Dans ces deux derniers cas, les opérations d'avitaillement doivent être préalablement déclarées et autorisées par la capitainerie. Elles sont soumises à autorisation des exploitants de terminaux et/ou de postes spécialisés.

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 manifolds,
- des moyens d'évacuation par le plan d'eau du navire avitailleur.

Aux postes spécialisés, les exploitants donnent leur accord et fixent les conditions d'avitaillement en soutes par camions. Cette opération doit être autorisée par la capitainerie.

Les opérations d'avitaillement liées au soutage des navires et bateaux doivent être suspendues en cas d'orage à moins de 5000 mètres.

Dès qu'il estime que les conditions météorologiques ou tout autre événement ne permettent plus l'accomplissement des opérations d'avitaillement en toute sécurité, le capitaine du navire et/ou l'exploitant en informe la capitainerie et interrompt l'avitaillement.

La surveillance des opérations d'avitaillement relève de la responsabilité du capitaine du navire.

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

Le ravitaillement des véhicules et engins de manutention est sous la responsabilité de l'exploitant qui doit fixer et délimiter le ou les lieux dédiés à ces opérations, s'il a lieu à l'intérieur de l'enceinte portuaire.

La délimitation doit interdire la circulation de tout autre véhicule. La distance entre ce ou ces lieux et les zones de manutention et de dépôt des marchandises dangereuses doit être supérieure à 25 mètres.

L'approvisionnement des véhicules et engins de manutention devra s'effectuer hors période d'opération de ces véhicules et engins.

Le périmètre doit être pourvu de moyens de lutte anti incendie et pollution et l'exploitant doit prendre les dispositions utiles pour éviter tout déversement.

Ces zones de ravitaillement doivent disposer de rétentions permettant de collecter une éventuelle fuite.

Pendant l'approvisionnement des véhicules et engins de manutention, les moteurs doivent être stoppés impérativement et l'interdiction de fumer devra rigoureusement être respectée ainsi que toute intervention susceptible d'amener des risques complémentaires.

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

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

Voir R.P.M..

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

La circulation des personnes sur les quais et terre-pleins est strictement interdite à toute personne n'ayant pas en sa possession un titre de circulation délivré par l'exploitant du terminal concerné, par le service compétent du port et/ou les administrations compétentes pour le personnel habilité (police, douanes, ...).

Les officiers de port ont toujours accès aux surfaces encloses, hangars et tout autre lieu dans les limites administratives du port pour les besoins de leur service conformément au Code des Transports.

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

22-3-1 Dépôts à terre

Les délais et les conditions de dépôt des marchandises dangereuses, ainsi que les quantités maximales admissibles sur les quais et terre-pleins adjacents, sont précisées pour chaque classe au chapitre II et en annexe 1 du présent règlement.

Pour un transbordement, les durées de stationnement sur le terminal sont doublées, sans pouvoir toutefois dépasser dix jours ouvrés.

Pour les marchandises en colis conditionnées en conteneurs entreposées dans les terminaux, ces durées peuvent être augmentées de manière exceptionnelle ou réduites, par la capitainerie, qui analysera au cas par cas les conditions et édictera les consignes de sécurité.

Les conteneurs de marchandises dangereuses devront respecter les règles de séparation du R.P.M. et du présent règlement (annexe 3).

22-3-2 Dépôts de sécurité

Il n'existe pas de zone de dépôt de sécurité dans les limites administratives du port de Nantes Saint Nazaire.

22-3-3 Règles de séparation entre matières ou classes de matières

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Article 22-5 - MATERIELS D'ECLAIRAGE

Voir R.P.M..

Article 22-6 - MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE

Voir R.P.M..

Article 22-7 - TELEPHONE - RADIOTELEPHONE

Voir 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

Voir R.P.M..

23-1-1 Dispositions générales

L'organisation et le fonctionnement du dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses sont précisés dans le plan d'alerte et de mesures immédiates de l'Autorité portuaire et dans les plans en vigueur sur les différents terminaux.

Dès l'accostage du navire, bateau ou engin flottant, la capitainerie remet à son capitaine les consignes concernant la conduite à tenir en cas de sinistre. L'exploitant du terminal, sous le contrôle de la capitainerie, complète au besoin les consignes et fournit les informations complémentaires concernant l'énumération et la localisation des moyens de lutte contre les sinistres du terminal, ainsi que les numéros d'urgence.

Tout navire, bateau ou terminal, dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, doit immédiatement en faire la déclaration à la capitainerie. Dans ce cas, les mesures palliatives doivent être communiquées à la capitainerie.

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 la capitainerie ou d'un représentant qualifié de la capitainerie 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 l'exploitant, le commandant des opérations de secours (C.O.S.) et la capitainerie ou par leurs représentants qualifiés.

Tout navire ou bateau chargeant, déchargeant ou ayant en transit des marchandises dangereuses doit maintenir à bord des officiers et un équipage suffisant pour assurer une surveillance efficace, intervenir immédiatement si besoin et/ou déplacer le navire.

En cas de sinistre, le déplacement d'un navire ou bateau ne peut se faire qu'après autorisation du commandant de port ou de son représentant qualifié.

Les mesures de sécurité imposées par la capitainerie et celles propres aux marchandises transportées ou manutentionnées doivent être connues et respectées par tout le personnel du navire, bateau ou engin.

Les équipements susceptibles d'être utilisés par les personnels à bord ou à terre doivent être adaptés à la marchandise manutentionnée.

Les fiches de sécurité concernant les marchandises dangereuses, manutentionnées ou transportées, doivent être tenues à disposition immédiate du personnel.

L'exploitant du terminal doit disposer :

- d'un dispositif de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses, dont il doit préciser l'organisation et le fonctionnement ;
- d'un plan de secours et d'intervention qui précise les modalités d'accueil des services de secours ;
- d'un plan d'évacuation.

L'exploitant de terminal doit rendre facilement disponibles pour les autorités et services compétents en matière de prévention et de lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses, en particulier en cas d'urgence, les informations relatives aux emplacements, quantités et types de marchandises dangereuses.

