

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

2024

Arrêté préfectoral du 05 juillet 2023

Modifié par l'arrêté préfectoral du 29 novembre 2024 de
prescriptions complémentaires.

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

Table des matières

Chapitre 1 – Dispositions générales	7
CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES	8
DEFINITIONS.....	8
Titre I – Prescriptions relatives à l'application du présent règlement	11
Section I – Réglementation	11
Section II – Experts et exploitants.....	11
Article 12-1 – EXPERTS	11
Article 12-2 – EXPLOITANTS	11
Titre II – Dispositions relatives à l'exploitation des ports	12
Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....	12
Article 21-1 – DECLARATION ET AUTORISATION	12
Article 21-2 – CONDITIONS	14
Article 21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE PORT	17
Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX	17
Article 21-5 – APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGINS DE MANUTENTION.....	21
Article 21-6 – MAINTENANCE DES ENGINS DE MANUTENTION	22
Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....	22
Article 22-1 – OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS	22
Article 22-2 – CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRES-PLEINS	22
Article 22-3 – DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE.....	22
Article 22-4 – FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRES-PLEINS	26
Article 22-5 – MATERIEL D'ECLAIRAGE	26
Article 22-6 – MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE	26
Article 22-7 – TELEPHONE - RADIOTELEPHONE.....	26
Section III – Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses	27
Article 23-1 – DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE	27
Article 23-2 – PRECAUTIONS PARTICULIERES POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT	28
Article 23-3 – PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS	29
Section IV – Gardiennage.....	30
Article 24-1 – LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT.....	31
Article 24-2 – LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION ET PENDANT LEUR SEJOUR A TERRE	31
Titre III – Dispositions spéciales à la manutention	32
Section I – Opérations d'embarquement, débarquement, manutention et transbordement	32
Article 31-1 – CONDITIONS	32
Article 31-2 – INTERDICTIONS	32
Section II – Opérations particulières.....	32
Article 32-1 – OPERATIONS VISANT LES ENGINS DE TRANSPORT	32
Article 32-2 – OPERATIONS DE NUIT	33
Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac	33
Article 33-1 – LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES	33
Article 33-2 – CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OPERATIONS DE MANUTENTION EN VRAC	34
Article 33-3 – CONTROLE DES MANUTENTIONS DE PRODUITS LIQUIDES OU GAZEUX EN VRAC	35
Article 33-4 – FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.....	35
Article 33-5 – LIAISONS EQUIPOTENTIELLES.....	35
Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac	36
Article 34-1 – CONDITIONS	36
Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses	36
Article 35-1 – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT	36
Article 35-2 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS	36

Section VI – Admission – Chargement et déchargement des conteneurs.....	37
Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES	37
Article 36-2 – PLAQUE C.S.C	37

Titre IV – Dispositions spéciales aux navires et bateaux.....38

Section I – Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux	38
Article 41-1 – PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAZAGE.....	38
Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES	39
Section II – Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges.....	39
Article 42-1 – REGLES APPLICABLES.....	39
Section III – Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude.....	39
Article 43-1 – REGLES APPLICABLES	39
Section IV – Précautions d'ordre nautique - Amarrage	40
Article 44-1 – MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX.....	40
Article 44-2 – MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRESENTANT L'INFLAMMABILITE OU L'EXPLOSIVITE COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE	40
Section V – Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux	41
Article 45-1 – REGLES APPLICABLES	41
Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine	42
Article 46-1 – REGLES APPLICABLES	42
Section VII – Réparation à bord	42
Article 47-1 – REGLES APPLICABLES.....	42

Titre V – Conditions d'admission en vue de travaux d'aménagement, de maintenance et de réparation de navires, navires-citernes, bateaux et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés43

Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD	43
Article 52 – AUTORISATION D'ADMISSION	43
Article 53 – CAS PARTICULIERS	43
Article 54 – SITUATIONS D'URGENCE	43
Article 55 – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-PLEINS DES POSTES SPECIALISES.....	43

Chapitre 2 – Principes applicables aux classes de marchandises 44

Classe 1 – Matières et objets explosibles.....	44
Article 110 – CHAMP D'APPLICATION	44
Article 111 – EXEMPTIONS	44
Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES.....	44
Article 113 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LES PORTS	44
Article 114 – DEPOTS A TERRE	45
Article 115 – GARDIENNAGE	51
Article 116 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT	52
Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS	52
Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX	52
Article 119 – PERSONNEL D'EXPLOITATION.....	52
Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM.....	52
Classe 2 - Gaz.....	53
DISPOSITIONS GENERALES.....	53
Article 210 – CHAMP D'APPLICATION	53
Article 211 – PROPRIETES.....	53
MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC	53
Article 212 – DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC.....	53
Article 213 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS.....	53
Article 214 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS	54
Article 215 – GARDIENNAGE	54
Article 216 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	54
Article 217 – MANUTENTION	55

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES	55
Article 219 – PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ	55
Article 220 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD	55
MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN COLIS	55
Article 221 – SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES ET COLIS DE CLASSE 2.1	56
Article 222 – SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES DE CLASSE 2.3	56
Classe 3 – Liquides inflammables	58
PRESCRIPTIONS GENERALES	58
Article 310 – CHAMP D'APPLICATION	58
Article 311 – PROPRIETES	58
MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN VRAC	58
Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX	58
Article 313 – GARDIENNAGE	59
Article 314 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES	59
Article 315 – EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD	59
Article 316 – DÉCLARATION	59
Article 317 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX	59
Article 318 – ENGINS DE SERVITUDE	60
MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN COLIS	60
Article 319 – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES QUAIS ET TERRE- PLEINS	60
Article 320 – ZONE DE RESTRICTION	60
Classe 4.1 – Matières solides inflammables	62
Article 410 – PROPRIETES	62
MESURES APPLICABLES	62
Article 411 – DEPOTS A TERRE	62
Article 412 – GARDIENNAGE	62
Classe 4.2 – Matières sujettes à l'inflammation spontanée	63
DISPOSITIONS GENERALES	63
Article 420 – PROPRIETES	63
MESURES APPLICABLES	63
Article 421 – GARDIENNAGE	63
Article 422 – DEPOTS A TERRE	63
Classe 4.3 – Matières dangereuses, qui au contact de l'eau, dégagent des matières inflammables	64
DISPOSITIONS GENERALES	64
Article 430 – PROPRIETES	64
MESURES APPLICABLES	64
Article 431 – MANUTENTION DES COLIS	64
Article 432 – DEPOTS A TERRE	64
Classe 5.1 - Matières comburantes	65
DISPOSITIONS GENERALES	65
Article 510 – PROPRIETES	65
MESURES APPLICABLES	65
Article 511 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT	65
Article 511 bis – DEPOT A TERRE	65
Article 511 ter – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES NAVIRES ET BATEAUX	65
Dispositions particulières relatives au nitrate d'ammonium	65
Article 512 – PROPRIETES	65
Article 513 – TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM	65
Article 514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS	66
Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT	66
Article 516 – DEPOTS A TERRE	66
Article 517 – GARDIENNAGE	68
Article 518 – DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DE NAVIRES	68
Article 519 – CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DE NAVIRES	68

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Classe 5.2 – Peroxydes organiques	69
DISPOSITIONS GENERALES.....	69
Article 520 – PROPRIETES.....	69
MESURES APPLICABLES	69
Article 521 – DEPOTS A TERRE	69
Article 522 – GARDIENNAGE.....	69
Article 523 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT	69
Classe 6.1 – Matières toxiques	70
DISPOSITIONS GENERALES.....	70
Article 610 – PROPRIETES	70
MESURES APPLICABLES	70
Article 611 – DÉPOTS A TERRE	70
Classe 6.2 – Matières infectieuses	71
DISPOSITIONS GENERALES.....	71
Article 620 – PROPRIETES.....	71
MESURES APPLICABLES	71
Article 621 – DÉPOTS A TERRE - SEJOUR.....	71
Article 622 – OPERATIONS D’EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT	71
Classe 7 – Matières radioactives.....	72
DISPOSITIONS GENERALES.....	72
Article 710 – PROPRIETES.....	72
Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES	72
MESURES APPLICABLES	72
Article 712 – DEPOT A TERRE	72
Article 713 – GARDIENNAGE	73
Article 714 – PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE- PLEINS	74
Article 715 – MANUTENTION DES COLIS.....	74
Article 716 – DOCUMENTS DE TRANSPORT.....	74
Article 717 – DECLARATION ET AUTORISATION	75
Classe 8 – Matières corrosives	77
DISPOSITIONS GENERALES.....	77
Article 810 – PROPRIETES	77
Article 811 – PRESCRIPTIONS.....	77
MESURES APPLICABLES	77
Article 812 - DEPOT A TERRE.....	77
Classe 9 – Matières et objets dangereux divers.....	78
DISPOSITIONS GENERALES.....	78
Article 910 – PROPRIETES.....	78
MESURES APPLICABLES	78
Article 911 – DEPOTS A TERRE	78
Article 912 – ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D’AMMONIUM	78
Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9	78
Article 914 – FUMIGATION	78
ANNEXES.....	80
Annexe 1 – Déclaration prévue à l’Article 21-1 du R.P.M.....	80
Annexe 2 – Liste des contrôles	81
Annexe 2 bis – Listes des contrôles FSRU/Terminal et FSRU/Méthanier	95
Annexe 3 – Liste de contrôles navire/bateau	127
.....	128
Annexe 4 – Restrictions pour le dépôt à terre de marchandises dangereuses	129
dans certains terminaux à conteneurs	129
Annexe 5 – Conditions d'agrément des sociétés d'avitaillement en soute	136
Annexe 6 – Liste des contrôles pour les opérations de soutage en carburants alternatifs ou expérimentaux (tels que le GNL, le méthanol ou l’ammoniac)	138

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Annexe 7 – Liste des contrôles pour le soutage GNL de camion à navire	140
Annexe 8 – Stationnement des véhicules matières dangereuses au centre routier	142
.....	142
Annexe 9 – Zone d’interdiction d’échange des conteneurs classes 1.1, 1.2, 1.5 et 1.6	142
Annexe 10 – Atlas des quais	144
Annexe 11 – Zone d’interdiction	150
Annexe 12 – Poste spécialisé FSRU	154

Chapitre 1 – Dispositions générales

CHAMP D'APPLICATION

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

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

Il concerne :

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

Le présent règlement ne s'applique pas pour :

- Le transport des marchandises dangereuses par voie routière, ferroviaire ou fluviale dans les autres cas qui sont couverts par des réglementations propres (RID, ADN, ADR).
- Ce qui concerne l'accès et le stationnement des propres navires et bateaux du Ministère chargé de la Défense dans le port ainsi que vis-à-vis des mesures à prendre et des vérifications à faire à bord.
- Les installations classées définies par le décret prévu à l'article L. 515-36 du code de l'environnement
- Les stockages souterrains de gaz naturel, d'hydrocarbures liquides, liquéfiés ou gazeux, ou de produits chimiques à destination industrielle.

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

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

CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Cf. R.P.M.

DEFINITIONS

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

Admission

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

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

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

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

Dépôt à terre

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

Dissémination

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

Distance de protection

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

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

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

Exploitant de terminal

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

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

Sont identifiés notamment comme exploitants de terminal :

- Les entreprises bénéficiaires d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public, d'un affermage ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'Autorité portuaire.

- Les entreprises qui sous le régime domanial de l'Autorisation d'occupation temporaire exploitent des postes spécialisés ou une infrastructure visée par l'article L.551-2 du code de l'environnement.
- Les usagers des équipements et/ou d'installations propriétés de la direction territoriale du Havre du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Exploitant

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

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

En particulier, il en est ainsi :

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

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

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

Îlot

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

Installation à accès contrôlé

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

Manutention

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

Massification

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

Soutage

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

Transport

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

Transit

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

Transbordement

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

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

Zone de protection

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

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

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

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

Titre I – Prescriptions relatives à l'application du présent règlement

Section I – Réglementation

Cf. R.P.M.

Section II – Experts et exploitants

Article 12-1 – EXPERTS

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

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

Article 12-2 – EXPLOITANTS

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

A ce titre, l'exploitant transmet à la capitainerie une copie du certificat CFTMD valide du personnel désigné.

Titre II – Dispositions relatives à l'exploitation des ports

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

Article 21-1 – DECLARATION ET AUTORISATION

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

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

Accord préalable à l'acheminement

Afin de s'assurer que le port et les exploitants pressentis peuvent recevoir les marchandises dangereuses les plus sensibles dont la liste est publiée et mise à jour par la capitainerie sur le portail internet de la capitainerie, les capitaines, armateurs, affréteurs, agents consignataires de navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, les expéditeurs de marchandises dangereuses en colis ou leur représentant doivent obtenir un accord préalable à l'acheminement vers le port du Havre auprès de l'AIPPP.

Lorsque l'exploitant concerné refuse le passage des marchandises dangereuses via son installation portuaire, il informe sans délai l'AIPPP de son refus.

21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime

A – Arrivée par voie maritime

En plus de l'accord préalable à l'acheminement lorsqu'il est nécessaire, les déclarations des marchandises dangereuses ou polluantes des navires sont transmises à l'AIPPP sous forme de manifestes pour chaque navire. Cette transmission s'effectue par voie électronique via les applications informatiques exploitées par l'AIPPP ou compatibles avec celles-ci. Les navires transportant des marchandises dangereuses en vrac ou en colis pour lesquels l'AIPPP n'aura pas reçu de déclaration ne seront pas autorisés à entrer dans le port. Les déclarations d'expédition doivent être fournies au moment de la déclaration.

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

B – Départ par voie maritime

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

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

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

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

Les déclarations sont transmises sous format électronique via les applications informatiques exploitées par l'AIPPP ou compatibles avec celles-ci.

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

Lorsque l'exploitant concerné refuse le passage des marchandises dangereuses autorisées par la capitainerie sur son installation portuaire, il informe sans délai l'AIPPP de son refus.

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

Tout navire transportant des marchandises dangereuses doit obligatoirement être piloté.

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

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

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

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

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

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

21-1-4 Information des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

La Direction territoriale du Havre du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine communique annuellement à la Dreal de Normandie une synthèse par terminal et par classe du trafic de marchandises dangereuses transportées en colis, manutentionnées sur le port du Havre.

Article 21-2 – CONDITIONS**21-2-1**

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

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

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

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

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

21-2-2

Les postes spécialisés pour tous produits sont les suivants :

- Pour les Marchandises en vrac liquides
 - Les postes 1 à 10 de la Compagnie Industrielle Maritime au port du Havre,
 - Les postes Est et Ouest de la Compagnie Industrielle Maritime au port du Havre-Antifer,
 - Les postes 1 à 5 de la société ALKION TERMINAL LE HAVRE,
 - Le poste de la société Norgal,
 - Les postes 1 et 2 de la société Total Petrochemical,
 - Le poste SNA de la société YARA,
 - Les postes Jonction 1 à 3 de la société S.H.M.P.P.,
 - Le poste du C.F.R.Total,
 - L'appontement Chevron Chemical,
 - Les postes de la raffinerie Total,
 - Les postes 1 et 2 de la société Total Fluides,
 - Le quai Mahieu (SEPP),
 - La partie sud du quai de Bougainville, dédiée au stationnement en permanence d'un méthanier utilisé comme unité flottante de regazéification et de stockage de GNL (Floating Storage Regazéification Unit, ci-après "FSRU"), au transfert FSRU/terre de gaz naturel sous pression, et à l'accueil temporaire de méthanier pour les opérations de déchargement de GNL navire/navire vers le FSRU (*les installations à terre sont délimitées par un périmètre clôturé ISPS voir annexe 12*).

- Pour les Marchandises en vrac solides :
 - Les postes du Môle Central,
 - Les postes de Multivrac 1 et 2,
 - Le poste de Multivrac 3, lorsque l'IP est activée,
 - Le poste MBS dans le grand canal du Havre,
 - Les postes de l'ex-cimenterie Lafarge,
 - Le poste STS,
 - Le poste RMC.
- Pour les terminaux ou plates-formes dédiés aux conteneurs et rouliers :
 - Les terminaux de Port 2000,
 - Les terminaux d'Amérique, d'Atlantique, de Bougainville, d'Europe et d'Asie/Osaka,
 - Le terminal roulier,
 - La plate-forme multimodale.

Les postes spécialisés pour la manutention des marchandises en vrac liquides avec un point éclair supérieur à 60°C sont les suivants :

- Poste clôturé ISPS du quai du Rhin pour la société SEPP
(Nota : la distance de protection est délimitée par la clôture ISPS),
- Appontement Moselle pour la société Chevron Chemical.

Le poste spécialisé pour la manutention des marchandises en vrac liquides avec un point éclair compris entre 23°C et 60°C et un point d'ébullition supérieur à 35°C est le suivant :

- Poste clôturé ISPS du quai du Rhin pour la société SEPP
(nota : la distance de protection est délimitée par la clôture ISPS).

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

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

- Le poste Multivrac 3 dans le Grand Canal du Havre,
- Quai de Bougainville, darse de l'Océan,
- Quais d'Osaka et d'Asie bassin René Coty.

21-2-3

Cf. R.P.M.

21-2-4 Véhicules routiers et wagons

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

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

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

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

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

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

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

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

Les entreprises autorisées utilisatrices du réseau ferré portuaire doivent, au moins 1 heure avant l'arrivée des matériels roulants sur le faisceau ferroviaire de la plaine alluviale (30 min pour les convois internes au Port du Havre), communiquer au gestionnaire de la circulation, sous la forme et le support définis par ce dernier, les informations suivantes :

- Le numéro de train,
- L'origine et la destination du matériel roulant,
- La longueur,
- Le tonnage,
- Le nombre de wagons,
- La présence et les classes de marchandises dangereuses transportées.

En dehors du faisceau ferroviaire de la plaine alluviale, le stationnement des wagons sur le réseau ferré dans les limites du port, n'est pas autorisé en dehors du temps d'attente nécessaire pour leur prise en charge par l'exploitant ou par les tractionnaires.

Lors du stationnement des wagons sur le faisceau ferroviaire de la plaine alluviale, les mesures de ségrégation suivantes doivent être appliquées ; les trains contenant des wagons transportant des marchandises des classes de danger 2.1, 2.3 et/ou 3 doivent être séparés au minimum par une voie d'écart. Si les conditions d'exploitation le permettent, un maximum de voies d'écart doit être appliqué entre les trains susvisés.

Ces mesures de ségrégation ne s'appliquent que si :

- Elles ne conduisent pas à des manœuvres ou des dissociations de trains (ou coupons de trains) autres que celles nécessaires pour l'exploitation courante,
- Les voies disponibles sur le faisceau ferroviaire de la plaine alluviale le permettent.

En cas d'impossibilité de respecter ces mesures de ségrégation en raison notamment d'un trafic important, ou d'aléas d'exploitation, et sous réserve du respect des dispositions réglementaires en vigueur, les wagons transportant les classes de marchandises dangereuses susvisées peuvent être admis en stationnement sur le faisceau ferroviaire de la plaine alluviale.

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

21-2-5

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

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

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

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

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

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

Article 21-4 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

21-4-1- Généralités

L'AIPPP agréé les opérateurs (entreprise, armement) autorisés à effectuer les opérations de soutage en carburants alternatifs ou expérimentaux (tels que le GNL, le méthanol ou l'ammoniac...). Cet agrément est délivré après un audit permettant de vérifier que ces sociétés répondent aux normes (techniques d'équipements, de sécurité d'exploitation et d'opération, de maintien des compétences des équipages...) en vigueur, et sur la base des résultats d'une analyse de risques menée par l'opérateur sur les opérations concernées.