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

Le personnel des exploitants de terminal doit avoir reçu une formation appropriée à son rôle en cas de sinistre ou d'accident. Les moyens d'intervention du navire et du poste doivent être en permanence opérationnels.

23-1-2 Diffusion de l'alerte

Voir R.P.M..

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

Dispositions générales

En cas de pollution des eaux du port, même accidentelle, la capitainerie doit être immédiatement prévenue.

23-2-1

Le plan de gestion des déchets établi par la capitainerie fixe les procédures relatives aux déchets solides et liquides provenant de l'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

23-2-2

Le plan de gestion des déchets établi par la capitainerie fixe les procédures relatives aux autres déchets ou résidus de marchandises dangereuses.

Les déchets de marchandises dangereuses provenant des navires et bateaux doivent être évacués dans des réceptacles spécialement affectés à cet usage et fournies sur commande du capitaine ou du consignataire par une société spécialisée agréée par l'Autorité portuaire.

23-2-3

En cas de pollution du domaine public portuaire, le plan d'intervention contre la pollution est déclenché par la capitainerie.

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

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

L'exploitant doit aménager des zones et prévoir des moyens de traitement (capacité de rétention, d'arrosage, ...) des conteneurs de marchandises dangereuses accidentés.

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

Section IV – Gardiennage

Voir R.P.M..

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

Le gardiennage obligatoire des navires et bateaux transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac est fixé comme suit :

- aux postes spécialisés, le gardiennage est réalisé par l'équipage du navire sous la responsabilité du capitaine du navire et par l'exploitant à terre ;
- aux postes banals, le gardiennage est réalisé par l'équipage du navire sous la responsabilité du capitaine du navire et, côté terre, par une société agréée par la capitainerie, parmi les entreprises agréées par l'Autorité préfectorale.

Article 24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION

Des consignes de la capitainerie précisent pour chaque classe de marchandises les conditions particulières de gardiennage.

Le gardiennage des marchandises dangereuses, pendant leur stationnement à terre, est effectué par une société agréée par la capitainerie, parmi les entreprises agréées par l'Autorité préfectorale.

Titre III - Dispositions spéciales à la manutention

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

Article 31-1 - CONDITIONS

Le Commandant de port ou le représentant qualifié de l'Autorité portuaire 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.

Le Commandant de port ou le représentant qualifié de l'Autorité portuaire peut imposer l'embarquement des marchandises dangereuses au début du chargement et le débarquement à la fin du déchargement.

Article 31-2 – INTERDICTIONS

Voir R.P.M..

Section II – Opérations particulières

Article 32-1 - OPERATIONS VISANT LES ENGINES DE TRANSPORT

Les opérations de fumigation des engins de transport dans l'enceinte portuaire sont soumises à autorisation préalable de la capitainerie.

Ces opérations doivent se dérouler conformément aux recommandations de l'organisation maritime internationale (O.M.I.) telles qu'amendées sur l'utilisation des pesticides à bord des navires, et aux consignes particulières de la capitainerie.

Article 32-2 - OPERATIONS DE NUIT

Sauf dispositions contraires fixées par la capitainerie, les opérations de chargement déchargement et manutention sont autorisées de nuit, en particulier pour tenir compte des conditions météorologiques.

Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac

Article 33-1 - LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES

Voir R.P.M..

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

33-2-1

Voir R.P.M..

33-2-2

Voir R.P.M..

33-2-3

Lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître sérieusement les risques, les opérations doivent être suspendues.

En particulier, les manutentions doivent cesser si un orage se déclare à moins de 5000 mètres du navire ou bateau.

La reprise des opérations doit être décidée par l'exploitant et le capitaine du navire avec l'autorisation de la capitainerie.

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

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Article 33-5 - LIAISONS EQUIPOTENTIELLES

Voir 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

Les opérations de manutention de produits solides en vrac à bord des navires mixte conçu pour transporter des marchandises dangereuses solides ou liquides en vrac ne sont autorisées que dans les cales et citernes exemptes de produits ou gaz inflammables ou nocifs, et dont les capacités contiguës sont closes et convenablement inertées ou neutralisées.

Ces navires ne sont autorisés à débiter leurs opérations commerciales qu'après autorisation de la capitainerie délivrée au vu d'un certificat rédigé par un expert agréé par les autorités portuaires, indiquant les teneurs en produits ou gaz inflammables ou nocifs des cales, citernes et espaces contigus à ces cales ou citernes.

Ils ne devront pas avoir de résidus pétroliers dans les citernes adjacentes aux cales de navire à moins que ces citernes ne soient convenablement inertées (ou système équivalent) pendant tout le séjour du navire à quai.

Si les opérations commerciales doivent commencer dès l'accostage, l'expert sera embarqué sur rade.

Il n'est pas demandé de contrôle pour les navires mixtes conçus pour transporter des marchandises dangereuses solides ou liquides en vrac qui, dans le passé, ont transporté uniquement des vracs secs. Ceci doit être certifié par le capitaine du navire.

Dans son message signalant l'ETA du navire, le capitaine ou son consignataire doit donner les renseignements suivants :

- date du dernier chargement de pétrole,
- état du navire (dégazé),
- présence d'un certificat de dégazage, et dans l'affirmative, ses date et origine,
- présence de slops.

Il devra certifier par écrit, qu'il a présenté à l'expert chargé du contrôle d'atmosphère, tous les compartiments ayant contenu du pétrole ainsi que tous ceux qui leur sont adjacents.

Les réparations dans les cales ou citernes des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises dangereuses solides ou liquides en vrac ne pourront être entreprises qu'après autorisation de l'Autorité Portuaire. Selon la nature des travaux, la capitainerie peut exiger un nouveau contrôle de l'expert.

Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses

Article 35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT

La capitainerie peut imposer des conditions ou prescriptions à tout moment lorsqu'elle le juge nécessaire pour garantir la sécurité.

L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses qui pénètrent sur son terminal, ont été dûment certifiées ou déclarées par les chargeurs concernés comme étant convenablement identifiées, emballées, marquées et étiquetées pour être conformes aux règlements qui s'appliquent à tous les modes de transport.

L'exploitant doit s'assurer que les conteneurs et citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses sont porteurs des plaques de marquage réglementaires et à jour des contrôles périodiques.

L'exploitant doit s'assurer que le conteneur, la citerne, le véhicule ou le colis n'a pas subi de détérioration évidente affectant sa résistance ou sa fiabilité, et ne présente aucune fuite du contenu.

L'exploitant doit s'assurer qu'une liste des marchandises dangereuses se trouvant dans tout endroit sous sa garde est immédiatement disponible pour pouvoir être consultée par la capitainerie ou les services de secours.

Cette liste doit indiquer la quantité, la désignation officielle de transport, le numéro ONU des marchandises ainsi que l'endroit précis où elles se trouvent entreposées.

Les documents de transport doivent toujours être en possession du responsable de la marchandise dangereuse en ayant la garde pendant que celles-ci se trouvent en zone portuaire.

Article 35-2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

Toute personne ayant la charge d'une marchandise dangereuse quelconque doit immédiatement informer la capitainerie de tout accident ou incident survenu à cette marchandise et qui risquerait de mettre en danger des biens, des personnes ou l'environnement.

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

Section VI - Admission – Chargement et déchargement des conteneurs

Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES

Les marchandises dangereuses en conteneurs doivent être déclarées à la capitainerie via les systèmes d'information mis en œuvre à cet effet sur le port de Nantes Saint Nazaire par l'Autorité portuaire.

L'exploitant de terminal doit communiquer à la capitainerie via ces mêmes systèmes d'information les différents états (Vu entrée sur le terminal, Vu sur parc, Vu à bord, Vu sortie) des conteneurs de marchandises dangereuses.

Article 36-2 – CONFORMITE A LA CONVENTION C.S.C.

L'exploitant doit immobiliser tous les conteneurs ou citernes :

- dont la plaque C.S.C n'est pas conforme ou manquante,
- qui présentent des défauts de structures graves,
- qui ne sont pas à jour de leur examen d'entretien,
- ou qui n'ont pas de certificat d'empotage.

Les conditions d'évacuation font alors l'objet d'un mode opératoire agréé par la capitainerie.

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

Outre l'accord de l'exploitant du terminal, les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont soumises à autorisation du Commandant de port ou son représentant qualifié.

Les opérations de ventilation, dégazage, inertage des cales et citernes doivent être exécutées selon le manuel d'exploitation du navire.

La capitainerie fixe les prescriptions et le lieu des opérations.

Ces opérations doivent être effectuées en mer dans la zone d'attente du port.

Elles peuvent être exceptionnellement autorisées aux appontements spécialisés du port. Dans ce cas, la demande d'autorisation doit être présentée à la capitainerie au moins 24 heures avant l'opération.

Ces opérations, concernant des cales et citernes ayant contenu des matières dangereuses des classes 2 et 3 sont interdites dans les bassins de Saint-Nazaire.

Les opérations peuvent être interdites ou suspendues par le commandant de port ou son représentant qualifié pour des raisons de sécurité, de conditions météorologiques, de gênes olfactives ou autres.

En particulier, aucun rejet inflammable dans l'atmosphère ne peut être effectué, si la vitesse du vent est inférieure à 5 nœuds.

La teneur en gaz toxiques, inertes ou inflammables doit être vérifiée par un expert agréé par le Commandant de port et avec des appareils appropriés.

La pression absolue des capacités inertées doit être supérieure à la pression atmosphérique en toutes circonstances.

Un navire ou bateau transporteur de gaz inflammables est assimilé à un navire « inerté » lorsqu'il est sous atmosphère neutre (atmosphère comportant une quantité de gaz combustibles inférieure à 50 % de la limite inférieure d'explosivité en air).

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 agréé par le Commandant de port.

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

Les certificats établis doivent être communiqués au Commandant de port ou à son représentant qualifié. Ils sont établis à la charge du navire ou bateau.

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 (O₂), de la teneur en CO (ppm) et en H₂S (ppm). L'officier de port présent lors du contrôle peut demander d'autres mesures.

Le certificat de dégazage établi mentionne s'il y a lieu de procéder à l'enlèvement complet des résidus et des sédiments préalablement à tout travail à la flamme dans les cales, citernes et compartiments.

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

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

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

Aucun travail ne doit être entrepris à bord sans l'autorisation du Commandant de port ou son représentant qualifié.

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.

La périodicité du certificat émis par l'expert est fixée par la capitainerie.

Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES

Voir R.P.M..

Section II - Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges

Article 42-1 – REGLES APPLICABLES

Voir 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 du Commandant de port.

Toutes les opérations relatives à des produits inflammables par des engins de servitude seront préalablement autorisées par le Commandant de port 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

Tous les navires transportant des marchandises dangereuses, excepté ceux d'une jauge nette inférieure à 500 UMS, sont soumis à l'obligation de pilotage.

Quel que soit leur jauge nette, les navires transportant des marchandises dangereuses en colis des classes 1 (sauf 1.4) et 7, doivent être pilotés pour tous les mouvements dans le port.

Le Commandant de port 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.

Cette décision tient compte du type de navire, de sa capacité de manœuvre, de la situation du trafic, de la marée et des conditions météorologiques.

Sauf autorisation accordée par la capitainerie et le cas échéant par l'exploitant du poste, les navires doivent conserver en permanence leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner.

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

Voir R.P.M..

44-2-2 Canots de sauvetage

Voir R.P.M..

Article 44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE

44-3-1 Dispositions générales

Les transferts de marchandises dangereuses en vrac liquide ou liquéfié ne peuvent être effectués à couple, à un poste spécialisé, qu'après autorisation de la capitainerie et de l'exploitant du poste spécialisé.

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

Le Commandant de port 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 fiche de contrôle conforme à l'annexe 2 du R.P.M. et à l'annexe 3 du 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 à couple est soumis à autorisation du Commandant de port ou 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'écartier rapidement du navire en cas de besoin.

Section V – Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux

Article 45-1 - REGLES APPLICABLES

Voir R.P.M..

Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine

Article 46-1 - REGLES APPLICABLES

Voir R.P.M..