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Des audits complémentaires peuvent être décidés et réalisés, à tout moment, par l'AIPPP. Le matériel mis en œuvre doit être certifié, en bon état et adapté au service prévu conformément à l'annexe 5.

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

Pour cette catégorie de carburants alternatifs et expérimentaux, le soutage peut être autorisé pendant les opérations commerciales lorsque les dispositions de sécurité adaptées sont intégrées dans les documents d'opération et validées par l'AIPPP et l'exploitant du terminal concerné.

Toutes les précautions doivent être prises pour éviter une pollution, notamment aux raccordements.

Une surveillance constante des opérations doit être assurée par l'avitailleur (souteur) et l'avitailé (souté).

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

Les quais et postes susceptibles d'accueillir des opérations de soutage en carburants alternatifs doivent disposer d'un label de conformité, attribué par la capitainerie, après réalisation d'un audit. Ce label atteste que l'exploitant des quais ou postes concernés a intégré les spécificités de ce carburant alternatif dans son organisation générale (sécurité et sensibilisation des intervenants) (voir annexe 5).

Sa durée ne peut excéder 5 ans et doit faire l'objet d'une demande de renouvellement à l'initiative de l'exploitant. Il peut être révoqué en cas de non-respect des conditions imposées.

Pour le cas des quais publics, les dispositions nécessaires sont mises en place sous la supervision de la capitainerie.

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

QUAIS	Liquides inflammables		Gaz liquéfié	
	Par le plan d'eau	Par la terre	Par le plan d'eau	Par la terre
Port 2000	oui	oui	oui	non
Roger Meunier	oui	oui	non	oui
Terminal de Grande Bretagne	oui	oui	non	oui (**)
Hermann du Pasquier Ouest	oui	oui	oui	oui
Hermann du Pasquier Est	oui	oui	oui	oui
Pierre Callet	oui sauf postes 1 et 2	oui	non	oui
Johannes Couvert	oui	oui	oui	
Môle Central 6	oui avec restrictions nautiques	oui	oui sous conditions/restrictions	
Atlantique	oui	oui	oui	oui (*)
Amérique	oui	oui	oui	oui (*)
Asie	oui	oui	oui	oui (*)

	Liquides inflammables		Gaz liquéfié	
	Par le plan d'eau	Par la terre	Par le plan d'eau	Par la terre
Osaka	oui	oui	oui	oui (*)
Appontements de la CIM	oui mais avec restrictions nautiques ou de chargement		oui sous conditions/restrictions nautiques ou de chargement	
Europe	oui	oui	oui	oui (*)
Bougainville	oui	oui	oui	oui (*)
Roro 1 et 2	Postes réservés aux barges			
RoRo 2 et 3	oui	oui	oui	oui
ROC 5 et 6	oui	oui	oui	oui
Multivrac 1, 2 et 3	oui	oui	oui	oui
MBS	oui	non	oui	non
RMC	oui	oui	oui	oui
STS	oui	non	oui	non
Dresser	oui	oui	oui	oui
Appontements ALKION	oui mais avec restrictions lors des chargements		oui sous conditions	
Appontements ATO	oui mais avec restrictions lors des chargements		oui sous conditions	
Appontement SNA	oui	oui	oui sous conditions	
Appontements JON 1, 2 et 3	oui	oui	oui sous conditions	
RIN 2 et 3	oui	oui	non	non
Antifer appontement Est et Ouest	oui	non	oui	non

« oui (*) » Tant que les quais ne sont pas utilisés pour la manutention des conteneurs »

« oui (**) » Sur le terminal de Grande Bretagne, l'embarquement et le débarquement par roulage sur le ferry est interdit pendant les opérations de soutage en gaz liquéfié.

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

21-4-2- Soutage de liquide inflammable

Avitaillement en soute par le plan d'eau

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

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

L'avitaillements en soute par le plan d'eau est autorisé sous réserve des contraintes nautiques définies par l'AIPPP.

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

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

Avitaillement en soute par camion-citerne

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

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

21-4-3- Soutage de gaz liquéfié inflammable

Les opérations de soutage en gaz liquéfié font l'objet d'un accord écrit de l'exploitant de terminal quel que soit le mode utilisé.

Ces opérations de soutage sont soumises à l'accord préalable de l'AIPPP, après validation des procédures de conformité et de sécurité fournies par l'opérateur (cf annexe 5).

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

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

Avitaillement en soute par le plan d'eau

L'avitaillement en soute par le plan d'eau est autorisé sous réserve des contraintes nautiques et météorologiques définies par l'AIPPP.

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

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

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

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

Le personnel de l'avitailleur devra être en mesure d'évacuer par le plan d'eau.

Avitaillement en soute par camion-citerne

L'avitaillement en soute par la terre est autorisé sous réserve des contraintes météorologiques définies par l'AIPPP.

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

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

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

Lors des opérations, toutes les précautions doivent être prises pour éviter une fuite de gaz, notamment aux raccordements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 21-6 – MAINTENANCE DES ENGINS DE MANUTENTION

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

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

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

Les opérations d'empotage, de dépotage et de transvasement de marchandises dangereuses sur les quais, terre-pleins et les zones de séjour des conteneurs sur les terminaux, y compris la plateforme multimodale, sont interdites.

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

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

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

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

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

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

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

22-3-1 Dépôts à terre

Restrictions des zones de dépôt à terre

L'annexe 4 précise pour les terminaux d'Atlantique, Asie/Osaka, Europe et de Bougainville, les zones interdites pour le dépôt à terre de certaines classes de marchandises dangereuses, et pour la plateforme multimodale les zones de séjour des marchandises relevant de la classe 1.

L'exploitant des terminaux sont tenus de respecter les limites de volume de trafic donné en EVP (Équivalent Vingt Pieds) mentionné dans les études de danger (hypothèse pour déterminer la probabilité des phénomènes dangereux), sauf dispositions spécifiques mentionnées dans le chapitre 2 du présent règlement.

Durée

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses est autorisé pour un séjour d'une durée maximale de 10 jours ouvrés (soit 240 heures) à l'export et de 10 jours ouvrés à l'import dans les installations portuaires à accès contrôlé. Pour un transbordement, ces durées de séjour sont additionnées.

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

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

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

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

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

Le propriétaire de la marchandise ou son représentant prend toutes les dispositions nécessaires, dès la mise en demeure de l'AIPPP, afin d'évacuer le conteneur en infraction (commande de traction portuaire, moyens de manutention, etc...).

Information

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

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

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

Quantités maximales

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

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

Règles de séparation des marchandises dangereuses entre elles

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter l'occurrence d'effet domino d'un contenant d'une classe donnée sur un autre contenant de matières dangereuses. Elles s'appliquent aux conteneurs fermés, conteneurs citernes et citernes mobiles routières ou ferroviaires, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un séjour à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour l'évacuation du port (cas n° 1). Pour les contenants « ouverts » (colis, grands récipients pour vrac (GRV), conteneurs plates-formes, ... placés à terre ou sur des moyens de transport routiers ou ferroviaires ouverts), ces distances doivent être majorées (cas n° 2).

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

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

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

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

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

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

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

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

A cet effet :

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

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

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

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

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

Autres règles de séparation des marchandises dangereuses

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

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

22-3-2 Dépôts temporaires de sécurité

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

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

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

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

Article 22-5 – MATERIEL D'ECLAIRAGE

Cf. R.P.M.

Article 22-6 – MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE

Cf. R.P.M.

Article 22-7 – TELEPHONE - RADIOTELEPHONE

Cf. R.P.M.

Section III – Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses

Article 23-1 – DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE

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

23-1-1 Dispositions générales

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

Les exploitants des postes spécialisés doivent disposer :

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

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

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

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

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

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

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

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

L'AIPPP s'assure de la diffusion des consignes de lutte contre l'incendie auprès des capitaines des navires ou patrons de bateaux à leur arrivée. Pour ce faire, ces consignes sont disponibles sous forme dématérialisée sur le portail internet de la capitainerie.

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

Dispositions spécifiques applicables à la plateforme multimodale :

En sus des dispositions générales, l'exploitant de la plateforme multimodale doit disposer d'une stratégie et des moyens adaptés pour lutter contre les incendies susceptibles de se produire sur la plateforme.

A cette effet, l'exploitant dispose a minima sur la plateforme :

- d'un groupe de pompage fixe assurant un débit minimum d'eau de 360 m³/h pendant 2 h. Une pompe et une source d'alimentation électrique de secours du groupe de pompage sont également prévues.
- d'un réseau maillé raccordé au groupe de pompage et équipé de poteaux d'incendie normalisés (120 m³/h par poteau) répartis sur la plateforme et espacés de moins de 200 m.
- 1 extincteur à poudre (50 l minimum) placé au niveau de chaque poteau d'incendie, à l'exception du faisceau de réception où 1 extincteur pour 3 poteaux sera admis.
- 1 extincteur à poudre (9 kg minimum) placé sur chaque engin de manutention.

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

23-1-2 Diffusion de l'alerte

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

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

23-1-3 Prévention des effets dominos externes sur le terminal de l'Atlantique.

Les exploitants doivent intégrer dans leurs plans de secours les dispositions à mettre en œuvre en cas de risque d'effets dominos dus aux BOIL OVER en provenance d'un des bacs de la compagnie industrielle maritime (CIM).

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

Dispositions générales

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

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

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

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

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

23-2-1

Les opérations de débarquement des résidus de cargaison et déchets d'exploitation des navires et bateaux dans le port doivent être effectuées conformément aux dispositions du plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

23-2-2

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

23-2-3 Dispositions spécifiques applicables à la plateforme multimodale :

Le réseau de récupération des eaux pluviales de la plateforme est séparé en deux antennes. Pour permettre la récupération des eaux d'extinction d'incendie et des produits polluants accidentellement déversés sur les différentes cours ou espaces de manutention, les 2 antennes du réseau peuvent être confinées à distance depuis un poste centralisé de la plate-forme. A cet effet, chaque antenne de réseau est interconnectable avec un bassin de confinement d'un volume minimum de 1300 m³ chacun, Les pompes de relevage sont prévues pour résister aux produits chauds. Ces bassins sont chacun équipés de 3 déversoirs à mousse d'un débit minimal unitaire de 2000 l/mn, prévus pour que les services d'intervention puissent se raccorder rapidement avec leurs équipements.

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

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

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

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

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

Section IV – Gardiennage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En dehors des opérations commerciales, aux postes autres que les appointements annexes des établissements ICPE, le gardiennage des bateaux transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac est réalisé par son équipage.

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

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

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

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

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

Titre III – Dispositions spéciales à la manutention

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

Article 31-1 – CONDITIONS

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

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

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

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

Article 31-2 – INTERDICTIONS

Cf. R.P.M.

Section II – Opérations particulières

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

Article 32-1 – OPERATIONS VISANT LES ENGINS DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

Article 32-2 – OPERATIONS DE NUIT

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

Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac

Article 33-1 – LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES

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

Les opérations de chargement, de déchargement des marchandises dangereuses en vrac dont le point éclair est inférieur ou égal à 60°C doivent être réalisées dans les installations spécialisées recensées dans le paragraphe 21-2-2 du présent règlement.

Le chargement, le déchargement de matières dangereuses en vrac, dont l'inflammabilité avec un point éclair supérieur à 60°C est le danger principal peut être autorisé le long des quais et postes non spécialisés sous réserve qu'ils soient équipés :

- D'un ou plusieurs appareils incendie, bouches ou poteaux, capable de délivrer un débit unitaire de 100 m³/h pendant deux heures ou plus suivant les recommandations du SDIS76, implanté sur un réseau public ou privé de telle sorte que leur accessibilité et leur éloignement par rapport aux incendie potentiels présente le maximum de sécurité d'emploi.
- D'au moins un extincteur sur roue de 100 kg de charge (ou deux extincteurs de 50kg de charge).

Le transbordement des marchandises dangereuses en vrac dont le point éclair est supérieur à 60°C peut être autorisé par l'AIPPP le long de postes non spécialisés sous réserve de la disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie propres aux deux navires ou bateaux participant à l'opération.

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

Les opérations de transbordement sont subordonnées aux dispositions suivantes :

Avant le transbordement

Une déclaration dématérialisée via les applications informatiques exploitées par l'AIPPP ou compatibles avec celles-ci.

Une autorisation préalable de la capitainerie pour chaque opération de transbordement.

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

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

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

La limitation au strict nécessaire du personnel à bord des navires opérant le transbordement.

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

Veiller au bon fonctionnement des moyens de lutte contre l'incendie présents à quai et à leur mise en œuvre sans délai en cas de nécessité (cf. paragraphe précédent).

Pendant le transbordement

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

Afin de se prémunir de la concentration dans l'air de vapeurs toxiques ou inflammables, la capitainerie peut imposer la mise en place d'une surveillance au moyen de détecteurs de gaz fixes.

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

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

Le transbordement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison liquides des navires à bord des navires, bateaux ou camions dédiés à leur collecte est autorisé le long des postes de transbordement définis à l'article 21-2-2. Ces opérations sont effectuées sous la surveillance des équipages des navires et bateaux qui y participent. Suivant la nature des déchets d'exploitation ou résidus de cargaison liquides à transborder ou décharger, l'AIPPP peut imposer la mise en œuvre de mesures de sécurité complémentaires.

Les opérations de lavage des cales et citernes (contenant ou ayant contenu des marchandises avec un point éclair supérieur à 0°C) en circuit fermé et sans aucun rejet dans l'environnement peuvent être réalisées le long des postes de transbordement définis à l'article 21-2-2.

FSRU

Pendant les opérations de transfert de gaz naturel sous pression depuis le FSRU vers la terre, une communication permanente est assurée entre le FSRU et les installations à terre.

Pendant les opérations de transfert de GNL navire/navire depuis le méthanier, une communication permanente est assurée entre le méthanier et le FSRU.

Les opérations de transfert ne peuvent commencer que si les liaisons sont fonctionnelles ; un test de fonctionnalité est réalisé en ce sens et est intégré au sein de la liste de contrôle établie au titre de l'article 33-3 du présent règlement.

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

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

Les listes de contrôle navire / terre et navire / navire doivent être au moins aussi exhaustives que celles figurant en annexe 2 du R.P.M.

La listes de contrôle FSRU/méthanier et FSRU/terre : voir l'annexe 2bis de ce règlement.

Les matrices de ces listes de contrôles sont fournies par la capitainerie sur demande des exploitants.

Les imprimés sont fournis par les exploitants.

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

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

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

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

Dans le cadre de la connexion du FSRU à son bras de déchargement relié directement à la canalisation de transport, l'intervalle entre deux contrôles sera adapté aux conditions d'exploitation.

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

Cf. R.P.M.

FSRU

Les caractéristiques relatives aux conditions d'emploi des flexibles navire/navire entre le méthanier et le FSRU doivent répondre aux dispositions de la norme NF-EN-1474-2 et du code IGC.

Au poste FSRU, un système de mesure d'écartement est en place au niveau du flexible de connexion entre le méthanier et le navire re-gazéificateur, ainsi qu'au niveau du bras de déchargement entre le navire re-gazéificateur et la terre, afin de stopper automatiquement les opérations de manutention en cas d'écartement trop important susceptible de générer un arrachement.

Des systèmes de déconnexion rapide de type PERC (Powered Emergency Release Coupler) équipent le flexible de connexion entre le méthanier et le FSRU, ainsi que le bras de déchargement entre le FSRU et la terre, afin de limiter la quantité de substance dangereuse rejetée en cas de défaillance.

Article 33-5 – LIAISONS EQUIPOTENTIELLES

Cf. R.P.M.

Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac

Article 34-1 – CONDITIONS

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

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

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

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

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

Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses

Article 35-1 – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT

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

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

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

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

Article 35-2 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

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

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

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

Section VI – Admission – Chargement et déchargement des conteneurs

Article 36-1 – DISPOSITIONS GENERALES

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

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

Article 36-2 – PLAQUE C.S.C

Cf. R.P.M.

Titre IV – Dispositions spéciales aux navires et bateaux

Section I – Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux

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

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

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

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

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

Certificats de dégazage et d'inertage

Opérations d'inertage et de dégazage

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

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

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

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

Le certificat de dégazage

Le certificat comprend nécessairement les mesures du pourcentage de la limite inférieure d'explosivité (L.I.E.), du pourcentage d'oxygène (O₂), de la teneur en CO (ppm) et en H₂S (ppm).

L'officier de port présent lors du contrôle peut demander d'autres mesures.

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

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

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

Le certificat d'inertage

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

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

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

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

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

Article 41-2 – PRESCRIPTIONS DIVERSES

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

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

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

Article 42-1 – REGLES APPLICABLES

Cf. R.P.M.

Section III – Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude

Article 43-1 – REGLES APPLICABLES

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

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

Section IV – Précautions d'ordre nautique - Amarrage

Article 44-1 – MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

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

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

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

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

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

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

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

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

Plan d'amarrage

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

La mise en place de remorques garde-feu de sécurité est facultative.

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

44-2-1 Amarrage

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

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

44-2-2 Canots de sauvetage

Cf. R.P.M.

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

44-3-1 Dispositions générales

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

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

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

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

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

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

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

44-3-3 Unité flottante de stockage et de regazéification ou FSRU (Floating Storage Regazification Unit)

Le FSRU doit être accosté cap nord au quai de Bougainville.

Le méthanier avitailleur du FSRU doit accoster à couple cap nord dans la mesure du possible.

Lorsqu'un méthanier est accosté à couple du FSRU, la navigation est interdite :

- Au sud des deux navires à couple.
- Jusqu'à 300 mètres au nord du FSRU. (Voir annexe 12)

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

Article 45-1 – REGLES APPLICABLES

Cf. R.P.M.

Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine

Article 46-1 – REGLES APPLICABLES

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

Section VII – Réparation à bord

Article 47-1 – REGLES APPLICABLES

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

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

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

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

**Titre V – Conditions d'admission en vue de travaux
d'aménagement, de maintenance et de réparation de navires,
navires-citernes, bateaux et bateaux citernes transportant ou ayant
transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations,
ouvrages et terre-pleins spécialisés**

Cf. R.P.M.

Article 51 – PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

Cf. R.P.M.

Article 52 – AUTORISATION D'ADMISSION

Cf. R.P.M.

Article 53 – CAS PARTICULIERS

Cf. R.P.M.

Article 54 – SITUATIONS D'URGENCE

Cf. R.P.M.

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

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

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

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

Chapitre 2 – Principes applicables aux classes de marchandises

Classe 1 – Matières et objets explosibles

Article 110 – CHAMP D'APPLICATION

Cf. R.P.M.

Article 111 – EXEMPTIONS

Cf. R.P.M.

Article 112 – ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

112-1 Déclaration des marchandises

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

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

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

113-1 Admission des navires et bateaux

Cf. R.P.M.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

113-5 Distances minimales entre navires et bateaux

Cf. R.P.M.