Section VII – Réparation à bord

Article 47-1 – REGLES APPLICABLES

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

L'accord du Commandant de port ou à son représentant qualifié 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 les début, fin et conditions de ces réparations.

Section VIII – Personnel de bord sur les navires et bateaux

Article 48-1 – REGLES APPLICABLES

Voir R.P.M..

Section IX – Conduite à tenir en cas d'incident

Article 49-1 - REGLES APPLICABLES

Voir R.P.M..

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 des ports maritimes

Voir R.P.M..

Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

Voir R.P.M..

Article 52 - AUTORISATION D'ADMISSION

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Article 54 - NAVIRES INERTES

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Chapitre II - Principes applicables aux classes de marchandises

Classe 1 - Matières et objets explosibles

Article 110 - CHAMP D'APPLICATION

Voir R.P.M..

Article 111 – EXEMPTIONS

Voir 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 du R.P.M. et du présent règlement.

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 le Commandant de port ou son représentant qualifié avant l'expédition.

Le Commandant de port 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

Une consigne de sécurité peut être édictée pour les navires qui ont des espaces à cargaison noyables, si les marchandises de classe 1 transportées sont placées dans ces espaces.

L'équipage présent à bord doit permettre le déplacement du navire à tout moment.

113-2 Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement

Les lieux d'embarquement et de débarquement des marchandises dangereuses de classe 1 ainsi que les quantités des marchandises dangereuses admissibles, sont définis en annexes 4 et 5 du présent règlement.

A titre exceptionnel et si toutes les conditions de sécurité vis-à-vis des tiers sont respectées, des quantités supérieures telles que précisées dans l'annexe 4, peuvent être autorisées par la capitainerie.

Le stationnement, 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 flot,
- postes spécialisés définis à l'article 21-2-2 du présent règlement.

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 113-3 du R.P.M. aux quantités fixées par îlots à quai à l'article 114 du présent règlement.

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

Voir R.P.M..

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 de Nantes Saint Nazaire.

113-5 Distances minimales entre navires et bateaux

Voir R.P.M..

113-6 Admission et circulation des véhicules

Sauf autorisation délivrée par la capitainerie, le stationnement des wagons et des véhicules routiers transportant de la marchandise de classe 1 est interdit en dehors des quais.

Ces engins de transport ne peuvent stationner sur les quais et sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou à leur déchargement.

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 du Commandant de port.

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

Les marchandises de la classe 1 doivent être massifiées. Ce regroupement est réalisé par îlot.

Les quantités maximales par îlot sont fixées en annexe 4 du présent règlement.

Les distances de séparation avec les autres marchandises dangereuses et entre îlots sont fixées par les annexes 3 et 4 du présent règlement.

Pour des cas exceptionnels, le Préfet peut autoriser des durées et quantités supérieures à celles précisées dans l'annexe 5 du présent règlement après avis de la capitainerie et sollicitation de la commission interministérielle transport marchandises dangereuses.

114-1 Classement

Voir R.P.M..

114-2 Etude de dangers

Voir R.P.M..

Article 115 – GARDIENNAGE

Conformément à l'obligation de gardiennage fixée par le R.P.M., les conditions de celui-ci sont précisées par une consigne particulière de la capitainerie.

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

116-1 Autorisations et interdictions

Seuls les engins de manutention et de transport homologués adaptés au type de colis à manutentionner et conformes aux normes en vigueur, à jour de leurs certificats, sont autorisés pour la manutention et le transport des marchandises de la classe 1.

Avant la manutention et le dépôt de ces marchandises, le contrôle de l'état des engins et de la propreté, cales, ponts et quais doit être effectué respectivement par le capitaine du navire, l'exploitant et/ou la société chargée de la manutention.

116-2 Autres dispositions

Sauf autorisation de la capitainerie qui en fixera les conditions, il est interdit de procéder simultanément à bord d'un navire ou bateau à des opérations portant sur des matières et objets explosibles de la classe 1 et l'une quelconque des opérations suivantes :

- travaux de réparation navale,
- travaux sur la machine principale ou appareil à gouverner,
- travaux comportant l'utilisation de flamme nue,
- manutention portant sur d'autres marchandises dangereuses dans la même cale.

Toute opération de manutention commencée et portant sur des matières et objets explosibles de la classe 1 doit être poursuivie sans interruption.

La capitainerie peut interdire ou faire cesser la manutention des marchandises de la classe 1 en cas de conditions météorologiques jugées défavorables.

Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS

Voir R.P.M..

Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

Voir R.P.M..

Article 119 - PERSONNEL D'EXPLOITATION

Voir R.P.M..

Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM

Les prescriptions particulières doivent être fixées par l'Autorité portuaire après étude réalisée.

Classe 2 - gaz

DISPOSITIONS GENERALES

Article 210 – CHAMP D'APPLICATION

Voir R.P.M..

Article 211 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

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 peut être augmentée selon le type de gaz et les circonstances par la capitainerie.

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

213-1 Durée de séjour

Les marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs et conteneurs citernes peuvent être opérées aux postes du « terminal marchandises diverses et conteneurs » (TMDC), du « terminal roulier » (RORO) et du « terminal de Cheviré » (CHV).

Pour le passage portuaire du chlore en citerne, véhicule ou conteneur, des dispositions particulières sont fixées par la capitainerie.

213-2 Sécurité des mouvements

La capitainerie peut dispenser les navires transportant du gaz ou les navires non dégazés de l'assistance d'un remorqueur. Lorsque cette assistance est nécessaire, la capitainerie détermine le nombre de remorqueurs suffisant.

Le Commandant de port ou les représentants qualifiés de l'Autorité portuaire peuvent prescrire des mesures supplémentaires en fonction des moyens de manœuvre du navire concerné, de la densité du trafic portuaire et des conditions météorologiques.

Article 214 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

Voir R.P.M..

Article 215 – GARDIENNAGE

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Article 217 – MANUTENTION

Voir R.P.M..

Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

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..

Classe 3 - Liquides inflammables

PRESCRIPTIONS GENERALES

Article 310 – CHAMP D’APPLICATION

Voir R.P.M..

Article 311 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Voir R.P.M..

Article 313 – GARDIENNAGE

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Classe 4.1 - Solides inflammables

Article 410 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 411 – DEPOTS A TERRE

Le stationnement, l'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 4.1 sont interdits en dehors des postes à quai et des terre-pleins attenants du terminal à marchandises diverses et conteneurs de Montoir de Bretagne (postes TMDC).

Pour les matières auto réactives, les dépôts à terre doivent répondre aux conditions imposées pour ceux contenant des matières ou objets explosibles de la classe 1.

Les quantités maximales de matières auto réactives admises par îlot sont fixées à 200 tonnes (masse brute).

Le stationnement des véhicules et engins à moteur à moins de 25 mètres des dépôts de classe 4.1 est interdit.

Article 412 – GARDIENNAGE

Voir R.P.M..

Classe 4.2 - Matières sujettes à l'inflammation spontanée

DISPOSITIONS GENERALES

Article 420 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 421 – GARDIENNAGE

Voir R.P.M..

Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d’humidité

DISPOSITIONS GENERALES

Article 430 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 431 - MANUTENTION DES COLIS

Voir R.P.M..

Classe 5.1 - Matières comburantes

DISPOSITIONS GENERALES

Article 510 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

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

Voir R.P.M..

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D’AMMONIUM

Article 512 – PROPRIETES

512-1 Risques liés à la décomposition

Voir R.P.M..

512-2 Risques d’explosion

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

Le passage portuaire des engrais au nitrate d’ammonium de classe 5.1 ou 9 dans le port de Nantes Saint Nazaire est autorisé uniquement sous deux formes de conditionnements : en sacs ou en grands récipients vrac (GRV).

Les navires transportant du nitrate d’ammonium ou des engrais au nitrate d’ammonium de la classe 5.1 ou 9 et des solutions chaudes concentrées au nitrate d’ammonium, ne sont admis dans le port qu’à la condition expresse que les opérations de manutention puissent être réalisées sans délai et qu’en cas de déchargement, les marchandises puissent être évacuées immédiatement.

Les navires contenant, ou devant charger ou décharger, du nitrate d’ammonium ou des engrais au nitrate d’ammonium de la classe 5.1 ou de classe 9 (cf. article 912) ne peuvent opérer qu'aux postes suivants :

- de Cheviré aval (poste CHV3 et poste CHV4) à Nantes,
- du Terminal Agro-Alimentaire (poste TAA 1) à Montoir de Bretagne,
- du Terminal à marchandises diverses et conteneurs (postes TMDC 2 à TMDC 5) à Montoir de Bretagne.

Les navires contenant, ou devant charger ou décharger, du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou de classe 9 (cf. article 912) en conteneurs ne peuvent opérer qu'aux postes suivants :

- de Cheviré amont et aval (postes CHV1 à 4) à Nantes,
- du Terminal à marchandises diverses et conteneurs (postes TMDC 2 à TMDC 4) à Montoir de Bretagne.

Sous réserve de la disponibilité des moyens de prévention et de lutte contre les sinistres prévus par l'article 518 du présent règlement, les tonnages maximum admissibles de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 sur un même navire ou bateau sont fixés par le tableau suivant :

	Classe 5.1	Classe 9
Nantes – quai de Cheviré aval (postes CHV3 et CHV4)	6000 tonnes	8000 tonnes
Montoir de Bretagne – quai du terminal agro-alimentaire (poste TAA 1)	4000 tonnes	8000 tonnes
Montoir de Bretagne – quai du terminal marchandises diverses et conteneurs (poste TMDC 2 à 5)	4000 tonnes	8000 tonnes

Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

Voir R.P.M..

Article 516 – DEPOTS A TERRE

Le nombre maximal d'îlots admissible par poste est fixé à un seul quelle que soit la nature du produit.

Le tonnage maximal d'un îlot de nitrate d'ammonium ou d'engrais non conformes à la norme NFU 42001 est fixé à 250 tonnes.

Le tonnage maximal d'un îlot d'engrais au nitrate d'ammonium est fixé à 600 tonnes. Dans le cas de conditionnement en big bags, toutes les précautions doivent être prises pour que les marchandises ne puissent être mises en contact avec un sol mouillé ou souillé.

Dans le cas de conditionnement en conteneurs, la hauteur maximale de l'îlot ne doit pas excéder 2 conteneurs.

Article 517 – GARDIENNAGE

Le gardiennage des dépôts à terre et des véhicules terrestres en stationnement, qui contiennent du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 ou 9, est obligatoire quel que soit le tonnage.

Le gardiennage de la zone de protection des navires et bateaux contenant ces mêmes marchandises est obligatoire pendant tout le séjour du navire dans le port.

Des consignes spéciales de l'Autorité portuaire précisent les conditions particulières du gardiennage.

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

En application de l'article 518 du R.P.M., les dispositifs de prévention et de lutte contre les sinistres sont les suivants :

	Disponibilité en eau immédiate	Pression	Moyens mobiles (exploitant)
Nantes – quai de Cheviré aval (postes CHV3 et CHV4)	1250 m ³ / heure	6 bars	/
Montoir de Bretagne – quai du terminal agro-alimentaire (poste TAA 1)	1250 m ³ / heure	6 bars	/
Montoir de Bretagne – quai du terminal marchandises diverses et conteneurs (poste TMDC 2 à 5)	150 m ³ / heure	1 bar	Suivant le tonnage

Dès la mise à quai du navire et durant toute la durée du séjour du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 sur le terminal, un personnel suffisant et formé doit, sans délai, être en capacité de mettre en action ces moyens en matériel.

En cas de début d'incendie à bord d'un navire, contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9, ce personnel se met à disposition immédiate du capitaine du navire, responsable de la lutte contre un sinistre à bord.

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

Une commission de contrôle s'assure du respect par l'exploitant des dispositions fixées à l'article 518 et rend compte annuellement au préfet des contrôles effectués et de la concordance entre les tonnages admis et les disponibilités en eau imposées sur les postes.

Cette commission est constituée d'un représentant de l'Autorité portuaire, d'un représentant de l'exploitant de terminal, d'un représentant du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et d'un représentant de la commune concernée.