113-6 Admission et circulation des véhicules

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

Wagons

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

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

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

Véhicules routiers

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

Article 114 – DEPOTS A TERRE

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

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

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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

Quais/Terminaux	Emplacement	Masse par îlot ⁽¹⁾ (en kilogrammes)			
		Division 1.1 et 1.5	Division 1.2 et 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Quai Port 2000	Tous postes respectant l'article 114-3	18500	47800	47800	non limitée
Terminal Asie/Osaka	Ouest Asie (bollard 1)	12450	non limitée	337000	non limitée
	Jonction Asie Osaka	9500	393000	257000	non limitée
	Sud Osaka - bollard 490	2900	0	79500	non limitée
Terminal Europe	Poste 1	510	0	13800	non limitée
Terminal Atlantique et Amérique	Jonction quais ATL/AME	1460	99 ⁽³⁾	56800	non limitée
Poste Multivrac n° 3	-	24350	non limitée	291000	non limitée
Terminal de Grande Bretagne	Tous postes	0	0	0	non limitée
Mazeline	Poste 1	21000	non limitée	272800	non limitée
Hermann du Pasquier	Tous postes	81	0	960	non limitée
Jean Reinhart	Poste 2	1000	0	20300	non limitée
Joannès Couvert	Postes 6 et 7	121	0	1440	non limitée
	Postes 1 à 5	210	0	5800	non limitée
Pierre Callet	Poste 1	95	0	2620	non limitée
	Poste 3	390	0	10640	non limitée
Roger Meunier	Poste 1	5	0	120	non limitée
	Poste 3	60	0	1700	non limitée
Plateforme Multimodale ⁽²⁾	Cour ferroviaire	16000	16000	16000	non limitée
	Terre-plein	16000	16000	16000	non limitée
	Cour fluviale	16000	16000	16000	non limitée

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

(2) Les différents emplacements de dépôt à terre de la plate-forme multimodale sont définis à l'annexe 4.

(3) Pour des objets contenant unitairement moins de 750g de matière active

Autres quais

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

Quais/Terminaux	Emplacement	Masse par îlot ⁽¹⁾ (en kilogrammes)			
		Division 1.1 et 1.5	Division 1.2 et 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Roulier	ROR3/ROC5	9250	non limitée	110500	non limitée

Lots exceptionnels

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

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

114-1 Classement

Cf. R.P.M.

114-2 Etude de dangers

Cf. R.P.M.

114-3 Distances applicables

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

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

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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

Quais/Terminaux	Postes ou couples de postes	Distance à respecter entre les îlots de marchandises de classe 1			
		Division 1.1 & 1.5	Division 1.2 & 1.6	Division 1.3	Division 1.4
Quai port 2000	Tous postes respectant l'article 114-3				0
Terminal Asie/Osaka	Ouest Asie (bollard 1)	56	0	167	0
	Jonction Asie Osaka	51	176	153	0
	Sud Osaka bollard 490	34	0	103	0
Terminal Europe	Poste 1	19	0	58	0
Terminal Atlantique et Amérique	Jonction quais ATL/AME	27	11	250	0
Poste Multivrac n° 3	-	70	0	120	0
Terminal de Grande-Bretagne	Tous postes	0	0	0	0
Roulier	ROR3/ROC 5	51	0	74	0
Mazeline	Tous postes	66	427	156	0
Hermann du Pasquier	Tous postes	10	0	24	0
Jean Reinhart	Poste 2	24	0	66	0
Joannès Couvert	Postes 6 et 7	12	0	27	0
	Postes 1 à 5	39	0	89	0
Pierre Callet	Poste 1	11	0	33	0
	Poste 3	18	0	53	0
Roger Meunier	Poste 1	4	0	12	0
	Poste 3	10	0	29	0
Plateforme multimodale	Cour ferroviaire	60	60	28	0
	Terre-plein	60	60	28	0
	Cour fluviale	60	60	28	0

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

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

- Configuration des îlots sans mur de protection

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

Q représente la masse nette explosive.

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

- Configuration des îlots avec mur de protection

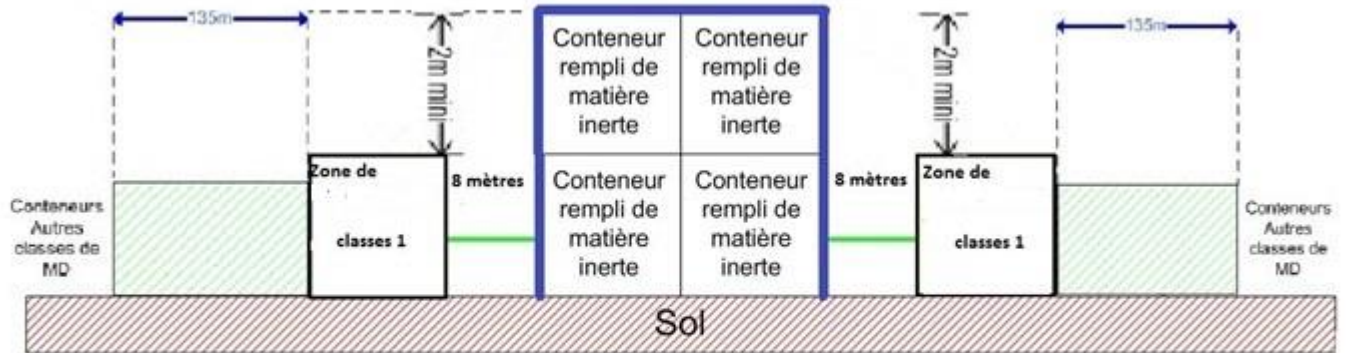
Division	Distance à respecter (Entre l'îlot et l'écran)
1.1	8m
1.2	8m
1.3	8m
1.4	8m
1.5	8m
1.6	8m

L'écran devra être composé d'une double rangée de conteneurs en hauteur comme en largeur.

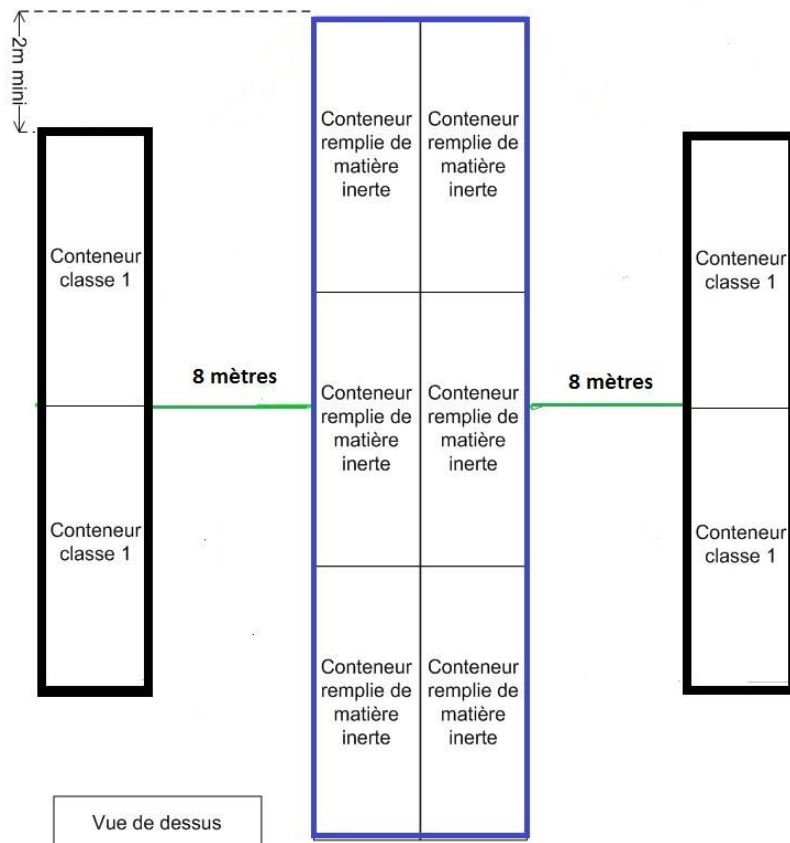
La longueur de la rangée de conteneurs protecteurs doit dépasser d'au moins 2m le bord de l'îlot de conteneurs de classe 1 en hauteur comme en largeur.

Les conteneurs doivent être remplis d'une matière inerte (type sable, terre, ...).

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



Vue en coupe



Vue de dessus

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

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

vers un dépôt de sécurité du port.

Pour les quais indiqués à l'article 114 du présent règlement, les emplacements désignés pour les dépôts à terre sont déterminés par les règles suivantes :

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

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

Article 115 – GARDIENNAGE

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

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

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

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

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

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

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

116-1 Autorisations et interdictions

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

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

116-2 Autres dispositions

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

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

La manutention sous les portiques ferroviaires situés dans cette zone est autorisée sous réserve que la masse maximale explosible (NEC) par conteneur soit limitée à 3 575 kg.

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

Article 117 – ADMISSION, CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS

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

Article 118 – PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

Cf. R.P.M.

Article 119 – PERSONNEL D'EXPLOITATION

Cf. R.P.M.

Article 120 – NITRATE D'AMMONIUM

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

Classe 2 - Gaz

DISPOSITIONS GENERALES

Article 210 – CHAMP D'APPLICATION

Cf. R.P.M.

Article 211 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC

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

212-1 Distance de protection

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

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

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

FSRU

Les règles d'admission et de circulation à terre dans la zone de protection du FSRU sont fixées par l'exploitant.

Les règles de circulation sur le plan d'eau dans cette zone sont définies par l'AIPPP, en concertation avec l'exploitant du terminal FRSU. (voir annexe 12)

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

213-1 Durée de séjour

Cf. R.P.M.

213-2 Sécurité des mouvements

Tout navire d'une longueur supérieure à 120 mètres transportant des marchandises de classe 2 en vrac ou ayant transporté des marchandises de classe 2 en vrac et non dégazé doit être assisté d'un remorqueur au moins dans toutes ses manœuvres. Les navires destinés au soutage et agréés par la capitainerie peuvent être exemptés de cette disposition.

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

Les navires méthaniers doivent être assistés d'un nombre suffisant de remorqueurs pour toutes leurs manœuvres.

Dérogation aux horaires d'interdiction

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

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

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

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

Article 214 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

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

Article 215 – GARDIENNAGE

Cf. R.P.M

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

Cf. R.P.M.

FSRU

Le FSRU et les installations connexes à terre sont équipés de détecteurs de gaz et de détecteurs incendie redondants au niveau des installations stratégiques susceptibles d'être associées à un risque d'émission accidentelle de gaz naturel.

Les équipements du procédé de stockage, de regazéification et de transfert de GNL sur le FSRU sont équipés de détection incendie par bouchons fusibles entraînant automatiquement la séquence d'isolation rapide, ainsi que le système de détection feu et gaz déclenchant une alarme et l'intervention de l'opérateur.

Les moyens de protection et de lutte contre l'incendie du FSRU répondent aux exigences du code IGC et de la convention SOLAS qui le rendent autonome.

Un protocole établi entre le SDIS, les sociétés de remorquage agréées et l'AIPPP fixe les conditions de mise à disposition des remorqueurs incendie.

Article 217 – MANUTENTION

Cf. R.P.M.

Article 218 – RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES

Cf. R.P.M.

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

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

FSRU

Dans le cas du poste spécialisé FSRU, des détecteurs avec mesure en continu sont mis en place de façon permanente sur le FSRU en nombre suffisant pour assurer une couverture des risques éventuels d'émissions de gaz en toutes circonstances.

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

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

MESURES APPLICABLES AUX MATIERES DE LA CLASSE 2 EN COLIS

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

Article 221 – SEJOUR, EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES CITERNES ET COLIS DE CLASSE 2.1

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

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

Terminaux de l'Europe et d'Atlantique :

Le séjour, le stationnement et la manutention de marchandises de la classe 2.1 est interdit dans la zone définie en annexe 4 du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 2.1 en citernes est interdit dans les zones de transferts définies en annexe 11-1 du présent règlement.

Dans les zones de transferts définies en annexe 11-2 du présent règlement, le transfert de marchandises de la classe 2.1 en citerne est limité à 50 EVP/an pour le terminal de l'Atlantique et 10 EVP/an pour le terminal de l'Europe/Amerique et à 8000 EVP/an pour la classe 2.1 hors citerne.

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de citernes de la classe 2.1 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

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

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

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

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

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

Le transfert de marchandises de la classe 2.3 en citerne est limité sur le terminal de l'Atlantique à 50 EVP/an.

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

Classe 3 – Liquides inflammables

PRESCRIPTIONS GENERALES

Article 310 – CHAMP D'APPLICATION

Cf. R.P.M.

Article 311 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN VRAC

Article 312 – AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Manutention de colis à bord

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

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

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

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

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

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

Les opérations d'avitaillement en soute peuvent être autorisées pendant les opérations de chargement et de déchargement (cf tableau 21-4-1).

Article 313 – GARDIENNAGE

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

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

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

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

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

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

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

Article 316 – DÉCLARATION

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

- La nature et la quantité de la cargaison de liquides inflammables présents à bord,
- La nature des opérations envisagées,
- Dans le cas d'un navire ou bateau vide, la nature des trois dernières cargaisons transportées,
- L'état des capacités :
 - o slops : gazés/dégazés/inertés,
 - o citernes vides : gazées/dégazées/inertées,
 - o citernes pleines : gazées/inertées.

Article 317 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX

317-1 Navires transportant des liquides inflammables en vrac

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

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

317-2 Bateaux transportant des liquides inflammables en vrac

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

317-3 Franchissement des ponts et écluses

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

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

Article 318 – ENGINS DE SERVITUDE

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

MESURES APPLICABLES AUX LIQUIDES INFLAMMABLES EN COLIS

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

319-1 Dissémination

Les colis de marchandises de la classe 3 peuvent être disséminés sous réserve du respect des distances de séparation fixées à l'article 22-3-1 et des dispositions de l'article 320 du présent règlement.

319-2 Massification

Les colis de marchandises de la classe 3 peuvent être massifiés en îlot aux emplacements définis le cas échéant dans les études de dangers. La quantité maximale de conteneurs par îlot est fixée à 30 conteneurs. La distance de séparation entre les îlots ou entre un îlot et d'autres marchandises dangereuses est fixée par l'article 22-3-1 du présent règlement.

Article 320 – ZONE DE RESTRICTION

Terminaux de l'Europe/Amérique et d'Atlantique.

Le transfert de marchandise de la classe 3 est interdit dans la zone définie en annexe 4 du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 3 est interdit dans les zones de transferts définies en annexe 11-1 du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 3 en citerne est limité à 50 EVP par an pour le terminal de l'Atlantique. Dans les zones de transfert définies en annexe 11- 2 du présent règlement

Le transfert de marchandises de la classe 3 hors citerne est limité à 12000 EVP par an pour le terminal de l'Europe/Amérique dans la zone de transfert définie en annexe 11- 2 du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 3 en citerne est limitée à 4000 EVP par an pour le terminal de l'Europe/Amérique dans la zone de transfert définie en annexe 11- 2 du règlement. Qui mentionne spécifiquement ces marchandises en citernes.

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de citernes de la classe 3 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Classe 4.1 – Matières solides inflammables

Article 410 – PROPRIETES

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

MESURES APPLICABLES

Article 411 – DEPOTS A TERRE

411-1 Dissémination

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

411-2 Massification

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

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

411-3 Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 4.1 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Sur le terminal roulier, le séjour, le stationnement, la manutention et la circulation de tout colis contenant des marchandises de la classe 4.1 est interdit dans la zone définie en annexe 11 du présent règlement

Article 412 – GARDIENNAGE

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

Les conteneurs de la classe 4.1 soumis à régulation de température font l'objet d'un protocole particulier qui fixe les conditions d'accès et de séjour sur les terminaux, y compris le nombre de conteneurs admissibles simultanément sur un même terminal.

Le relevé de température doit être effectué au moins une fois par shift et sans dépasser un intervalle de 12 heures.

Classe 4.2 – Matières sujettes à l'inflammation spontanée

DISPOSITIONS GENERALES

Article 420 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

Article 421 – GARDIENNAGE

Cf. R.P.M.

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

Article 422 – DEPOTS A TERRE

422-1 Dissémination

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

422-2 Massification

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

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

422-3 Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 4.2 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Sur le terminal rouler, le séjour, le stationnement, la manutention et la circulation de tout colis contenant des marchandises de la classe 4.2 est interdit dans la zone définie en annexe 11 du présent règlement

Classe 4.3 – Matières dangereuses, qui au contact de l'eau, dégagent des matières inflammables.

DISPOSITIONS GENERALES

Article 430 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

Article 431 – MANUTENTION DES COLIS

Cf. R.P.M.

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

Article 432 – DEPOTS A TERRE

432-1 Dissémination

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

432-2 Massification

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

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

432-3 Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 4.3 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Sur le terminal roulier, le séjour, le stationnement, la manutention et la circulation de tout colis contenant des marchandises de la classe 4.3 est interdit dans la zone définie en annexe 11 du présent règlement

Classe 5.1 - Matières comburantes

DISPOSITIONS GENERALES

Article 510 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

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

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

Article 511 bis – DEPOT A TERRE

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

Article 511 ter – QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

Les quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux sont fixées par l'application du coefficient K donné par le tableau de l'article 21-2-1 du présent règlement aux quantités fixées par l'article 511 bis du présent règlement.

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

Dispositions particulières relatives au nitrate d'ammonium

Article 512 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

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

Cf. R.P.M.

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

514-1 Admission

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

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

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

514-2 Quantités maximales admissibles sur les navires et bateaux

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

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

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

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

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

Les mesures particulières suivantes s'appliquent :

- un moyen de communication permanent est assuré entre le navire ou bateau et la terre pendant la durée de l'escale à la charge du navire ou bateau.

Article 515 – RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

Cf. R.P.M.

Article 516 – DEPOTS A TERRE

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

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

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

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

Le dépôt à terre de marchandises de la classe 5.1 au nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium n'est autorisé, en présence (dépôt à terre ou manutention) de matières dangereuses de la classe 1, qu'en dehors de l'enveloppe des zones dangereuses Z1 et Z2 définies dans le tableau de l'article 114-2 du RPM.

Terminaux de l'Europe/Amérique et d'Atlantique.

Le séjour, le stationnement, la manutention de marchandises de la classe 5.1 au nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium est interdit dans la zone définie en annexe 4 du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 5.1 de nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium est interdit dans les zones de transfert définies en annexe 11-1 qui mentionne spécifiquement ces marchandises. du présent règlement.

Le transfert de marchandises de la classe 5.1 au nitrate d'ammonium-et engrais au nitrate d'ammonium est limitée à 10 EVP par an pour le terminal de l'Europe dans la zone de transfert définie en annexe 11- 2.

Dans les zones de transfert définies en annexe 11- 2 du présent règlement. Le transfert de marchandises de la classe 5.1(hors 5.1 au nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium) est limitée à 100 EVP par an pour le terminal de l'Atlantique et à 1000 EVP par an pour le terminal de l'Europe/Amérique.

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 5.1 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville.

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

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

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

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

Aucun débris ou objet susceptible d'être projeté par une explosion n'est laissé entre les îlots.

Indépendamment du fait que, pour les dépôts de matières de classes différentes, les règles de séparation du Code IMDG doivent être respectées, toutes précautions doivent être prises pour éviter que des matières combustibles solides et surtout liquides soient mises ou puissent, en cas d'accident, être mises en contact avec un îlot de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium.

Article 517 – GARDIENNAGE

Cf. R.P.M.