Le commandant de port fixe pour chaque escale des consignes de sécurité spécifiques.

Classe 5.2 - Peroxydes organiques

DISPOSITIONS GENERALES

Article 520 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 521 – DEPOTS A TERRE

Le stationnement, l'embarquement et le débarquement des peroxydes organiques nécessitant une régulation de température ou de type B sont interdits en dehors des postes à quai et des terre-pleins attenants du terminal à marchandises diverses et conteneurs de Montoir de Bretagne (TMDC).

Pour les peroxydes organiques du type B, les dépôts à terre devront répondre aux conditions imposées pour ceux contenant des matières ou objets explosibles de la classe 1.

La quantité maximale de peroxydes organiques admise par îlot est fixée à 200 tonnes (masse brute).

Article 522 – GARDIENNAGE

Voir R.P.M..

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

Voir R.P.M..

Classe 6.1 - Matières toxiques

DISPOSITIONS GENERALES

Article 610 – PROPRIETES

L'embarquement et le débarquement de marchandises de classe 6.1 de groupe d'emballage I ne peuvent avoir lieu qu'aux emplacements désignés par la capitainerie.

Classe 6.2 - Matières infectieuses

DISPOSITIONS GENERALES

Article 620 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 621 - DÉPOTS A TERRE

Voir R.P.M..

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

Après accord des autorités sanitaires du port, les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention des marchandises de classe 6.2 ne peuvent avoir lieu qu'aux emplacements désignés par la capitainerie.

Classe 7 - Matières radioactives

DISPOSITIONS GENERALES

Article 710 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

711-1 Dispositions relatives à la protection et au contrôle des matières nucléaires

Voir R.P.M..

711-2 Dispositions relatives à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 712 - DEPOT A TERRE

Tout dépôt à terre est soumis à l'autorisation du Commandant de port 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.

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.

Article 713 – GARDIENNAGE

Les matières relevant des numéros ONU 2912, 2913, 2915, 2978, 3321, 3322 et 3332, dans la mesure où il existe des possibilités de protection suffisantes, peuvent être dispensées de l'obligation de gardiennage par le commandant de port.

Le gardiennage obligatoire doit être renforcé pour les matières nucléaires de catégorie I (hors combustibles irradiés) par le maintien de l'escorte liée au transport dans les cas prévus par l'arrêté du 17 novembre 1998 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires transportées par voie maritime.

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

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 marchandises radioactives de la classe 7 ont stationné avec l'accord de la capitainerie doivent, en dehors des marchandises radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911, faire l'objet de contrôles d'absence de contamination radioactive à l'enlèvement de la marchandise et trois jours après celui-ci.

714-2 Décontamination

Voir R.P.M..

Article 715 – MANUTENTION DES COLIS

Voir R.P.M..

Classe 8 - Matières corrosives

DISPOSITIONS GENERALES

Article 810 – PROPRIETES

Voir R.P.M..

Article 811 – PRESCRIPTIONS

Voir R.P.M..

Classe 9 - Matières et objets dangereux divers

DISPOSITIONS GENERALES

Article 910 – CHAMPS D'APPLICATION

Voir R.P.M..

MESURES APPLICABLES

Article 911 – DEPOTS A TERRE

Le Commandant de port 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.

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent stationner sur le port qu'au sein d'un terminal spécialisé clos. Ils doivent être mis à l'écart et leur zone de stationnement doit être délimitée.

L'opération de fumigation ne peut être conduite qu'au sein d'un espace clôturé.

Article 912 - ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

Les prescriptions particulières sont définies dans les articles 514 à 519 du présent règlement.

Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9

Voir R.P.M..

ANNEXES

Annexe 1 – Déclaration prévue à l’article 21-1 du R.P.M.

Voir R.P.M..

Annexe 2 – Liste de contrôle et modèles de déclaration

Voir R.P.M..

Annexe 3 – Prescriptions de séparation entre matières ou classes de matières

Ce tableau de séparation s'applique pour les marchandises en colis sur le terminal marchandises diverses et conteneurs (TMDC) et les autres quais à marchandises diverses.

Classes	1*	1.4S	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	7	8	9
1* - Matières et objets explosibles	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
1.4S - Matières et objets explosibles	0	0	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	t	s	s
2.1 - Gaz inflammables	x	s	0	0	0	s	a	s	s	s	s	0	t	a	0
2.2 - Gaz non inflammables non toxiques	x	s	0	0	0	a	0	a	0	0	a	0	t	0	0
2.3 - Gaz toxiques	x	s	0	0	0	s	0	s	0	0	s	0	t	0	0
3 - Liquides inflammables	x	s	s	a	s	0	0	s	s	s	s	0	t	0	0
4.1 - Matières solides inflammables, autoréactives et explosibles désensibilisées solides	x	s	a	0	0	0	0	a	0	a	s	0	t	a	0
4.1 – Exceptions : 3231 à 3240 (sous température contrôlée)	x	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w
4.2 - Matières sujettes à l'inflammation spontanée	x	s	s	a	s	s	a	0	a	s	s	a	t	a	0
4.3 - Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	x	s	s	0	0	s	0	a	0	s	s	0	t	a	0
5.1 - Matières comburantes	x	s	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	t	s	0
5.2 - Peroxydes organiques	x	s	s	a	s	s	s	s	s	s	0	a	t	s	0
5.2 – Exceptions : Peroxydes organiques de type B et 3111 à 3120 (sous température contrôlée)	x	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w
6.1 - Matières toxiques	x	s	0	0	0	0	0	a	0	a	a	0	t	0	0
7 – Matières radioactives	x	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	0	t	t
8 - Matières corrosives	x	s	a	0	0	0	a	a	a	s	s	0	t	0	0
9 - Matières et objets dangereux divers	x	s	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	t	0	0
9 – Exceptions : 2071	x	s	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	t	s	0

Légende :

* : sauf 1.4S

0 : aucune séparation n'est nécessaire

- sauf si elle est prescrite individuellement dans la colonne 16b de la liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2 Code IMDG)