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

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

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

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

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

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

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

Classe 5.2 – Peroxydes organiques

DISPOSITIONS GENERALES

Article 520 – PROPRIETES

Les peroxydes organiques de type A sont interdits

MESURES APPLICABLES

Article 521 – DEPOTS A TERRE

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

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

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

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 5.2 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Terminaux de l'Europe/Amérique et d'Atlantique.

Dans les zones de transfert définies en annexe 11- 2 du présent règlement, le transfert de marchandise de la classe 5.2 est limité au global à 100 EVP par an pour le terminal de l'Atlantique et à 200 EVP par an pour le terminal de l'Europe.

Article 522 – GARDIENNAGE

Cf. R.P.M.

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

Cf. R.P.M.

Classe 6.1 – Matières toxiques

DISPOSITIONS GENERALES

Article 610 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

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

Article 611 – DÉPOTS A TERRE

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

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

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 6.1 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

Classe 6.2 – Matières infectieuses

DISPOSITIONS GENERALES

Article 620 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

Article 621 – DÉPOTS A TERRE - SEJOUR

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

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

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

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

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 6.2 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville, dans un rayon de 170 mètres autour de la zone à terre accueillant les installations connexes au FSRU (voir plan annexe 12).

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

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

Classe 7 – Matières radioactives

DISPOSITIONS GENERALES

Article 710 – PROPRIETES

Cf. R.P.M

Article 711 – REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

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

Cf. R.P.M.

711-2 Dispositions relatives à la protection des travailleurs, du public et de l'environnement contre les dangers des rayonnements ionisants

Cf. R.P.M.

711-3 Procédure préalable à l'admission

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

MESURES APPLICABLES

Article 712 – DEPOT A TERRE

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

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

Poste spécialisé FSRU

Le stationnement et la manutention de colis de la classe 7 sont interdits au terminal roulier pendant la présence d'un FSRU au Quai de Bougainville.

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

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

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

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

Toutes les opérations de transport de substances radioactives (préparation du colis, envoi, manutention du colis, chargement, déchargement, acheminement, entreposage en transit, déballage, réception, etc.) sont encadrées par un programme de protection radiologique (PPR). Chaque entreprise intervenant lors d'une opération de transport de substances radioactives doit établir un PPR, quels que soient les types de substances transportées et leur emballage. Le PPR définit les objectifs de radioprotection, ainsi que les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs en tenant compte de la nature et de l'ampleur des risques.

Le PPR est établi conformément aux prescriptions de l'article 712-1 du R.P.M.

Les colis, suremballages et conteneurs contenant des matières radioactives et les matières radioactives non emballées doivent être séparés pendant le transport et l'entreposage en transit, des travailleurs et des membres du public selon des distances d'éloignement au moins égales à celles fixées à l'article 712-1 du R.P.M.

712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives fissiles entreposées

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

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

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

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

Article 713 – GARDIENNAGE

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

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

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

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

714-1 Quais et terre-pleins

Les quais et terre-pleins sur lesquels des matières radioactives de la classe 7 ont stationné avec l'accord de l'AIPPP doivent, en dehors des matières radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911, faire l'objet d'un contrôle d'absence de contamination radioactive à l'enlèvement de la marchandise par une personne qualifiée telle que définie à l'article 714-1 du R.P.M.

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

Un compte-rendu de ce contrôle est rédigé et archivé par l'organisme ayant procédé aux contrôles. Une copie du compte rendu de ce contrôle doit être fournie à l'AIPPP.

714-2 Décontamination

Cf. R.P.M.

Article 715 – MANUTENTION DES COLIS

Cf. R.P.M.

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

Article 716 – DOCUMENTS DE TRANSPORT

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

Article 717 – DECLARATION ET AUTORISATION717-1

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

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

717-2

Au vu de la déclaration, l'admission des marchandises de classe 7 est subordonnée à l'autorisation de l'AIPPP. Il fixe les modalités pratiques et prescriptions de sécurité du passage portuaire.

Le déclarant doit s'enquérir avec toute l'anticipation nécessaire auprès du service compétent de la capitainerie de la faisabilité du passage portuaire.

717-3

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

L'autorisation est requise pour une activité si, sur une année civile, la quantité de l'un des éléments présents ou mis en mouvement sur un même lieu, ou par un même transport dans le même véhicule, ou lors de flux d'importations ou de flux d'exportations, atteint ou dépasse les seuils suivants :

1° Plutonium ou uranium 233 : 1 g ;

2° Uranium enrichi en uranium 235 : 1 g d'uranium 235 contenu ;

3° Uranium naturel, uranium appauvri en uranium 235 par rapport à l'uranium naturel : 500 kg ;

4° Thorium, à l'exclusion des alliages contenant moins de 5 % en masse de thorium : 500 kg ;

5° Tritium à l'exclusion des articles marqués par des peintures au tritium pour ses propriétés lumineuses : 2 g ;

6° Lithium enrichi en lithium 6 : 1 kg de lithium 6 contenu.

Sauf mention contraire, les masses sont en élément total, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte les masses de tous les isotopes de l'élément chimique considéré.

Lorsque l'un de ces seuils est atteint, l'autorisation prend en compte l'ensemble des matières nucléaires susceptibles d'être présentes ou mises en mouvement sur un même lieu, ou par un même transport dans le même véhicule, ou lors de flux d'importations ou de flux d'exportations, quelles que soient leurs quantités.

Classe 8 – Matières corrosives

DISPOSITIONS GENERALES

Article 810 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

Article 811 – PRESCRIPTIONS

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

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

Article 812 - DEPOT A TERRE

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

Classe 9 – Matières et objets dangereux divers

DISPOSITIONS GENERALES

Article 910 – PROPRIETES

Cf. R.P.M.

MESURES APPLICABLES

Article 911 – DEPOTS A TERRE

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

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

Article 912 – ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

Cf. R.P.M.

Article 913 – AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9

Cf. R.P.M.

Article 914 – FUMIGATION

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

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

Les opérations de fumigation sont interdites sur les terminaux à conteneurs, à l'exception de la plateforme multimodale.

Les conditions d'exploitation sont précisées par l'exploitant du terminal et communiquées à l'AIPPP. Dans le cadre de la mise en œuvre des opérations de fumigation, toutes les mesures sont prises pour la protection de l'environnement et des personnes.

Article 915 – DECHETS SOUMIS A LA CONVENTION DE BALE

En plus de la déclaration obligatoire, certains déchets dangereux sont soumis à accord préalable à l'acheminement (selon la liste des restrictions pour le déchargement, chargement, transbordement et transit des marchandises dangereuses en conteneurs, consultable sur le portail internet de la capitainerie).

Ces déclarations sont transmises à la capitainerie en utilisant les applications informatiques exploitées par l'AIPPP ou compatibles avec celles-ci.

Les documents d'accompagnement (bordereau de suivi de déchets, document de notification-mouvement/transfert transfrontières de déchets, certificat de consentement préalable selon les circonstances) doivent être fournis, sous forme dématérialisée, au moment de la déclaration.

La capitainerie peut prendre toutes les mesures utiles pour contrôler l'exactitude des déclarations.

ANNEXES

Annexe 1 – Déclaration prévue à l'Article 21-1 du R.P.M

Cf. R.P.M.

Annexe 2 – Liste des contrôles**ISGOTT Ship/Shore Safety Checklist**
Liste de contrôle navire/terre ISGOTT**I_ISGOTT checks pre-arrival ship/shore safety checklist**

Vérifications préalables à l'arrivée

Date and time :

Date et heure :

Port and berth :

Port et quai :

Tanker :

Navire :

Terminal :

Terminal :

Product to be transferred :

Produit à transférer :

Part 1A. Tanker : checks pre-arrival Partie 1A. Navire : vérifications préalables à l'arrivée			
ITEM	CHECK	STATUS	REMARKS
1	Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) Les informations préalables à l'arrivée ont été échangées	☐ Yes	
2	International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1) Le raccord international de jonction incendie avec la terre est disponible	☐ Yes	
3	Transfer hoses are of suitable construction (18.2) Les flexibles de cargaison sont adaptés à l'utilisation prévue	☐ Yes	
4	Terminal information booklet reviewed (15.2.2) Les informations relatives au terminal ont été examinées	☐ Yes	
5	Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) Les informations préalables à l'accostage ont été échangées	☐ Yes	
6	Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8) Les soupapes à pression/dépression et/ou les événements à haute vitesse sont opérationnelles	☐ Yes	
7	Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4) Les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs sont opérationnels	☐ Yes	

Part 1B. Tanker : checks pre-arrival if using an inert gas system Partie 1B. Navire : vérifications préalables à l'arrivée en cas d'inertage			
ITEM	CHECK	STATUS	REMARKS
8	Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11) Les enregistreurs de pression et teneur en oxygène du gaz inerte sont opérationnels	☐ Yes	
9	Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11) L'installation de gaz inerte et les équipements associés sont opérationnels	☐ Yes	
10	Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3) La teneur en oxygène de l'atmosphère des citernes à cargaison est inférieure à 8%	☐ Yes	
11	Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3) La pression des citernes à cargaison est positive	☐ Yes	

Part 2. Terminal : checks pre-arrival Partie 2. Terminal : vérifications préalables à l'arrivée			
ITEM	CHECK	STATUS	REMARKS
12	Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) Les informations préalables à l'arrivée ont été échangées	☐ Yes	
13	International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5) Le raccord international de jonction incendie avec la terre est disponible	☐ Yes	
14	Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2) Les flexibles de cargaison sont adaptés à l'utilisation prévue	☐ Yes	
15	Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2) Les informations relatives au terminal ont été transmises au navire	☐ Yes	
16	Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) Les informations préalables à l'accostage ont été échangées	☐ Yes	

II_ISGOTT checks after mooring ship/shore safety checklist

Vérifications après amarrage

Part 3. Tanker : checks after mooring Partie 3. Vérifications après amarrage			
ITEM	CHECK	STATUS	REMARKS
17	Fendering is effective (22.4.1) Les défenses mises en place sont adaptées	☐ Yes	
18	Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) L'amarrage est adapté	☐ Yes	
19	Access to and from the tanker is safe (16.4) L'accès navire/terminal est sûr	☐ Yes	
20	Scuppers and seavalls are plugged (23.7.4, 23.7.5) Les dalots et les gattes sont obturés	☐ Yes	
21	Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3) Les systèmes de rejet à la mer et par-dessus bord de la cargaison sont verrouillés	☐ Yes	
22	Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) Les émetteurs/récepteurs VHF et UHF sont réglés sur le mode faible puissance	☐ Yes	
23	External openings in superstructures are controlled (23.1) Les ouvertures extérieures des superstructures sont contrôlées	☐ Yes	
24	Pumproom ventilation is effective (10.12.2) La ventilation de la salle des pompes est fonctionnelle	☐ Yes	
25	Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) Les antennes radio MF/HF sont isolées	☐ Yes	
26	Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) Les locaux vie sont pressurisés	☐ Yes	
27	Fire control plans are readily available (9.11.2.5) Les plans de lutte du navire sont facilement accessibles	☐ Yes	

Part 4. Terminal : checks after mooring Partie 4. Terminal : vérifications après amarrage du navire			
ITEM	CHECK	STATUS	REMARKS
28	Fendering is effective (22.4.1) Les défenses mises en place sont adaptées	☐ Yes	
29	Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) Le navire est amarré conformément au plan d'amarrage	☐ Yes	
30	Access to and from the terminal is safe (16.4) L'accès navire/terminal est sûr	☐ Yes	
31	Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) Les capacités de rétention et puisards sont obturés	☐ Yes	

III_ISGOTT checks pre-transfer ship/shore safety checklist

Conférence préalable aux opérations

Date and time :

Date et heure :

Port and berth :

Port et quai :

Tanker :

Navire :

Terminal :

Terminal :

Product to be transferred :

Produit à transférer :

Part 5A. Tanker and terminal : pre-transfer conference Partie 5A. Navire et terminal : conférence préalable aux opérations				
ITEM	CHECK	Tanker status	Terminal status	REMARKS
32	Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) Le navire est prêt à se déplacer selon le préavis convenu	☐ Yes	☐ Yes	
33	Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) Des moyens de communication opérationnels sont établis entre le navire et le terminal	☐ Yes	☐ Yes	
34	Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) Les équipements de transfert de cargaison sont sécurisés (isolés, purgés et dépressurisés)	☐ Yes	☐ Yes	
35	Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) Une surveillance des opérations ainsi qu'une veille adaptée sont mises en œuvre	☐ Yes	☐ Yes	
36	There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) Le personnel est présent en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence	☐ Yes	☐ Yes	
37	Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) L'interdiction de fumer et les zones fumeurs sont définies	☐ Yes	☐ Yes	
38	Naked light restrictions are established (4.10.1) Les restrictions relatives aux feux nus sont définies	☐ Yes	☐ Yes	
39	Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) Le contrôle des équipements électriques et électroniques a été convenu	☐ Yes	☐ Yes	
40	Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5) Des moyens d'évacuation d'urgence du navire et du terminal ont été définis	☐ Yes	☐ Yes	
41	Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) Les équipements de lutte contre l'incendie sont prêts à l'usage	☐ Yes	☐ Yes	
42	Oil spill clean-up material is available (20.4) Le matériel de lutte contre la pollution est disponible	☐ Yes	☐ Yes	
43	Manifolds are properly connected (23.6.1) Les manifolds sont correctement branchés	☐ Yes	☐ Yes	
44	Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) Les protocoles de jaugeage et d'échantillonnage ont été convenus	☐ Yes	☐ Yes	
45	Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) Les procédures de manutention de la cargaison, des soutes ainsi que les mouvements de ballasts ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Part 5A. Tanker and terminal : pre-transfer conference – cont. Partie 5A. Navire et terminal : conférence préalable aux opérations - suite				
ITEM	CHECK	Tanker status	Terminal status	REMARKS
46	Cargo transfer management controls are agreed (12.1) La gestion du contrôle de l'opération de transfert a été convenue	☐ Yes	☐ Yes	
47	Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1) Les prescriptions relatives au lavage des citernes, dont le lavage au pétrole brut, ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	See also Parts 7B/7C as applicable Voir aussi Parties 7B/7C si pertinent
48	Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4) Les protocoles de dégazage des citernes ont été convenus	☐ Yes	☐ Yes	See also Part 7C_voir aussi Partie 7C
49	Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4) Les exigences relatives au transfert des slops et boues machines ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	See also Part 7C_voir aussi Partie 7C
50	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) Les contrôles périodiques de transfert de cargaison ont été convenus	☐ Yes	☐ Yes	
51	Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) Les signaux d'urgence et procédures d'arrêt d'urgence ont été convenus	☐ Yes	☐ Yes	
52	Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) Les fiches de données sécurité sont disponibles	☐ Yes	☐ Yes	
53	Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) Les risques caractéristiques des produits transférés ont été évoqués	☐ Yes	☐ Yes	
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) L'isolement électrique de l'interface navire/terminal est efficace	☐ Yes	☐ Yes	
55	Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) Les procédures de mise à l'air libre et chargement des citernes fermées ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	
56	Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) Les paramètres relatifs à la ligne de retour gaz ont été convenus	☐ Yes	☐ Yes	
57	Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) Les dispositions anti-retour de cargaison ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	
58	Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) La configuration des connexions inutilisées de cargaison et soutage est adéquate	☐ Yes	☐ Yes	
59	Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) Les radios VHF et UHF portables présentent toutes les garanties de sécurité	☐ Yes	☐ Yes	
60	Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8) Les procédures de fourniture de l'azote au navire par le terminal ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	

IV_Additional for chemical tankers_Checks pre-transfer

Items complémentaires pour les chimiquiers_vérifications préalables aux opérations

Part 5B. Tanker and terminal : bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer Navire et terminal : produits chimiques en vrac. Vérifications préalables aux opérations				
ITEM	CHECK	Tanker status	Terminal status	REMARKS
61	Inhibition certificate received (if required) from manufacturer Le certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, lorsque requis	☐ Yes	☐ Yes	
62	Appropriate personal protective equipment identified and available (4.8.1) Les équipements de protection individuels sont appropriés et disponibles	☐ Yes	☐ Yes	
63	Countermeasures against personal contact with cargo are agreed (1.4) Les dispositions à prendre en cas de contact avec la cargaison ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	
64	Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) Le débit de transfert de cargaison, en lien avec le temps de fermeture des valves et systèmes d'arrêt automatiques a été convenu	☐ Yes	☐ Yes	
65	Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) Les réglages des appareils de mesure et d'alarme du niveau de cargaison sont fonctionnels	☐ Yes	☐ Yes	
66	Adequate portable vapour detection instruments are in use (2.4) Les détecteurs portatifs de vapeurs utilisés sont appropriés	☐ Yes	☐ Yes	
67	Information on firefighting media and procedures is exchanged (5, 19) Il y a eu échange d'informations sur les moyens d'extinction et les méthodes de lutte contre l'incendie	☐ Yes	☐ Yes	
68	Transfer hoses confirmed suitable for the product being handled (18.2) Les flexibles de transfert sont adaptés aux produits manutentionnés	☐ Yes	☐ Yes	
69	Confirm cargo handling is only by a permanent installed pipeline system La manutention de la cargaison est uniquement réalisée au moyen de conduites permanentes	☐ Yes	☐ Yes	
70	Procedures are in place to receive nitrogen from the terminal for inerting or purging (12.1.14.8) Des procédures sont établies pour recevoir de l'azote du terminal pour inerte ou purger	☐ Yes	☐ Yes	

V_Additional for gas tankers_Checks pre-transfer

Items complémentaires pour les gaziers_vérifications préalables aux opérations

Part 5C. Tanker and terminal : liquified gas. Checks pre-transfer Navire et terminal : gaz liquides : vérifications préalables aux opérations				
ITEM	CHECK	Tanker status	Terminal status	REMARKS
71	Inhibition certificate received (if required) from manufacturer Le certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, lorsque nécessaire	☐ Yes	☐ Yes	
72	Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) Le dispositif de pulvérisation d'eau est opérationnel	☐ Yes	☐ Yes	
73	Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) Les équipements de protection individuels sont appropriés et disponibles	☐ Yes	☐ Yes	
74	Remote control valves are operational Les vannes télécommandées sont fonctionnelles	☐ Yes	☐ Yes	
75	Cargo pumps and compressors are operational Les pompes et compresseurs de cargaison sont opérationnels	☐ Yes	☐ Yes	
76	Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6) Les pressions maximales de service ont été convenues entre le navire et le terminal	☐ Yes	☐ Yes	
77	Reliquefaction or boil-off control equipment is operational Les équipements de re liquéfaction ou de contrôle de l'évaporation de la cargaison sont opérationnels	☐ Yes	☐ Yes	
78	Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) Les équipements de détection de gaz sont réglés de manière appropriée pour la cargaison	☐ Yes	☐ Yes	
79	Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) Les réglages des appareils de mesure et d'alarme du niveau de cargaison ont été confirmés	☐ Yes	☐ Yes	
80	Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) Les systèmes d'arrêt d'urgence ont été testés et sont opérationnels	☐ Yes	☐ Yes	
81	Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6) Le débit de transfert de cargaison, en lien avec le temps de fermeture des valves et systèmes d'arrêt automatiques a été convenu	☐ Yes	☐ Yes	
82	Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) Les températures/pressions maximum/minimum concernant le transfert de cargaison ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	
83	Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) Les réglages des soupapes de sécurité des citernes sont validés	☐ Yes	☐ Yes	

VI_ Tanker and terminal agreements pre-transfer

Navire et terminal : accords préalables aux opérations

Part 6. Tanker and terminal : agreements pre-transfer Navire et terminal : accords préalables aux opérations				
Part 5 Item	Agreement	Details	Tanker initials	Terminal initials
32	Tanker manoeuvring readiness Capacité de manœuvre du navire	Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre : Préavis maximum pour une pleine capacité de manœuvre :		
		Period of disablement (if permitted): Période d'indisponibilité (si autorisé) :		
33	Security protocols Protocoles de sûreté	Security level: Niveau de sûreté :		
		Local requirements: Prescriptions locales :		
33	Effective tanker/terminal communications Moyens de communication navire/terminal	Primary system : Principal :		
		Backup system : Secours :		
35	Operational supervision and watchkeeping Veille et supervision des opérations	Tanker : Navire :		
		Terminal : Terminal :		
37 38	Dedicated smoking areas and naked lights restrictions Zones fumeurs et restrictions relatives à l'usage des feux nus	Tanker : Navire :		
		Terminal : Terminal :		
45	Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors Limites de vent, courant, mer, houle et autres considérations environnementales	Stop cargo transfer : Arrêt des opérations :		
		Disconnect : Déconnexion :		
		Unberth : Appareillage :		
45 46	Limits for cargo, bunkers and ballast handling Limites de manutention de la cargaison, des soutes et des ballasts	Maximum transfer rates : Débit maximum de transfert :		
		Topping-off rates : Débit maximum de finition :		
		Maximum manifold pressure : Pression max au manifold :		
		Cargo temperature : Température de la cargaison :		
		Other limitations : Autres restrictions :		

Part 6. Tanker and terminal : agreements pre-transfer - cont Navire et terminal : accords préalables aux opérations - suite				
Part 5 Item	Agreement	Details	Tanker initials	Terminal initials
45 46	Pressure surge control Prévention des surpressions	Minimum number of cargo tanks open : Nombre minimum de citernes ouvertes :		
		Tank switching protocols : Procédure de changement de citernes :		
		Full load rate : Débit maximum de chargement :		
		Topping-off rate : Débit de finition :		
		Closing time of automatic valves : Délai de fermeture des vannes automatiques :		
46	Cargo transfer management procedures Procédures de gestion du transfert de cargaison	Action notice periods : Délais pour agir :		
		Transfer stop protocols : Protocoles d'arrêt des opérations :		
50	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed Les contrôles périodiques de transfert de cargaison ont été convenus	Routine transferred quantity checks: Vérification périodique quantités transférées		
51	Emergency signals Signaux d'alarme	Tanker: Navire :		
		Terminal: Terminal :		
55	Tank venting system Mise à l'air libre des citernes	Procedure: Procédure :		
55	Closed operations Opérations citernes fermées	Requirements: Prescriptions :		
56	Vapour return line Ligne de retour gaz	Operational parameters : Paramètres opérationnels :		
		Maximum flow rate : Débit maximum :		
60	Nitrogen supply from terminal Fourniture d'azote par le terminal	Procedures to receive : Procédure de réception :		
		Maximum pressure : Pression maximum :		
		Flow rate : Débit :		

Part 6. Tanker and terminal : agreements pre-transfer - cont Navire et terminal : accords préalables aux opérations - suite				
Part 5 Item	Agreement	Details	Tanker initials	Terminal initials
83	For gas tanker only : Cargo tank relief valve settings Pour les gaziers uniquement : Réglages des soupapes de sécurité	Tank 1 : Citerne 1 :		
		Tank 2 : Citerne 2 :		
		Tank 3 : Citerne 3 :		
		Tank 4 : Citerne 4 :		
		Tank 5 : Citerne 5 :		
		Tank 6 : Citerne 6 :		
		Tank 7 : Citerne 7 :		
		Tank 8 : Citerne 8 :		
		Tank 9 : Citerne 9 :		
		Tank 10 : Citerne 10 :		
XX	Exceptions and additions Exceptions et compléments	Special issues that both parties should be aware of : Particularités dont les 2 parties doivent prendre en considération		

ISGOTT Ship/Shore Safety Checklist

Liste de contrôle navire/terre ISGOTT

Date and time - *Date et heure* :Port and berth - *Port et quai* :Tanker - *Navire* :Terminal - *Terminal* :Product to be transferred - *Produit à transférer* :

Part 7A. General tanker : checks pre-transfer Navire citerne : vérifications préalables aux opérations			
Item	Check	Status	Remarks
84	Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5) Les gattes de rétention portatives sont vides et correctement positionnées	☐ Yes	
85	Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4) Les vannes d'alimentation en gaz inerte de chaque citerne sont disposées conformément au plan de chargement	☐ Yes	
86	Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3) Le gaz inerte délivré ne contient pas plus de 5% d'oxygène	☐ Yes	
87	Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) Les alarmes de niveau haut des citernes sont opérationnelles	☐ Yes	
88	All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3) Toutes les ouvertures des citernes à cargaison, combustibles et ballasts sont sécurisées	☐ Yes	

Part 7B. Tanker : checks pre-transfer if crude oil washing is planned Navire citerne : vérifications préalables aux opérations lorsqu'un lavage au pétrole brut est programmé			
Item	Check	Status	Remarks
89	The completed pre-arrival crude oil washing checklist, as contained in the approved crude oil washing manual, is copied to terminal (12.5.2, 21.2.3) La liste de contrôle « préalable à l'escale » de lavage au pétrole brut renseignée, telle que définie dans le manuel de lavage au pétrole brut, est transmise au terminal	☐ Yes	
90	Crude oil washing checklists for use before, during and after crude oil washing are in place ready to complete, as contained in the approved crude oil washing manual (12.5.2, 21.6) Les listes de contrôle contenues dans le manuel de lavage au pétrole brut, à utiliser avant, pendant et après les opérations de lavage sont prêtes à être utilisées.	☐ Yes	

VII_ISGOTT checks after pre-transfer conference ship/shore safety checklist

Contrôles à réaliser à l'issue de la conférence pré-transfert

For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside

Navires effectuant des opérations de lavage ou de ventilation des citernes à quai

Part 7C. Tanker : checks prior to tank cleaning and/or gas freeing Navire citerne : Vérifications préalables aux opérations de lavage et/ou ventilation des citernes			
Item	Check	Status	Remarks
91	Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3) L'autorisation de lavage des citernes est confirmée	☐ Yes	
92	Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3) L'autorisation de procéder aux opérations de dégazage est confirmée	☐ Yes	
93	Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6) Les procédures de lavage des citernes ont été validées	☐ Yes	
94	If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5) S'il est nécessaire d'entrer dans les citernes, les procédures correspondantes ont été convenues avec le terminal	☐ Yes	
95	Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4) Les installations de réception des résidus de cargaison et prescriptions correspondantes ont été convenues	☐ Yes	

VIII Declaration

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below :

Nous, soussignés, avons vérifié les items applicables aux parties 1 à 7 tels que mentionnés ci-dessous, et signé :

		Tanker Navire	Terminal Terminal
Part 1A.	Tanker : checks pre-arrival Navire : vérifications préalables à l'arrivée	☐	☐
Part 1B.	Tanker : checks pre-arrival if using an inert gas system Navire : vérifications préalables à l'arrivée en cas d'inertage	☐	☐
Part 2.	Terminal : checks pre-arrival Terminal : vérifications préalables à l'arrivée	☐	☐
Part 3.	Tanker : checks after mooring Navire : vérifications après amarrage	☐	☐
Part 4.	Terminal : checks after mooring Terminal : vérifications après amarrage du navire	☐	☐
Part 5A.	Tanker and terminal : pre-transfer conference Navire et terminal : conférence préalable aux opérations	☐	☐
Part 5B.	Tanker and terminal : bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer Navire et terminal : produits chimiques en vrac. Vérifications préalables aux opérations	☐	☐
Part 5C.	Tanker and terminal : liquefied gas. Checks pre-transfer Navire et terminal : gaz liquides. Vérifications préalables aux opérations	☐	☐
Part 6.	Tanker and terminal : agreements pre-transfer Navire et terminal : accords préalables aux opérations	☐	☐
Part 7A.	General tanker : checks pre-transfer Navire citerne : vérifications préalables aux opérations	☐	☐
Part 7B.	Tanker : checks pre-transfer if crude oil washing is planned Navire : Vérifications préalables aux opérations lorsqu'un lavage au pétrole brut est programmé	☐	☐
Part 7C.	Tanker : checks prior to tank cleaning and/or gas freeing Navire : Vérifications préalables aux opérations de lavage et/ou ventilation des citernes	☐	☐

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the tanker and terminal are in agreement to undertake the transfer operation.

Conformément aux directives du chapitre 25 de l'ISGOTT, nous reconnaissons avoir répondu correctement, au mieux de nos connaissances et que le navire et le terminal sont disposés à réaliser l'opération de transfert.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than ____ hours for the tanker and not more than ____ hours for the terminal.

Nous avons également convenu de répéter les vérifications mentionnées dans les parties 8 et 9 de l'ISGOTT/liste de sécurité navire-terre, à des intervalles n'excédant pas ... heures pour le navire et ... heures pour le terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Si, à notre connaissance, la situation d'un élément évoluait, nous en informerons immédiatement l'autre partie

Tanker	Terminal
Name/Nom	Name/Nom
Rank/Rang	Position/Fonction
Date	Date
Time/Heure	Time/Heure
Signature	Signature

IX_ISGOTT Checks during transfer Ship/Shore Safety Checklist

Vérifications durant les opérations

Repetitive checks - Vérifications régulières

Part 8. Tanker : repetitive checks during and after transfer								
Navire : Vérifications régulières pendant et après les opérations								
Item ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
Interval time : hrs								
8	Inert gas system pressure and oxygen recording operational Les enregistreurs de pression et teneur en oxygène du gaz inerte sont opérationnels	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
9	Inert gas system and all associated equipment are operational L'installation de gaz inerte et les équipements associés sont opérationnels	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
11	Cargo tank atmospheres are at positive pressure La pression des citernes à cargaison est positive	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
18	Mooring arrangement is effective L'amarrage est adapté	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
19	Access to and from the tanker is safe L'accès navire/terminal est sûr	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
20	Scuppers and savealls are plugged Les dalots et gattes sont obturés	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
23	External openings in superstructures are controlled Les ouvertures extérieures des superstructures sont contrôlées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
24	Pumproom ventilation is effective La ventilation de la salle des pompes est fonctionnelle	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
28	Fendering is effective Les défenses mises en place sont adaptées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
29	Tanker is ready to move at agreed notice period Le navire est prêt à se déplacer selon le préavis convenu	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
33	Communications are effective Les communications sont opérationnelles	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
35	Supervision and watchkeeping is adequate Surveillance et veille adaptées sont mises en oeuvre	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
36	Sufficient personnel are available to deal with an emergency Le personnel est présent en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
37	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with L'interdiction de fumer et les zones fumeurs sont respectées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
38	Naked light restrictions are complied with Les prescriptions relatives à l'usage des feux nus sont respectées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	

Part 8. Tanker : repetitive checks during and after transfer Navire : Vérifications régulières pendant et après les opérations								
Item ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
Interval time : hrs								
39	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with Le contrôle des équipements électriques et électroniques à l'intérieur des zones dangereuses est réalisé	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
40 41 42 51	Emergency response preparedness is satisfactory L'organisation de la lutte contre les sinistres est satisfaisante	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective Les procédures de ventilation et chargement citernes fermées ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
55	Tank venting system and closed operation procedures are as agreed Les procédures de ventilation et chargement citernes fermées ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
85	Individual cargo tank inert gas valves settings are as agreed Les réglages des vannes de gaz inerte de chaque citerne sont conformes à ce qui a été convenu	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
86	Inert gas delivery maintained at not more than 5% oxygen Le taux d'oxygène du gaz inerte délivré n'excède pas 5%	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
87	Cargo tank high level alarms are operational Les alarmes de niveau haut des citernes à cargaison sont opérationnelles	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
Initials								

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Part 9. Terminal : Repetitive checks during and after transfer Terminal : Vérifications régulières pendant et après les opérations								
Item ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
Interval time : hrs								
18	Mooring arrangement is effective L'amarrage est adapté	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
19	Access to and from the terminal is safe L'accès navire/terminal est sûr	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
28	Fendering is effective Les défenses mises en place sont adaptées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
32	Spill containment and sumps are secure Les capacités de rétention sont verrouillées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
33	Communications are effective Les communications sont opérationnelles	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
35	Supervision and watchkeeping is adequate Surveillance et veille adaptées sont mises en oeuvre	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
36	Sufficient personnel are available to deal with an emergency Le personnel est présent en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
37	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with L'interdiction de fumer et les zones fumeurs sont respectées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
38	Naked light restrictions are complied with Les prescriptions relatives à l'usage des feux nus sont respectées	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
39	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with Le contrôle des équipements électriques et électroniques à l'intérieur des zones dangereuses est réalisé	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
40 41 47 51	Emergency response preparedness is satisfactory L'organisation de la lutte contre les sinistres est satisfaisante	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
54	Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective L'isolation électrique de l'interface navire/terminal est opérationnelle	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
55	Tank venting system and closed operation procedures are as agreed Les procédures de mise à l'air libre et chargement citernes fermées ont été convenues	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	☐ Yes	
Initials								

Annexe 2 bis – Listes des contrôles FSRU/Terminal et FSRU/Méthanier**STS CKL Number 5a**

FSRU to Terminal Safety Transfer CKL.

Liste de contrôle FSRU/Terminal(sur la base de ISGOTT 6^{ème} Edition)

Port and Berth <i>Port et quai</i>			
Date and time <i>Date et heure</i>		Terminal <i>Terminal</i>	
FSRU Name <i>Nom du navire</i>		Company <i>Compagnie</i>	
Call Sign <i>Indicatif Radio</i>		Product to be transferred <i>Produit à transférer</i>	
IMO Number <i>Numéro OMI</i>			

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

The **safety of operations** requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (☐) the appropriate box. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given, and an agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is considered not to be applicable, then a note to that effect should be inserted in the remark's column.

A box in the columns 'FSRU' and 'Terminal' indicates that checks should be carried out by the party concerned.

The presence of the letters A, P or R in the column 'Code' indicates the following:

A ('Agreement') – any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this checklist or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required.

P ('Permission')– in the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission from the appropriate authority

R ('Re-check')– indicates items to be rechecked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

Numbers 4,10,13, and Part 9 (repetive checks) are referred to terminal side checks

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

*La **sécurité des opérations** requiert que toutes les questions soient remplies avec satisfaction en cochant les cases appropriées (☐). Si une réponse affirmative n'est pas possible, la raison devrait être spécifiée et un accord agréé concernant les précautions appropriées à prendre entre le FSRU et le méthanier. Si une question est considérée non applicable, alors une note à cet effet devrait être insérée dans la colonne Remarques*

Une case dans la colonne 'FSRU' et 'Terminal' indique que la vérification incombe à la partie concernée.

La présence des lettres A, P ou R dans la colonne 'Code' a la signification suivante :

A ('Agreement') – Toute procédure ou accord doit figurer par écrit dans la colonne « REMARQUES » ou sur document particulier. Dans tous les cas, la signature des deux parties est requise.

P ('Permission') – En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans l'autorisation écrite de la Capitainerie.

R ('Re-check') – Signifie que le point doit faire l'objet de contrôles réguliers, selon la fréquence fixée par tous les signataires de la déclaration.

Les numéros 4,10,13, et la partie 9 (vérifications périodiques) font référence au Terminal.

La déclaration conjointe ne doit pas être signée avant que les deux parties aient vérifié et accepté leurs responsabilités et engagements respectifs.

Part 1. Pre - arrival checks (<i>Vérifications pre-arrivée</i>)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
1	Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) <i>Les informations pré-arrivée ont été échangées</i>	☐	☐		
2	International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1), (19.4.3.5) <i>Le raccord international de lutte incendie est disponible</i>	☐	☐		
3	HPNG gas transfer arms / equipment are of suitable construction (18.2), (18.1) <i>Le bras / équipements de transfert HP sont correctement conçus</i>	☐	☐		
4	Terminal information booklet available on board FSRU (15.2.2) <i>Le livret d'information du Terminal est disponible à bord du FSRU</i>		☐		
5	Terminal information booklet reviewed (15.2.2) <i>Le livret d'information du Terminal a été étudié</i>	☐			
6	Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) <i>Les informations de pré-accostage ont été échangées</i>	☐			
7	Fixed and portable oxygen analyzers are operational (2.4) <i>Les analyseurs d'oxygène fixes et portables fonctionnent correctement.</i>	☐			

Part 2. Checks after mooring (<i>Vérifications après amarrage</i>)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
8	Fendering is effective (22.4.1) <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	R	
9	Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) <i>L'amarrage est efficient</i>	☐		R	
10	FSRU is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3) <i>Le FSRU est amarré conformément au plan d'amarrage</i>		☐		
11	Access to and from the FSRU is safe (16.4) <i>Il existe un accès sûr entre le FSRU et le Terminal</i>	☐	☐	R	
12	Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) <i>Les dalots à bord sont efficacement obturés.</i>	☐		R	
13	Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) <i>Les aires de rétention et gâtes sont disposées</i>		☐		
14	Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) <i>Le réglage de la puissance des émetteurs haute et très haute fréquence est correct.</i>	☐			
15	External openings in superstructures are controlled (23.1) <i>Les ouvertures des emménagements sont contrôlées</i>	☐		R	
16	Medium frequency/high frequency radio antenna are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) <i>Les antennes radio moyenne et haute fréquence sont isolées</i>	☐			
17	Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) <i>Une surpression est maintenue à l'intérieur des emménagements</i>	☐			
18	Fire control plans are readily available (9.11.2.5) <i>Les plans d'urgence incendie du navire sont disponibles.</i>	☐			

Part 3. FSRU and terminal: pre-transfer conference (Réunion de pré-transfert FSRU/TERMINAL)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
19	FSRU is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) <i>Le FSRU est prêts à se déplacer dans les délais prescrits</i>	☐	☐	R	
20	Effective FSRU and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2) <i>Une communication efficace est établie entre le FSRU et le Terminal</i>	☐	☐	R	
21	Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1) <i>Les équipements de transfert sont en bonne condition de sécurité (isolés, purgés et dépressurisés)</i>	☐	☐		
22	Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) <i>La supervision des opérations et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	R	
23	There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	R	
24	Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) <i>Les locaux fumeurs sont identifiés et les règles sur l'interdiction de fumer sont respectées.</i>	☐	☐	R	Nominated Smoking Room FSRU: _____ Terminal: _____
25	Naked light restrictions are established (4.10.1) <i>Les prescriptions relatives aux feux nus sont observées.</i>	☐	☐	R	
26	Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) <i>Le contrôle des équipements électriques et électroniques est agréé</i>	☐	☐	R	
27	Means of emergency escape from both, FSRU and terminal are established (20.5) <i>Des moyens d'évacuation d'urgence sont en place sur le FSRU et le Terminal</i>	☐	☐		