- dans le respect des conditions fixées par le code IMDG relatives à la séparation des marchandises de la classe 1 dans un même îlot

a : « loin de » - une distance minimale de 3 m (ou une largeur de conteneur standard EVP) est exigée

s : « séparé de » - une distance minimale de 6 m est exigée longitudinalement et latéralement

t : une distance minimale de 12 m est exigée longitudinalement et latéralement

w : une distance minimale de 24 m est exigée longitudinalement et latéralement

x : 120 mètres

Annexe 4 – Quantités maximales admissibles par îlot de classe 1 et distance de séparation entre ilots

Quantités maximales admissibles par îlot de classe 1

Classe - division		1.1	1.2	1.3	1.5	1.6
Quai	Poste à quai	Q	Q	Q	Q	Q
Terminal marchandises diverses et conteneurs	TMDC 1*	I	I	I	I	I
	TMDC 2	18	14000	200	18	14000
	TMDC 3	18	14000	200	18	14000
	TMDC 4	18	14000	200	18	14000
	TMDC 5	I	I	I	I	I
Cheviré aval	CHV 3	1,3	I	50	1,3	I
	CHV 4	2,7	I	100	2,7	I

Légende :

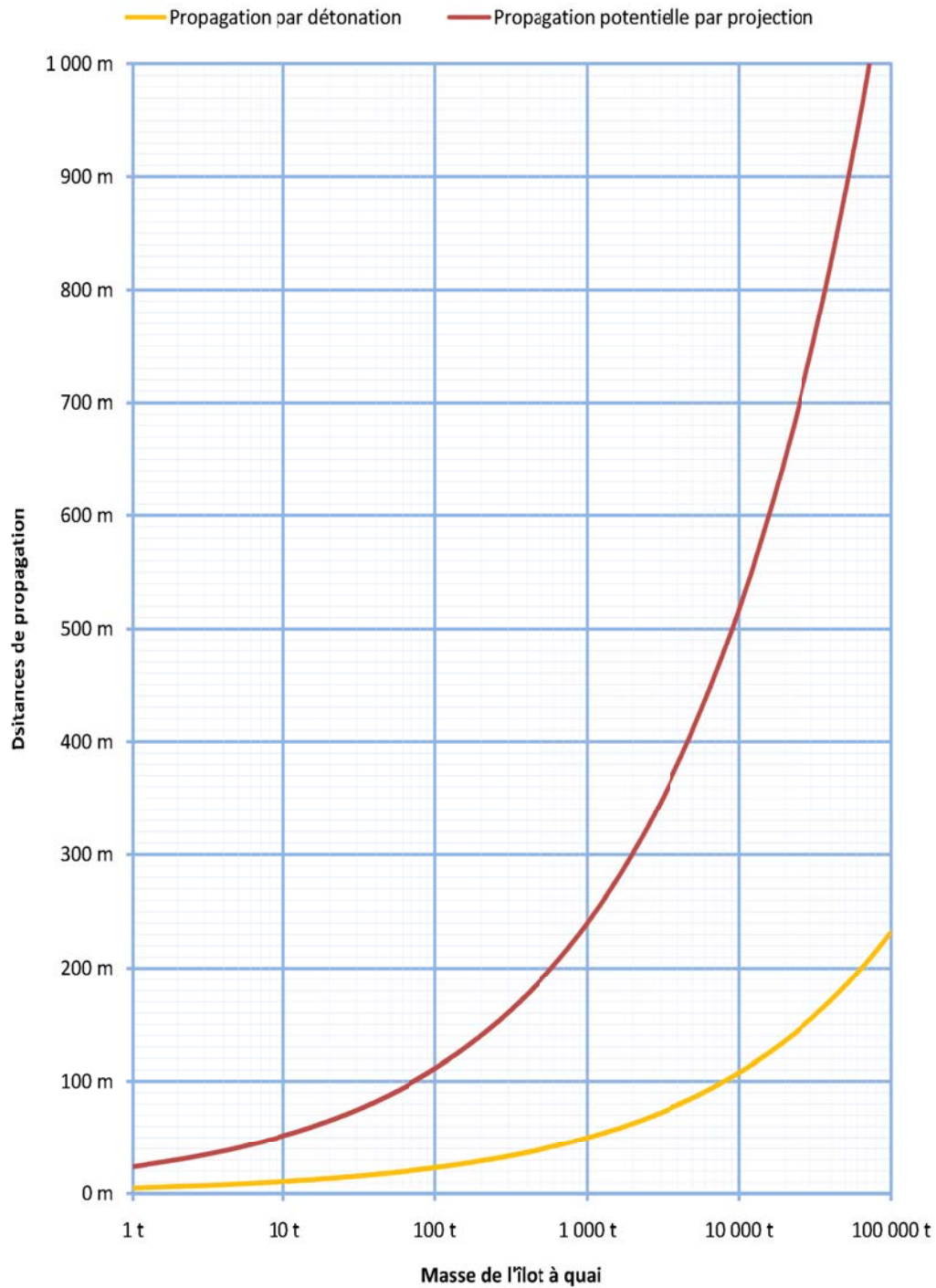
Q : quantité maximale par îlot en tonnes

I : interdit

* : se rapprocher de la capitainerie pour une autorisation spéciale

Distances de séparation entre les îlots de classe 1

La distance entre les îlots (D) est fixée par la courbe « propagation potentielle par projection » du graphique ci-après en application de la formule $D = 2,4 Q^{1/3}$ où Q est en kilos



Annexe 5 – Quantités et durées maximales admissibles au terminal marchandises diverses et conteneurs (TMDC)

Classe Division <i>Class Division</i>	Numéros ONU <i>UN numbers</i>	FDP Demande préalable <i>Prior agreement</i>	Gardiennage <i>Guarding</i>	Hors travée <i>Out of lane</i>	Stationnement sur les terminaux <i>Storage on terminals</i>	Observations <i>Observations</i>
	Tout déchet avec un numéro ONU (hors déchets infectieux 6.2) Any waste with UN number (except infectious waste class 6.2)	Oui Yes	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	
	Toutes les quantités limitées <i>All limited quantities</i>	Non No	Non No	Non No	Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum Transbordement : 10 jours ouvrés maximum <i>Loading, discharging : less than 5 working days Transshipment: less than 10 working days</i>	
1.1 1.5		Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	
1.3		Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	
1.4		Oui, sauf TRANSIT Yes, except for Transit	Oui Yes	Non No Oui, si 2 conteneurs Yes if 2 containers	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	Le(s) conteneur(s) doit(vent) être positionné en extrémité de tire pour faciliter la mission de gardiennage. Ne doit pas être gerbé. <i>Container (s) must be placed at the end of the lane for easier guarding. No stacking.</i>
1	Toutes les autres divisions <i>All others divisions</i>	Oui Yes	Oui Yes	Non. No Oui, si 2 conteneurs Yes if 2 containers	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	
2.1	Tous ONU en conteneur citerne <i>All UN numbers in tank</i>	Oui, sauf TRANSIT Yes, except for Transit	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transshipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days</i>	

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

2.1	Tous les autres <i>All others</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
2.2		Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
2.3	Tous ONU en conteneur citerne <i>All UN numbers in tank</i>	Oui, sauf TRANSIT <i>Yes, except for Transit</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	
2.3	Tous les autres conteneurs <i>All others containers</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days	
3	Tous ONU en conteneur citerne <i>All UN numbers in tank</i>	Oui, sauf TRANSIT <i>Yes, except for Transit</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	
3	Tous les autres numéros ONU <i>All others UN numbers</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
4.1	3231 à 3240 (sous température contrôlée) 3231 to 3240 (temperature controlled)	Oui <i>Yes</i>	Oui <i>Yes</i>	Oui <i>Yes</i>	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days	Quantité maximale sur terminal = 200 tonnes. Stationnement des véhicules et engins à moteur à moins de 25m est interdit <i>Maximum quantity in terminal: 200 tons.</i>
4.1	Tous les autres numéros ONU <i>All others UN numbers</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
4.2	Groupe d'emballage I <i>Packing group I</i>	Oui <i>Yes</i>	Oui, si > 100 tonnes <i>Yes, if > 100tons</i>	Oui, si > 100 tonnes <i>Yes, if > 100tons</i>	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days	
4.2	Groupes d'emballages II et III <i>Packing group II and III</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	Non <i>No</i>	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

4.3		Non No	Non No	Non No	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
5.1	1942 - 2067 - 2426 - 3375	Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés Transbordement: 8 jours après demande écrite. <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days <u>Transshipment</u> : 8 working days prior to a written demand	Îlot de 200 tonnes - 1 îlot par poste. Gerbage sur 2 hauteurs uniquement Block: 200 tons – 1 block per berth Stacking: only 2 high
5.1	Tous les autres numéros ONU All others UN numbers	Non No	Non No	Non No	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	
5.2	Peroxydes organiques de type B Organic peroxyde type B	Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	Îlot de 200 tonnes Block: 200t
5.2	3111 à 3120 (sous température contrôlée) 3111 to 3120 (temperature controlled)	Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	Îlot de 200 tonnes. block: 200t
5.2	Tous les autres All others	Non No	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days	
6.1	Tous ONU en conteneur citerne All UN numbers in tank	Oui, sauf TRANSIT Yes, except for Transit	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	
6.1	Groupe d'emballage I Packing group I	Oui, sauf TRANSIT Yes, except for Transit	Non No	Oui	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <u>Loading, discharging and transshipment</u> : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days	L'embarquement et le débarquement de marchandises de classe 6.1 Groupe d'emballage I ne peuvent avoir lieu qu'aux emplacements désignés par la capitainerie. Loading and unloading of class 6.1 packing group I cargo can only be done at places designed by Harbour Master Office
6.1	Tous ONU All UN numbers	Non No	Non No	Non No	<u>Chargement et déchargement</u> : 5 jours ouvrés maximum <u>Transbordement</u> : 10 jours ouvrés maximum <u>Loading, discharging</u> : less than 5 working days <u>Transshipment</u> : less than 10 working days	

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

6.2		Oui Yes	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transhipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days</i>	Accord des autorités sanitaires du port, aux emplacements désignés par l'AIPPP <i>Must be approved by Port sanitary authorities, in places designed by Port Authority.</i>
7	Tous All	Oui Yes	Oui sauf pour les numéros ONU 2908 à 2911 <i>Yes, except for UN 2908 to UN 2911</i>	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transhipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i>	Contrôle surfacique sauf pour ONU 2908 à 2911 <i>Surfaces check except for UN 2908 to 2911</i>
8	Tous ONU en conteneur citerne <i>All UN numbers in tank</i>	Oui Yes	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transhipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days</i>	
8	Tous ONU <i>All UN numbers</i>	Non No	Non No	Non No	<i>Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum</i> <i>Transbordement : 10 jours ouvrés maximum</i> <i>Loading, discharging : less than 5 working days</i> <i>Transhipment: less than 10 working days</i>	
9	Tous ONU en conteneur citerne <i>All UN numbers in tank</i>	Oui Yes	Non No	Non No	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 3 jours ouvrés <i>Loading, discharging and transhipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 3 working days</i>	
9	Engrais au nitrate d'ammonium 2071 <i>Ammonium nitrate based fertilizer 2071</i>	Oui Yes	Oui Yes	Oui Yes	Chargement, déchargement et transbordement : strictement limités au temps nécessaire aux opérations et dans tous les cas inférieur à 5 jours ouvrés Transbordement: 8 jours après demande écrite. <i>Loading, discharging and transhipment : strictly limited to the time required for operations and in any case less than 5 working days</i> <i>Transshipment: 8 working days prior to a written demand</i>	Îlot de 200 tonnes - 1 îlot par poste. Gerbage sur 2 hauteurs uniquement <i>Block: 200 tons – 1 block per berth</i> <i>Stacking: only 2 high</i>
9	Tous ONU <i>All UN numbers</i>	Non No	Non No	Non No	<i>Chargement et déchargement : 5 jours ouvrés maximum</i> <i>Transbordement : 10 jours ouvrés maximum</i> <i>Loading, discharging : less than 5 working days</i> <i>Transhipment: less than 10 working days</i>	