Part 3. FSRU and terminal: pre-transfer conference (Réunion de pré-transfert FSRU/TERMINAL)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
28	Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) <i>Les équipements de lutte incendie sont opérationnels</i>	☐	☐		
29	Oil spill clean-up material is available (20.4) <i>Les équipements de nettoyage en cas de pollution sont disponibles</i>	☐	☐		
30	HPNG manifold is properly connected (23.6.1) <i>Le bras de transfert gaz HP est correctement connecté</i>	☐	☐		
31	Gauging and Sampling protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) <i>Les procédures d'échantillonnage et de mesure de ullages sont agréés</i>	☐	☐		
32	Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les procédures encadrant les opérations de transfert de produit, de soutage et de ballastage sont agréées</i>	☐	☐		
33	Cargo transfer management controls are agreed (12.1) <i>Les contrôles du transfert de produit sont agréés</i>	☐	☐		
34	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) <i>Des contrôles réguliers du transfert de produit sont agréés</i>	☐	☐		
35	Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1) <i>Les signaux d'urgence et les procédures d'arrêt d'urgence sont agréés</i>	☐	☐		
36	Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) <i>Les Fiches de Sécurité du produit sont disponibles</i>	☐	☐		
37	Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) <i>Les propriétés dangereuses du produit transféré ont été discutées</i>	☐	☐		

Part 3. FSRU and terminal: pre-transfer conference (Réunion de pré-transfert FSRU/TERMINAL)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
38	Electrical insulation of the FSRU /terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) <i>L'isolation électrique des interfaces entre le FSRU et le Terminal est efficace</i>	☐	☐	R	
39	Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du FSRU et la marche en circuit fermé ont été agréés</i>	☐	☐	R	
40	Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) <i>L'état des connexions de transfert de cargaison et soutage non utilisées est satisfaisant</i>	☐	☐		
41	Portable very high frequency and ultra high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) <i>Les émetteurs-récepteurs portatifs VHF ou UHF sont d'un type certifié de sécurité (ATEX ou équivalent).</i>	☐	☐		

Part 4. FSRU – TERMINAL : HP Natural gas Checks pre-regasification (Contrôles pré-transfert FSRU/TERMINAL)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
42	Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) <i>Le système d'arrosage est opérationnel</i>	☐	☐		
43	Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) <i>Les équipements de protection individuels appropriés sont identifiés et disponibles</i>	☐	☐		
44	Remote control valves are operational <i>Les vannes contrôlées à distance sont opérationnelles</i>	☐	☐		

Part 4. FSRU – TERMINAL : HP Natural gas Checks pre-regasification (Contrôles pré-transfert FSRU/TERMINAL)					
Item	Check	FSRU	Terminal	Code	Remarks
45	Cargo pumps, compressors and Regas plant are operational <i>Les pompes cargaison, les compresseurs et l'unité de regazéification sont opérationnels</i>	☐	☐		
46	Maximum working pressures are agreed between FSRU and terminal (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les pressions maximales de travail sont agréées entre le FSRU et le Terminal</i>	☐	☒		
50	Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) <i>Les systèmes d'arrêt d'urgence sont testés et opérationnels</i>	☐	☐		
51	Regasification nomination confirmed and agreed <i>Le débit de transfert nominé est confirmé et agréé</i>	☐	☐		
52	Maximum/minimum temperatures/pressures of the NG to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les valeurs maximales/minimales de pression et température du gaz transféré sont agréées</i>	☐	☐		
53	Cargo tank relief valve and HIIPS settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) <i>Les valeurs d'ouverture des soupapes de sûreté des citernes et le réglage du système de protection contre les surpressions à l'émission sont confirmées</i>	☐	☐		
54	Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) <i>Les alarmes de niveau haut des citernes sont opérationnelles</i>	☐	☐	R	

Part 5. FSRU and terminal : agreements pre-transfer					
Item	Check	Details	Ship initials	Terminal Initials	
55	FSRU maneuvering readiness <i>Le FSRU est-il prêt à manœuvrer ?</i>	Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: _____ <i>Délai maximal pour être paré à manœuvrer</i>			
56	Security protocols <i>Protocoles de Sûreté</i>	Security level FSRU: _____ <i>Niveau de Sûreté FSRU</i> Security level terminal : _____ <i>Niveau de Sûreté Terminal</i>			
57	Effective FSRU terminal communications <i>Moyens de communications entre FSRU et Terminal</i>	Primary system: _____ <i>Système primaire</i> Backup system: _____ <i>Système secondaire</i>			
58	Operational supervision and watchkeeping <i>Supervision opérationnelle et veille</i>	FSRU: _____ <i>FSRU</i> Terminal: _____ <i>Terminal</i>			
59	Dedicated smoking areas and naked lights restrictions <i>Restrictions concernant les zones fumeur et les flammes nues</i>	FSRU: _____ <i>FSRU</i> Terminal: _____ <i>Terminal</i>			
60	Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors <i>Limites de vent, courant, mer/houle ou autres facteurs environnementaux</i>	Stop cargo transfer : _____ <i>Arrêt du transfert</i> Disconnect : _____ <i>Déconnexion</i> Unberth: _____ <i>Appareillage</i>			
61	Limits for Regas, bunkers and ballast handling <i>Limites pour débit de regazéification, soutage et ballastage</i>	Maximum Regas rates : _____ <i>Débit maximal de regazéification</i> Maximum HPNG line pressure : _____ <i>Pression maximale du collecteur d'émission</i> NG temperature: _____ <i>Température d'émission</i> Other limitations: _____ <i>Autres limitations</i>			
62	Starting of Regas, ramp up and changing of Regas trains agreed <i>Contrôle des pics de pression</i>	☐			
63	Regasification management procedures agreed <i>Procédures de contrôle de la regazéification agréées</i>	Action notice periods: _____ <i>Délais d'action</i> Transfer stop protocols: _____ <i>Protocoles d'arrêt d'émission</i>			

Part 5. FSRU and terminal : agreements pre-transfer					
Item	Check	Details	Ship initials	Terminal Initials	
64	Routine for regular checks on nominated send out are agreed <i>Routine des vérifications périodiques du débit d'émission nominé agréée</i>	Routine send out quantity checks: _____ <i>Vérifications de routine des quantités émises</i>			
65	Emergency signals <i>Signaux d'urgence</i>	FSRU: _____ Terminal : _____			
66	Tank venting system <i>Mise à l'air libre des citernes</i>	Procedure: _____			
67	Nitrogen supply from terminal <i>Alimentation en azote du Terminal</i>	Procedures to receive: _____ <i>Procédures de réception</i> Maximum pressure: _____ <i>Pression maximale</i> Flow rate: _____ <i>Débit</i>			
68	Cargo tank relief valve settings <i>Réglages de pression de tarage des soupapes de sureté</i>	Tank 1: _____ Tank 2: _____ Tank 3: _____ Tank 4: _____			
69	Exceptions and additions <i>Exceptions et remarques additionnelles</i>	Special issues that both parties should be aware of: _____ <i>Sujets Particuliers dont les deux parties devraient être informées</i>			

Declaration

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 5 as marked and signed below:

Nous soussignés avons vérifié les points dans les parties 1 à 5 applicables indiquées et signés ci-dessous :

	FSRU	Terminal
Part 1. Pre - arrival checks <i>Vérifications avant arrivée</i>	☐	☐
Part 2. Checks after mooring <i>Vérifications après amarrage</i>	☐	☐
Part 3. FSRU and terminal: pre-transfer conference <i>Conférence de pré-transfert de produit</i>	☐	☐
Part 4. FSRU – TERMINAL: HP Natural gas Checks pre-regasification <i>Gaz naturel HP – vérifications pré-transfert</i>	☐	☐
Part 5. FSRU and terminal: agreements pre-transfer <i>Accord de pré-transfert</i>	☐	☐

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the FSRU and terminal are in agreement to undertake the Regas operation.

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 6 and 7 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than __6__ hours for the FSRU and not more than __24__ hours for the terminal.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Conformément aux recommandations du chapitre 25 de l'ISGOTT, nous nous sommes assurés que les informations fournies sont exactes au meilleur de notre connaissance et que le FSRU et le méthanier sont d'accord pour réaliser l'opération de transfert. Nous nous sommes également mis d'accord pour contrôler périodiquement les parties 6 et 7 de la liste de contrôle FSRU/Terminal inspirées de l'ISGOTT, à intervalle n'excédant pas __6__ heures pour le FSRU et __24__ heures pour le terminal. Si, à notre connaissance, le statut de l'un des points contrôlés changeait, nous en informerions sans délai l'autre partie

FOR FSRU		FOR TERMINAL	
Name <i>Nom</i>		Name <i>Nom</i>	
Rank <i>Position</i>		Position / Title <i>Position/Titre</i>	
Signature		Signature	
Date		Date	
Time <i>Heure</i>		Time <i>Heure</i>	

Part 6. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Interval time _____ hrs									
	Mooring arrangement is effective <i>L'amarrage est efficient</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Access to and from the tanker is safe <i>L'accès du et vers le FSRU est sûr</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Scuppers and savealls are plugged <i>Les dalots sont obturés</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	External openings in superstructures are controlled <i>Les ouvertures des emménagements sont contrôlées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	FSRU is ready to move at agreed notice period <i>Le FSRU est prêt à manœuvrer dans le délai imparti</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Fendering is effective <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Communications are effective <i>Les communications sont en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Supervision and watchkeeping is adequate <i>La supervision et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Sufficient personnel are available to deal with an emergency <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with <i>Les interdictions de fumer et les zones fumeur désignées sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 6. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Naked light restrictions are complied with <i>Les restrictions relatives aux flammes nues sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with <i>Le contrôle des équipements électriques en zones dangereuses est respecté</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Emergency response preparedness is satisfactory <i>La préparation aux situations d'urgence est satisfaisante</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Electrical insulation of the FSRU/Terminal interface is effective <i>L'isolation électrique à l'interface entre le FSRU et le Terminal est en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Tank venting system and closed operation procedures are agreed <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du FSRU et la marche en circuit fermé ont été agréés</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Cargo tank high level alarms are operational <i>Les alarmes de niveau haut des citernes est opérationnel</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
FSRU Initials									

Part 7. Terminal: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
Interval time _____ hrs										
	Mooring arrangement is effective <i>L'amarrage est efficace</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Access to and from the FSRU is safe <i>L'accès du et vers le FSRU est sûr</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Fendering is effective <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Spill containment and sumps are secure <i>Les dalots et gates sont obturées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Communications are effective <i>Les communications sont en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Supervision and watchkeeping is adequate <i>La supervision et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Sufficient personnel are available to deal with an emergency <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with <i>Les interdictions de fumer et les zones fumeur désignées sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Naked light restrictions are complied with <i>Les restrictions relatives aux flammes nues sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	
	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with <i>Le contrôle des équipements électriques en zones dangereuses est respecté</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 7. Terminal: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Interval time _____ hrs									
	Emergency response preparedness is satisfactory <i>La préparation aux situations d'urgence est satisfaisante</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Tank venting system and closed operation procedures are agreed <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du FSRU et la marche en circuit fermé ont été agréés</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Electrical insulation of the FSRU/Terminal interface is effective <i>L'isolation électrique à l'interface entre le FSRU et le Terminal est en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Terminal Initials									

STS CKL Number 5b

FSRU to LNGC Safety Transfer CKL

Liste de contrôle transbordement FSRU/Méthanier

(based on ISGOTT 6th Edition)

Port and Berth <i>Port et quai</i>			
Date and time <i>Date et heure</i>		LNGC Name <i>Nom du méthanier</i>	
FSRU Name <i>Nom du FSRU</i>		Call Sign <i>Indicatif Radio</i>	
Call Sign <i>Indicatif Radio</i>		IMO Number <i>Numéro OMI</i>	
IMO Number <i>Numéro OMI</i>			

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

The **safety of operations** requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (☐) the appropriate box. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and an agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is considered not to be applicable, then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

A box in the columns 'LNGC' and 'FSRU' indicates that checks should be carried out by the party concerned.

The presence of the letters A, P or R in the column 'Code' indicates the following:

A ('Agreement') – any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this checklist or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required.

P ('Permission') – in the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission from the appropriate authority

R ('Re-check') – indicates items to be rechecked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

*La **sécurité des opérations** requiert que toutes les questions soient remplies avec satisfaction en cochant les cases appropriées (☐). Si une réponse affirmative n'est pas possible, la raison devrait être spécifiée et un accord agréé concernant les précautions appropriées à prendre entre le FSRU et le méthanier. Si une question est considérée non applicable, alors une note à cet effet devrait être insérée dans la colonne Remarques.*

Une case dans la colonne 'LNGC' (méthanier) et 'FSRU' indique que la vérification incombe à la partie concernée.

La présence des lettres A, P ou R dans la colonne 'Code' a la signification suivante :

***A** ('Agreement') – Toute procédure ou accord doit figurer par écrit dans la colonne " REMARQUES " ou sur document particulier. Dans tous les cas, la signature des deux parties est requise.*

***P** ('Permission')– En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans l'autorisation écrite de la Capitainerie.*

***R** ('Re-check')– Signifie que le point doit faire l'objet de contrôles réguliers, selon la fréquence fixée par tous les signataires de la déclaration.*

*La déclaration conjointe ne doit pas être signée
avant que les deux parties aient vérifié et accepté leurs responsabilités et engagements respectifs*

Part 1. Pre – arrival checks (<i>Vérifications pré-arrivée</i>)					
Item	Check	FSRU	LNGC	Code	Remarks
1	Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2) <i>Les informations pré-arrivée ont été échangées</i>	☐	☐		
2	International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1), (19.4.3.5) <i>Le raccord international de lutte incendie est disponible</i>	☐	☐		
3	Transfer hoses/ equipment are of suitable construction (18.2), (18.1) <i>Les équipements de transfert de GNL ainsi que les flexibles ont des spécifications adaptées</i>	☐	☐		
4	FSRU/ Terminal information booklet transmitted to LNGC (15.2.2) <i>Le livret d'accueil du FSRU/Terminal a été transmis au méthanier</i>	☐			
5	FSRU/ Terminal information booklet reviewed (15.2.2) <i>Le livret d'accueil du FSRU/Terminal a été étudié</i>		☐		
6	Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3) <i>Les informations de pré-accostage ont été échangées</i>	☐	☐		
7	Fixed and portable oxygen analyzers are operational (2.4) <i>Les analyseurs d'oxygène fixes et portables fonctionnent correctement.</i>	☐	☐		
8	Type and arrangements of Fenders are confirmed and agreed. <i>Le type et la disposition des défenses de protection sont agréés et confirmés.</i>	☐	☐	R	
9	Cargo STS Hoses are in good order and ready for LNG cargo transfer. <i>Les flexibles de transbordement sont en bon état et prêts pour le transfert de GNL.</i>	☐	☐	R	
10	Tension Monitoring system FSRU to Jetty checked and in good working order. <i>Le système de surveillance des tensions des aussières entre le FSRU et le quai est vérifié et fonctionne correctement</i>	☐		R	
11	Knuckle boom Crane & Basket in good working order and ready for operation <i>La grue et le panier de transfert de personnel sont opérationnels et prêts pour l'opération</i>	☐	☐		
12	Deluge system is operational and ready <i>Le système de protection par rideau d'eau/arrosage est opérationnel et prêt à l'emploi</i>	☐	☐	R	

Part 2. Checks after mooring (<i>Vérifications après amarrage</i>)					
Item	Check	FSRU	NGC	Code	Remarks
13	Fendering is effective (22.4.1) <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	R	
14	Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3) <i>L'amarrage est efficient</i>	☐	☐	R	
15	FSRU & LNGC are moored according to the mooring plan (22.2, 22.4.3) <i>Le FSRU et le méthanier sont amarrés conformément au plan d'amarrage</i>	☐	☐		
16	Access between FSRU and LNGC is safe (16.4) <i>Il existe un accès sûr entre le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐	R	
17	Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5) <i>Les dalots à bord sont efficacement obturés.</i>	☐	☐	R	
18	Spill containment equipment is ready (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5) <i>Les équipements de rétention et lutte anti-pollution sont prêts à l'emploi</i>	☐	☐	R	
19	Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2) <i>Le réglage de la puissance des émetteurs VHF/UHF est correct.</i>	☐	☐		
20	External openings in superstructures are controlled (23.1) <i>Les ouvertures des emménagements sont contrôlées</i>	☐	☐	R	
21	Medium frequency/high frequency radio antenna are isolated (4.11.4, 4.13.2.1) <i>Les antennes radio MF/HF sont isolées</i>	☐	☐		
22	Accommodation spaces are at positive pressure (23.2) <i>Une surpression est maintenue à l'intérieur des emménagements</i>	☐	☐		
23	Fire control plans are available (9.11.2.5) <i>Les plans d'urgence incendie du navire sont disponibles.</i>	☐	☐		
24	Designated Basket Landing area agreed and confirmed by FSRU and LNGC <i>Il existe une zone d'atterrissage du panier de transfert de personnel agréée et confirmée par le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐		

Part 3. FSRU - LNGC: pre-transfer conference (<i>Réunion pré-transfert</i>)					
Item	Check	FSRU	LNGC	Code	Remarks
25	FSRU and LNGC are ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4) <i>Le FSRU et le méthanier sont prêts à se déplacer dans le temps imparti agréé</i>	☐	☐	R	
26	Effective LNGC and FSRU communications are established (21.1.1, 21.1.2) <i>Une communication efficace est établie entre le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐	R	
27	Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained, and de-pressurized) (18.4.1) <i>Les équipements de transfert sont en bonne condition de sécurité (isolés, purgés et dépressurisés)</i>	☐	☐		
28	Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11) <i>La supervision des opérations et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	R	
29	There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11) <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	R	
30	Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10) <i>Les locaux fumeurs sont identifiés et les règles sur l'interdiction de fumer sont respectées.</i>	☐	☐	R	Nominated Smoking Room FSRU: _____ LNGC: _____
31	Naked light restrictions are established (4.10.1) <i>Les prescriptions relatives aux feux nus sont observées.</i>	☐	☐	R	
32	Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12) <i>Le contrôle des équipements électriques et électroniques est agréé</i>	☐	☐	R	
33	Means of emergency escape from both LNGC and FSRU are established (20.5) <i>Des moyens d'évacuation d'urgence sont en place sur le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐		
34	FSRU and LNGC Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8) <i>Les équipements de lutte incendie sont opérationnels sur le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐		
35	Oil spill clean-up material is available (20.4) <i>Les équipements de nettoyage en cas de pollution sont disponibles</i>	☐	☐		

Part 3. FSRU - LNGC: pre-transfer conference (<i>Réunion pré-transfert</i>)					
Item	Check	FSRU	LNGC	Code	Remarks
36	Manifolds are properly connected (23.6.1) <i>Les collecteurs de produit sont correctement connectés</i>	☐	☐		
37	Gauging and Sampling protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5) <i>Les procédures d'échantillonnage et de mesure de ullages sont agréées</i>	☐	☐		
38	Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les procédures encadrant les opérations de transfert de produit, de soutage et de ballastage sont agréées</i>	☐	☐		
39	Cargo transfer management controls are agreed (12.1) <i>Les contrôles du transfert de produit sont agréés</i>	☐	☐		
40	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2) <i>Des contrôles réguliers du transfert de produit sont agréés</i>	☐	☐		
41	Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2) <i>Les signaux d'urgence et les procédures d'arrêt d'urgence sont agréés</i>	☐	☐		
42	Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4) <i>Les Fiches de Sécurité du produit sont disponibles</i>	☐	☐		
43	Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4) <i>Les propriétés dangereuses du produit transféré ont été discutées</i>	☐	☐		
44	Electrical insulation of the FSRU/LNGC interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14) <i>L'isolation électrique des interfaces entre le FSRU et le méthanier est efficace</i>	☐	☐	R	
45	FSRU and LNGC Tank venting system is fully operational (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3) <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du FSRU et du méthanier est opérationnel</i>	☐	☐	R	

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

46	Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7) <i>Les paramètres opérationnels de la ligne de retour vapeur sont agréés</i>	☐	☐		
47	Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7) <i>Des mesures visant à éviter le retour de produit sont en place</i>	☐	☐		
48	Status of unused cargo connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6) <i>L'état des connections de transfert de cargaison et soutage non utilisées est satisfaisant</i>	☐	☐		
49	Portable VHF and UHF radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1) <i>Les émetteurs-récepteurs portatifs VHF ou UHF sont d'un type certifié de sécurité (ATEX ou équivalent).</i>	☐	☐		

Part 4. FSRU - LNGC: liquefied gas. Checks pre-transfer (gas liquéfié. Contrôles pré-transfert)					
Item	Check	FSRU	LNGC	Code	Remarks
50	Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3) <i>Le système d'arrosage par pulvérisation est opérationnel</i>	☐	☐		
51	Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1) <i>Les équipements de protection individuels appropriés sont identifiés et disponibles</i>	☐	☐		
52	Remote control valves are operational <i>Les vannes contrôlées à distance sont opérationnelles</i>	☐	☐		
53	Cargo pumps and compressors are operational <i>Les pompes et compresseurs de transfert de produit sont opérationnels</i>	☐	☐		
54	Maximum working pressures are agreed between FSRU and LNGC (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les pressions maximales de travail sont agréées entre le FSRU et le méthanier</i>	☐	☐		
55	Boil-off control or Reliquefaction equipment is operational <i>Les équipements de contrôle des évaporations ou re liquéfaction sont opérationnels</i>	☐	☐		
56	Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4) <i>Les équipements de détection de gaz sont correctement réglés pour le produit transféré</i>	☐	☐		
57	Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1) <i>Le système de mesure de niveau des citernes est opérationnel et les alarmes de niveaux sont confirmées</i>	☐	☐		
58	Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5) <i>Les systèmes d'arrêt d'urgence sont testés et opérationnels</i>	☐	☐		
59	Cargo handling rate and ESD closing time is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6)	☐	☐		FSRU _____ m3/h _____ sec LNGC _____ m3/h

Part 4. FSRU - LNGC: liquefied gas. Checks pre-transfer (gas liquéfié. Contrôles pré-transfert)					
Item	Check	FSRU	LNGC	Code	Remarks
	<i>Le débit de transfert de produit et le temps de fermeture de l'arrêt d'urgence est agréé</i>				_____ sec
60	Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6) <i>Les valeurs maximales/minimales de pression et température du produit à transférer sont agréées</i>	☐	☐		
61	Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4) <i>Les valeurs d'ouverture des soupapes de sûreté des citernes sont confirmées</i>	☐	☐		FSRU MARVS VALVE SETTING: _____ LNGC MARVS VALVE SETTING _____
62	Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1) <i>Les alarmes de niveau haut des citernes sont opérationnelles</i>	☐	☐	R	

Part 5. FSRU - LNGC: agreements pre-transfer (Accord de pré-transfert)					
Item	Check	Details	FSRU initials	LNGC Initials	
63	LNGC manoeuvring readiness <i>Paré à manoeuvrer pour le méthanier</i>	Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre: _____ <i>Délai maximal pour être paré à manoeuvrer</i>			
64	Security protocols <i>Protocoles de Sûreté</i>	Security level FSRU: _____ <i>Niveau de Sûreté FSRU</i> Security level LNGC: _____ <i>Niveau de Sûreté méthanier</i>			
65	Effective FSRU/LNGC communications <i>Moyens de communications entre FSRU et méthanier</i>	Primary system: _____ <i>Système primaire</i> Backup system: _____ <i>Système secondaire</i>			
66	Operational supervision and watchkeeping <i>Supervision opérationnelle et veille</i>	FSRU: _____ LNGC: _____			
67	Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors <i>Limites de vent, courant, mer/houle ou autres facteurs environnementaux</i>	Stop cargo transfer: _____ <i>Arrêt du transfert</i> Disconnect: _____ <i>Déconnexion</i> Unberth: _____ <i>Appareillage</i>			
68	Limits for cargo, bunkers and ballast handling <i>Limites pour transfert de produit, soutage et ballastage</i>	Maximum transfer rates: _____ <i>Débit maximal de transfert</i> Topping-off rates: _____ <i>Débit de fin de chargement</i> Maximum manifold pressure: _____ <i>Pression maximale au manifold</i> Cargo temperature: _____ <i>Température produit</i> Other limitations: _____ <i>Autres limitations</i>			
69	Pressure surge control <i>Contrôle des pics de pression</i>	Tank topping protocols: _____ <i>Procédure de finition de remplissage des citernes</i> Minimum number of cargo tanks open: _____ <i>Nombre minimum de citernes en remplissage</i> Full load rate: _____ <i>Débit maximal de transfert</i> Topping-off rate: _____ <i>Débit de fin de chargement</i> Closing time of automatic valves: _____ <i>Temps de fermeture des vannes automatiques</i>			

Part 5. FSRU - LNGC: agreements pre-transfer (Accord de pré-transfert)

Item	Check	Details	FSRU initials	LNGC Initials	
70	Cargo transfer management procedures <i>Procédures de supervision du transfert de produit</i>	Action notice periods: _____ <i>Délais d'action</i> Transfer stop protocols: _____ <i>Procédure d'arrêt de chargement</i>			
71	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed <i>Routine des vérifications périodiques de transfert de produit agréée</i>	Routine transferred quantity checks: _____ <i>Vérifications de routine des quantités transférées</i>			
72	Emergency signals <i>Signaux d'urgence</i>	FSRU: _____ LNGC: _____			
73	Tank venting system <i>Mise à l'air libre des citernes</i>	Procedure: _____			
74	Vapour return line <i>Ligne de retour vapeur</i>	Operational parameters: _____ <i>Paramètres opérationnels</i> Maximum flow rate: _____ <i>Débit maximal</i>			
75	Nitrogen supply from FSRU <i>Alimentation en azote du FSRU</i>	Procedures to receive: _____ <i>Procédures de réception</i> Maximum pressure: _____ <i>Pression maximale</i> Flow rate: _____ <i>Débit</i>			
76	Cargo tank relief valve settings <i>Réglages de pression de tarage des soupapes de sûreté</i>	Tank 1: _____ Tank 2: _____ Tank 3: _____ Tank 4: _____ Tank 5: _____ Tank 6: _____			
77	Exceptions and additions <i>Exceptions et remarques additionnelles</i>	Special issues that both parties should be aware of: _____ _____ <i>Sujets Particuliers dont les deux parties devraient être informées</i>			

Declaration

We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 5 as marked and signed below:

Nous soussignés avons vérifié les points dans les parties 1 à 5 applicables indiquées et signés ci-dessous :

	FSRU	LNGC
Part 1. Checks pre-arrival <i>Vérifications avant arrivée</i>	☐	☐
Part 2. Checks after mooring <i>Vérifications après amarrage</i>	☐	☐
Part 3. FSRU- LNGC: pre-transfer conference	☐	☐
Part 4. FSRU- LNGC: liquefied gas. Checks pre-transfer <i>Réunion de pré-transfert</i>	☐	☐
Part 5. FSRU- LNGC: agreements pre-transfer <i>Accord de pré-transfert</i>	☐	☐

In accordance with the guidance in chapter 25 of ISGOTT, we have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge and that the FSRU and LNGC are in agreement to undertake the transfer operation.

En accord avec le chapitre 25 de l'ISGOTT, nous nous sommes assurés que les informations fournies sont exactes au meilleur de notre connaissance et que le FSRU et le méthanier sont d'accord pour réaliser l'opération de transfert

We have also agreed to carry out the repetitive checks noted in parts 8 and 9 of the ISGOTT SSSCL, which should occur at intervals of not more than ____ hours for the FSRU and not more than ____ hours for the LNGC.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Nous nous sommes également mis d'accord pour contrôler périodiquement les parties 8 et 9 de l'ISGOTT SSSCL, à intervalle ne dépassant pas ____ heures pour le FSRU et ____ heures pour le méthanier. Si nous venions à découvrir un changement dans le statut d'un quelconque des points, nous en informerions sans délai l'autre partie.

FSRU		LNGC	
Name <i>Nom</i>		Name <i>Nom</i>	
Rank <i>Position</i>		Rank <i>Position</i>	
Signature		Signature	
Date		Date	
Time <i>Heure</i>		Time <i>Heure</i>	

Part 8. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
Interval time _____ hrs										
	Mooring arrangement is effective <i>L'amarrage est efficient</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Access to and from the FSRU is safe <i>L'accès du et vers le FSRU est sûr</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Scuppers and savealls are plugged <i>Les dalots sont obturés</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	External openings in superstructures are controlled <i>Les ouvertures des emménagements sont contrôlées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	FSRU is ready to move at agreed notice period <i>Le FSRU est prêt à manœuvrer dans le délai imparti</i>	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	
	Fendering is effective <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Communications are effective <i>Les communications sont en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Supervision and watchkeeping is adequate <i>La supervision et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Sufficient personnel are available to deal with an emergency <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with <i>Les interdictions de fumer et les zones fumeur désignées sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 8. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Naked light restrictions are complied with <i>Les restrictions relatives aux flammes nues sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with <i>Le contrôle des équipements électriques en zones dangereuses est respecté</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Emergency response preparedness is satisfactory <i>La préparation aux situations d'urgence est satisfaisante</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Electrical insulation of the FSRU/LNGC interface is effective <i>L'isolation électrique à l'interface entre le FSRU et le méthanier est en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	FSRU Tank venting system is fully operational <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du FSRU et du méthanier est opérationnel</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Cargo tank high level alarms are operational <i>Les alarmes de niveau haut des citernes est opérationnel</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Tension Monitoring system FSRU to Jetty checked and in good working order. <i>Le système de surveillance des tensions d'amarres entre le FSRU et le quai a été vérifié et en fonctionnement</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Deluge system is operational and ready <i>Le système d'arrosage est opérationnel est prêt à l'emploi</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 8. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	FSRU Initials									

Part 9. LNGC: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Interval time _____ hrs									
	Mooring arrangement is effective <i>L'amarrage est efficient</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Access to and from the FSRU is safe <i>L'accès du et vers le FSRU est sûr</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Fendering is effective <i>Les défenses de protection sont efficaces</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Spill containment and sumps are secure	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Scuppers and savealls are plugged <i>Les dalots sont obturés</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	External openings in superstructures are controlled <i>Les ouvertures des emménagements sont contrôlées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Communications are effective <i>Les communications sont en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	LNGC are ready to move at agreed notice period <i>Le LNGC et le méthanier sont prêts à se déplacer dans le temps imparti agréé</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Supervision and watchkeeping is adequate <i>La supervision et la veille sont adéquates</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 8. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Sufficient personnel are available to deal with an emergency <i>Il y a suffisamment de personnel pour gérer une situation d'urgence</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Smoking restrictions and designated smoking areas are complied with <i>Les interdictions de fumer et les zones fumeur désignées sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Naked light restrictions are complied with <i>Les restrictions relatives aux flammes nues sont respectées</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Control of electrical devices and equipment in hazardous zones is complied with <i>Le contrôle des équipements électriques en zones dangereuses est respecté</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Emergency response preparedness is satisfactory <i>La préparation aux situations d'urgence est satisfaisante</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Electrical insulation of the LNGC/FSRU interface is effective <i>L'isolation électrique à l'interface entre le FSRU et le méthanier est en place</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	LNGC Tank venting system is fully operational <i>Le système de mise à l'air libre des citernes du LNGC et du méthanier est opérationnel</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
	Cargo tank high level alarms are operational <i>Les alarmes de niveau haut des citernes est opérationnel</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	

Part 8. FSRU: repetitive checks during and after transfer*Vérifications périodiques durant et après transfert*

Item Ref	Check	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Remarks
	Deluge system is operational and ready <i>Le système de protection par rideau d'eau/arrosage est opérationnel et prêt à l'emploi</i>	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	
LNGC Initials										

Annexe 3 – Liste de contrôles navire/bateau

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

GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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

Annexe 4 – Restrictions pour le dépôt à terre de marchandises dangereuses
dans certains terminaux à conteneurs

ZONES INTERDITES (en rouge) POUR LE DEPOT A TERRE ET LA MANUTENTION DE TOUTES LES CLASSES DE MARCHANDISES DANGEREUSES AU TERMINAL DE L'ATLANTIQUE ET DE L'AMERIQUE



ZONES INTERDITES (en rouge) POUR LE DEPOT A TERRE ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES DES CLASSES 2.1,3 et 5.1 (types de nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium) pour les terminaux de l'Atlantique, d'Amérique et de l'Europe.



GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

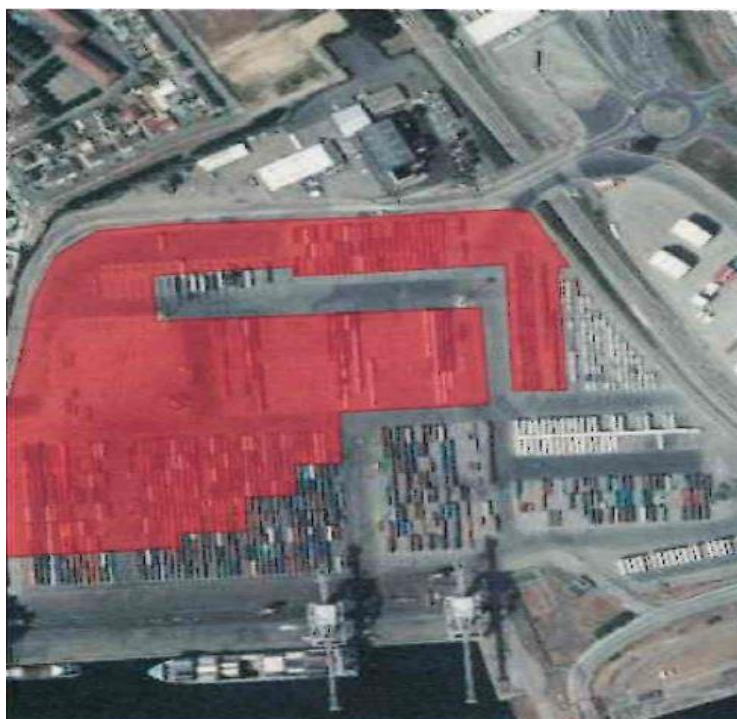
REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Terminal de l'Europe (partie nord)



ZONES INTERDITES (en rouge) POUR LE DEPOT A TERRE ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES 2.1 (en citerne), 3 (en citerne) et 5.1 (types de nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium)

Terminal de l'Amérique

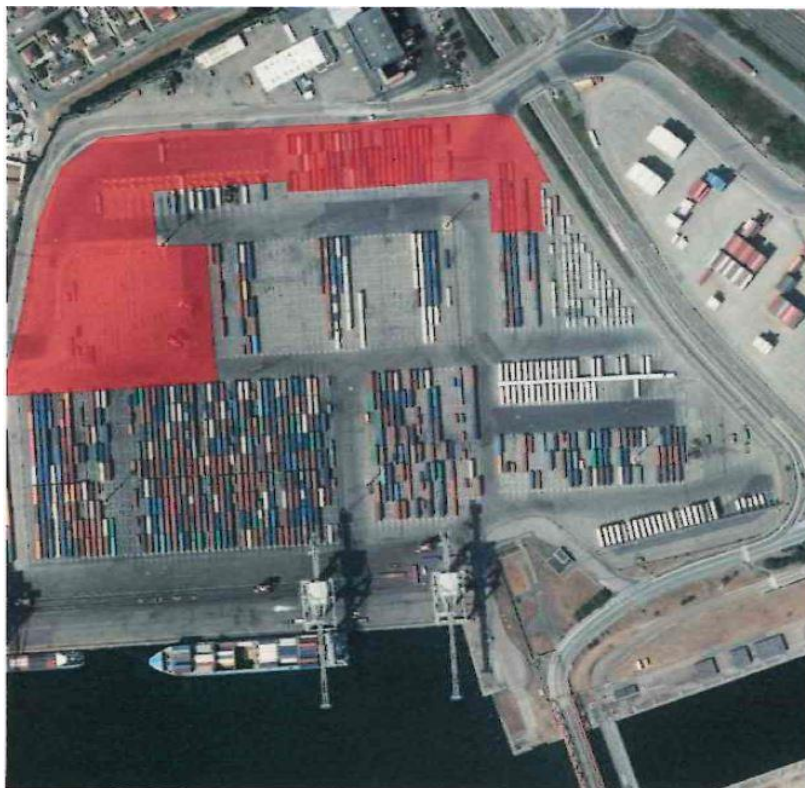


GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

ZONES INTERDITES (en rouge) POUR LE DEPOT A TERRE ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES 2.1 et 3 , en complément des ZONES INTERDITES mentionnées ci-dessus au terminal de l'Amérique.



ZONES INTERDITES POUR LE DEPOT A TERRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2 AU TERMINAL ROULIER /BOUGAINVILLE



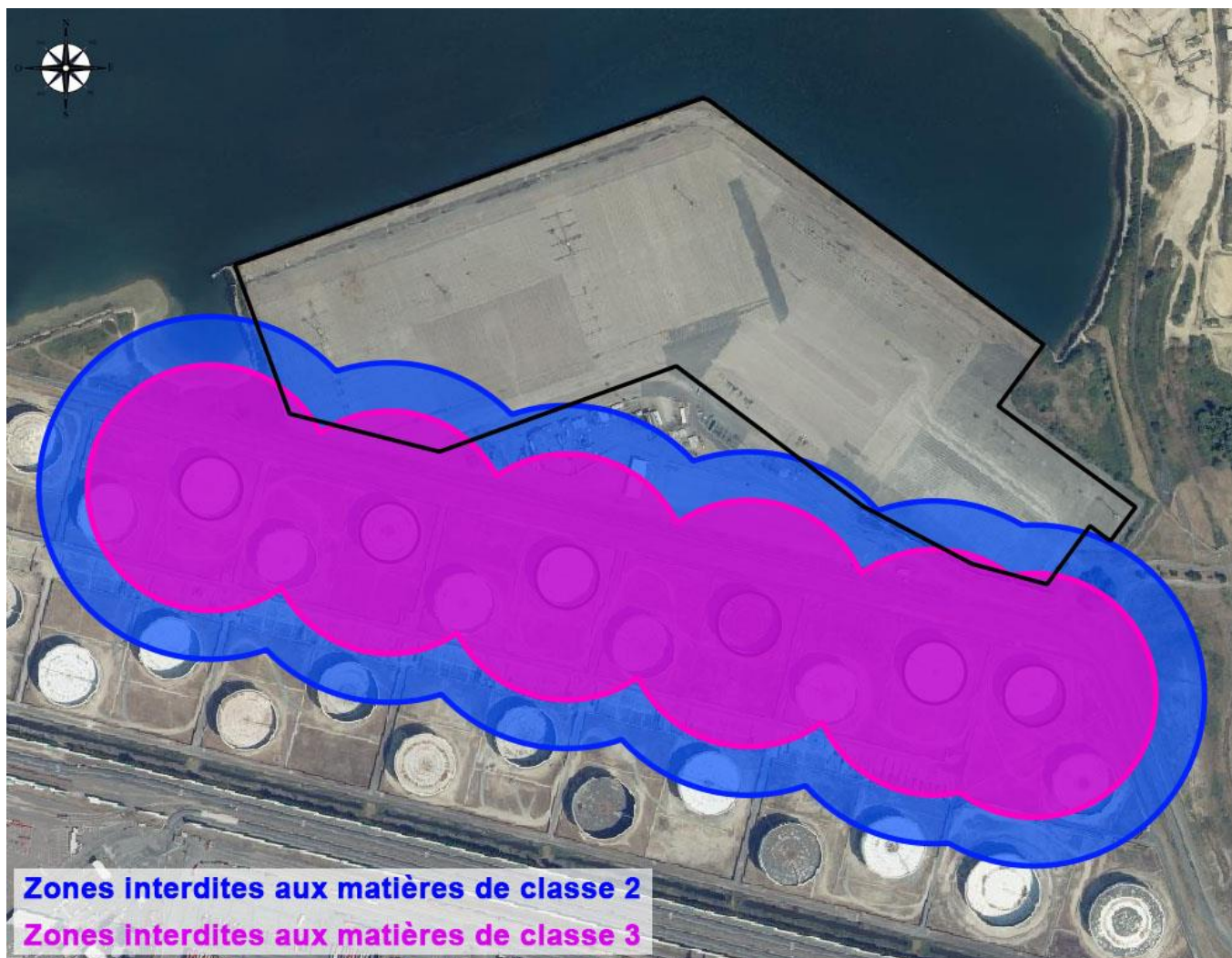
ZONES INTERDITES POUR LE DEPOT A TERRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES
DE LA CLASSE 3 AU TERMINAL ROULIER /BOUGAINVILLE



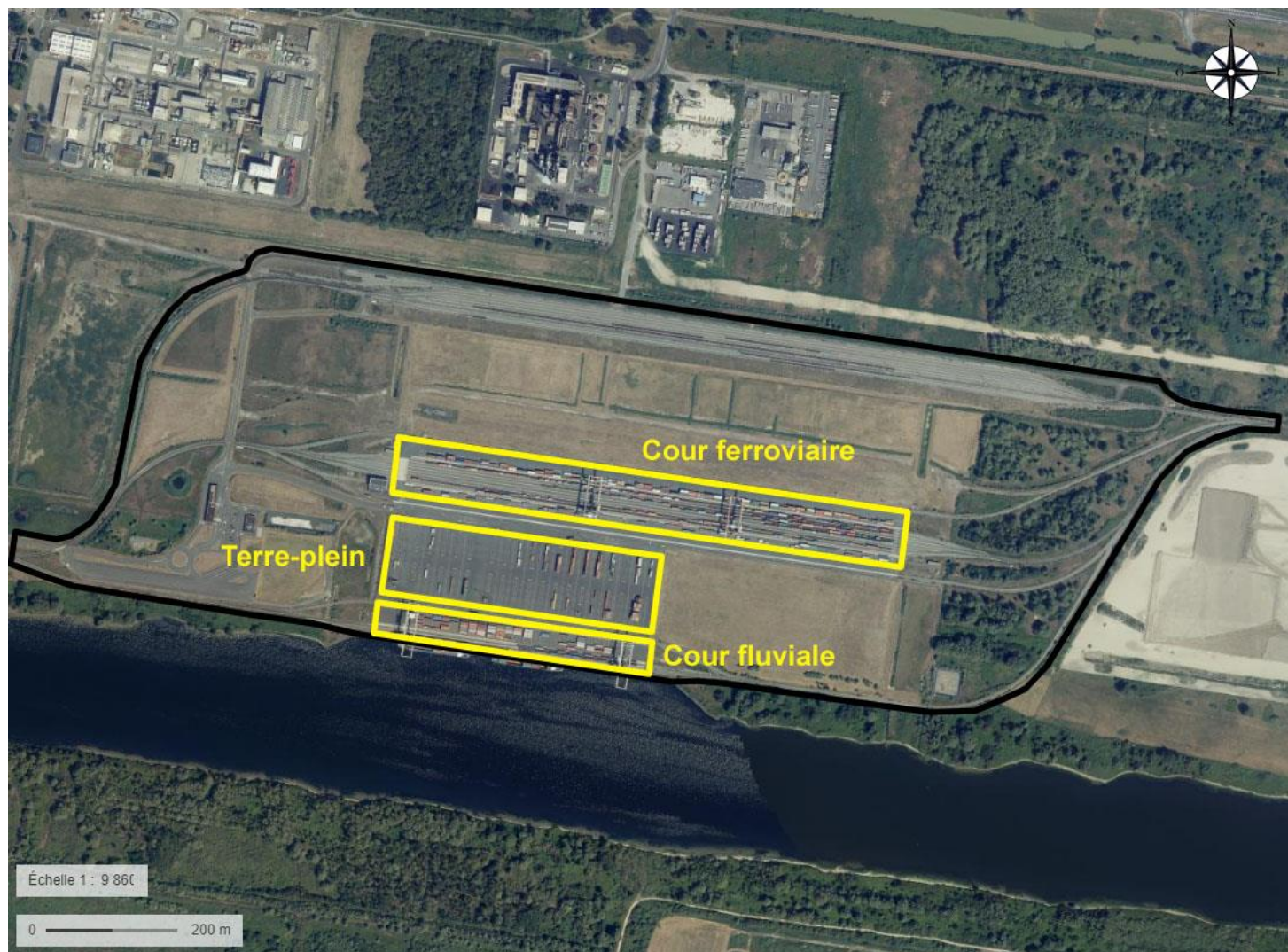
ZONES INTERDITES POUR LE DEPOT A TERRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES
DE LA CLASSE 4 AU TERMINAL ROULIER /BOUGAINVILLE



ZONES INTERDITES POUR LE DEPOT A TERRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES
DES CLASSES 2 ET 3 AU TERMINAL ASIE/OSAKA



ZONES DE DEPOT A TERRE DES MARCHANDISES DE CLASSE 1
A LA PLATEFORME MULTIMODALE



Annexe 5 – Conditions d'agrément des sociétés d'avitaillement en soute

**Procédure d'agrément des sociétés d'avitaillement
des navires ou bateaux en liquides
inflammables ou en gaz naturel liquéfié.**

Cet agrément consiste, soit à :

- Un audit, réalisé au moyen des outils et méthodes mis à disposition par l'IAPH
- Une analyse de l'audit réalisé par un port partenaire, membre de l'IAPH

La documentation suivante est à remettre à l'AIPPP :

Navires avitailleurs

Pour le cas d'un audit à réaliser par la capitainerie :

- Certificats et documents de conformité du navire et ses équipements aux normes en vigueur,
- Les caractéristiques techniques des équipements,
- La documentation relative aux opérations, à la maintenance, aux procédures de sécurité et d'urgence ainsi qu'à la qualification et maintien des compétences de l'équipage (conformément à la norme ISO 18683_2015)

Dans tous les cas :

- Caractéristiques (ship particular, pilot card, general arrangement, mooring arrangement...)
- Manuel d'opération (ou équivalent),
- Modèle de liste de contrôle utilisée,
- Etude de manœuvrabilité, approche et amarrage,
- Procédures de sécurité et d'urgence,
- Etudes de risques (QALRA, QRA, HAZID, HAZOP) et mesures d'atténuations adoptées,
- Détermination des zones de sécurité
- Si volonté d'opérations simultanées : Etude de risques spécifiques en cas d'opérations simultanées
- Bilan des opérations déjà réalisées

Attribution de l'agrément :

- Si l'opérateur est déjà agréé dans un port partenaire : la licence d'opération est attribuée après analyse de la conformité des informations transmises.
- Si l'opérateur est audité par l'AI3P : après analyse de la conformité des informations transmises, l'audit se poursuit à bord du souteur, à l'occasion lors de la première opération.

L'attribution de l'agrément est effectuée si aucune non-conformité n'est relevée lors de l'opération test.

Une fois l'agrément délivré, préalablement à toute opération, l'opérateur transmet à l'AI3P :

- un plan d'opération adapté aux spécificités locales,
- Dans le cas d'opérations simultanées : une étude de risques spécifiques

Camion-citerne

Dans le cas d'un audit à réaliser par la capitainerie :

- La conformité du camion-citerne et ses équipements aux normes en vigueur,
- Les caractéristiques techniques des équipements,
- La documentation relative aux opérations, à la maintenance, aux procédures de sécurité et d'urgence ainsi qu'à la qualification et maintien des compétences des chauffeurs / opérateurs

Dans tous les cas la société fournira les informations relatives aux :

- Manuel d'opération (ou équivalent),
- Modèle de liste de contrôle utilisée,
- Procédures de sécurité et d'urgence,
- Etudes de risques et mesures d'atténuations adoptées,
- Détermination des zones de sécurité

Dans le cas d'une volonté d'opérations simultanées : Les études de risques spécifique

- Bilan des opérations déjà réalisées

Attribution de l'agrément :

- Si l'opérateur est déjà agréé dans un port partenaire : la licence d'opération est attribuée après analyse de la conformité des informations transmises.
- Si l'opérateur est audité par l'AI3P : après analyse de la conformité des informations transmises, une opération « test » sera réalisée en présence d'un représentant de l'AI3P, qui établira un rapport d'observation.

L'attribution de l'agrément est effectuée en fonction des observations formulées lors du test.

II. Label de conformité

Les quais et postes susceptibles d'accueillir des opérations de soutage en carburants alternatifs doivent disposer d'un label de conformité, attribué par la capitainerie après réalisation d'un audit.

Etabli à partir de l'outil d'audit réalisé par l'IAPH, cette étude analyse la prise en considération, par l'exploitant, des spécificités du carburant concerné, au niveau de son organisation générale (exploitation et mesures d'urgence) ainsi que la sensibilisation de son personnel et des intervenants extérieurs.

Ce label est attribué pour une durée maximale de 5 ans et doit faire l'objet d'une demande de renouvellement à l'initiative de l'exploitant. Il peut être révoqué en cas de non-respect des conditions imposées.

Pour les quais publics, les dispositions nécessaires sont mises en place sous la supervision de la capitainerie.

Annexe 6 – Liste des contrôles pour les opérations de soutage en carburants alternatifs ou expérimentaux (tels que le GNL, le méthanol ou l'ammoniac)

LIGNES DIRECTRICES

Généralités

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

- Convenir par écrit des procédures de transfert, y compris de débit maximal de chargement ou de déchargement ;
- Convenir par écrit de la procédure à appliquer en cas d'urgence,
- Remplir et signer la liste de contrôle de soutage de navire à navire/bateau, ou de navire à camion

UTILISATION DE LA LISTE DE CONTROLE POUR LE SOUTAGE DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Les directives suivantes ont été rédigées pour faciliter l'utilisation conjointe de la liste de contrôle pour le soutage en carburant alternatif entre le navire et navire /bateau avitailleur.

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

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

Certains points de la liste de contrôle concernent des éléments dont seul le navire est responsable. Pour certains points de la liste de contrôle, c'est le navire, bateau avitailleur, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai qui est responsable ; pour les autres, une responsabilité conjointe est attribuée.

Les cases grisées correspondent aux points, qui, de façon générale, ne s'appliquent à aucune des parties ; cependant, le navire bateau avitailleur, le représentant du terminal ou de l'exploitant du quai peuvent les cocher ou y inscrire leurs initiales s'ils le souhaitent.

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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

Le superviseur responsable doit vérifier personnellement tous les points relevant de la responsabilité du navire avitaillé en carburant alternatif. De même, tous les points relevant de la responsabilité de l'avitailleur, doivent être personnellement vérifiés par ses soins. En s'acquittant de leurs responsabilités, les représentants doivent veiller à ce que les conditions de sécurité des deux côtés de l'opération soient parfaitement acceptables.

Il convient pour cela de :

- Vérifier qu'une personne compétente a rempli de manière satisfaisante la liste de contrôle ;
- Vérifier les données appropriées
- Réaliser une inspection à bord s'il y a lieu.
- Effectuer les vérifications à intervalles périodiques

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

A tout moment de l'opération, les représentants de l'AIPPP peuvent procéder à une vérification de la mise en application des éléments de sécurité de la présente liste de contrôle.

Ils peuvent exiger l'interruption des opérations des dispositions de sécurité prévues ne sont pas respectées.

Listes de contrôle de soutage par carburant alternatifs en vigueur sont référencées dans l'annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié (dit RPM) article 21-4-2. Celles-ci sont élaborées par SGMF (the Society for Gas as a Marine Fuel) et l'Association Internationale des Ports (IAPH), publiées par l'IAPH sont disponibles sur le site : <http://lngbunkering.org/lng/bunker-checklists>).

Annexe 7 – Liste des contrôles pour le soutage GNL de camion à navire**LIGNES DIRECTRICES****Généralités**

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

- convenir par écrit des procédures de transfert, y compris de débit maximal de chargement ou de déchargement ;
- convenir par écrit de la procédure à appliquer en cas d'urgence,
- remplir et signer la liste de contrôle de soutage de navire à camion

UTILISATION DE LA LISTE DE CONTROLE POUR LE SOUTAGE DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Les directives suivantes ont été rédigées pour faciliter l'utilisation conjointe de la liste de contrôle pour le soutage en gaz liquéfié entre navire et camion.

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

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

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

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

Le superviseur responsable doit vérifier personnellement tous mes points relevant de la responsabilité du navire avitaillé en carburant alternatif. De même, tous les points relevant de la responsabilité de l'avitailleur, doivent être personnellement vérifié par ses soins. En s'acquittant de leurs responsabilités, les représentants doivent veiller à ce que les conditions de sécurités des deux cotés de l'opération soient parfaitement acceptable.

Il convient pour cela de :

- Vérifier qu'une personne compétente a rempli de manière satisfaisante la liste de contrôle ;
- Vérifier les données appropriées
- Réaliser une inspection à bord s'il y a lieu.
- Effectuer les vérifications à intervalles périodiques.

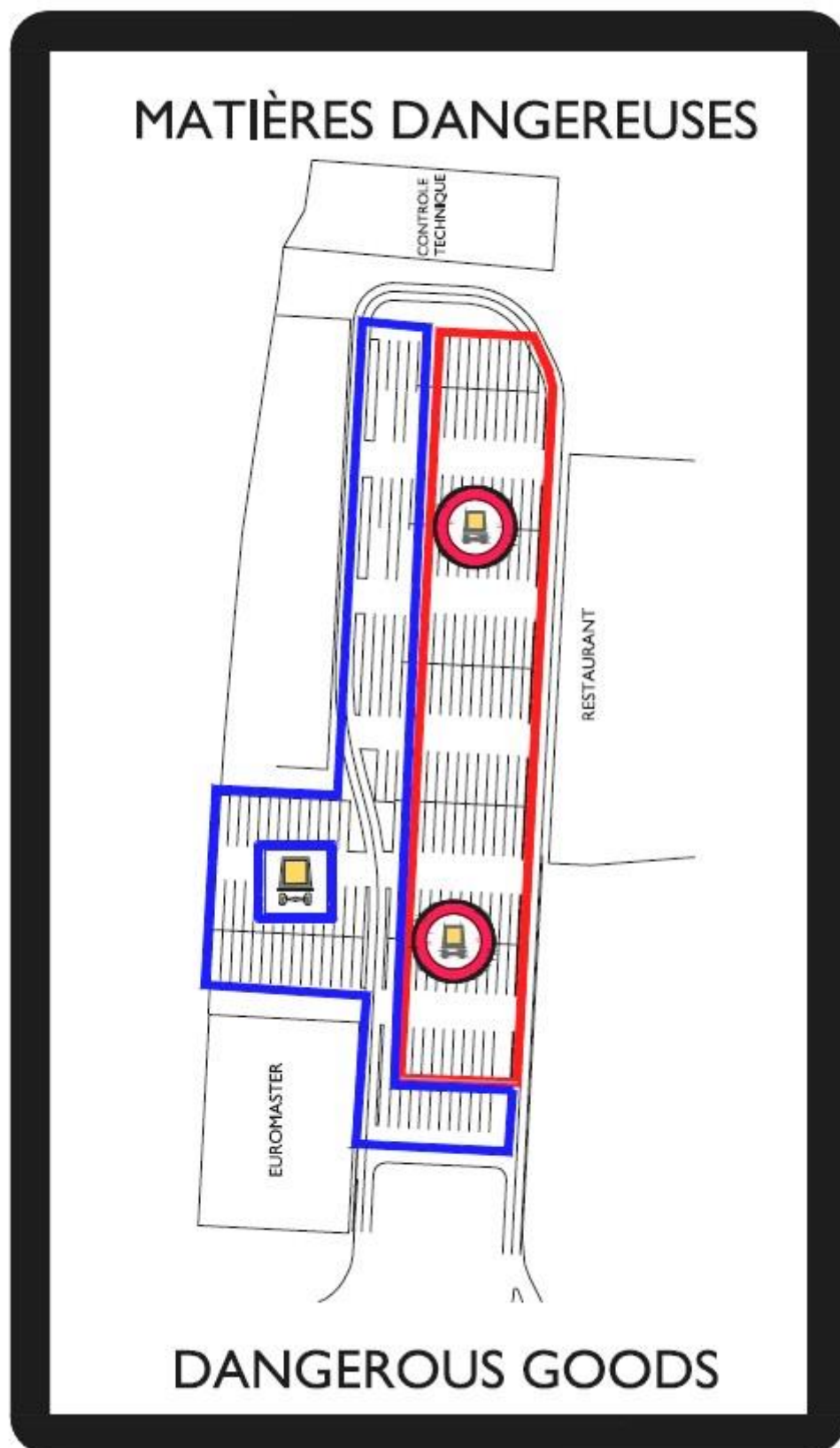
Avant le début des opérations, puis périodiquement pour la sécurité mutuelle, l'opérateur du ou des camions citernes, un responsable du navire avitaillé, ou un représentant du terminal ou de l'exploitant du quai peuvent procéder à une inspection du navire et de l'avitailleur pour s'assurer que les deux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

À tout moment de l'opération, les représentants de l'AIPPP peuvent procéder à une vérification de la mise en application des éléments de sécurité de la présente liste de contrôle.

Ils peuvent exiger l'interruption des opérations des dispositions de sécurités prévues ne sont pas respectées.

Listes de contrôle de soutage en GNL en vigueur sont référence dans l'annexe à l'arrête du 18 juillet 2000 modifié (dit RPM) article 21-4-2. Elles sont élaborées par SGMF (the Society for Gas as a Marine Fuel) et l'Association Internationale des Ports (IAPH), publiées par l'IAPH sont disponibles sur le site : <http://lngbunkering.org/lng/bunker-checklists>

Annexe 8 – Stationnement des véhicules matières dangereuses au centre routier

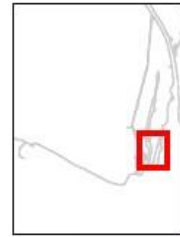




**Règlement local
Matières dangereuses**

Zone d'échange des
conteneurs classes 1.1 ;
1.2 ; 1.5 et 1.6 interdite ou
réglementée selon l'article
116.2

70,6 ha



N° : 2015_050
24/01/2017
Tous droits réservés GPMH, 2017.



LE HAVRE port
NAROPAT
Pôle SIG et Géomatique

Carte des quais

Hort 2000 / Darse

Circonscription du GP MH
Quai

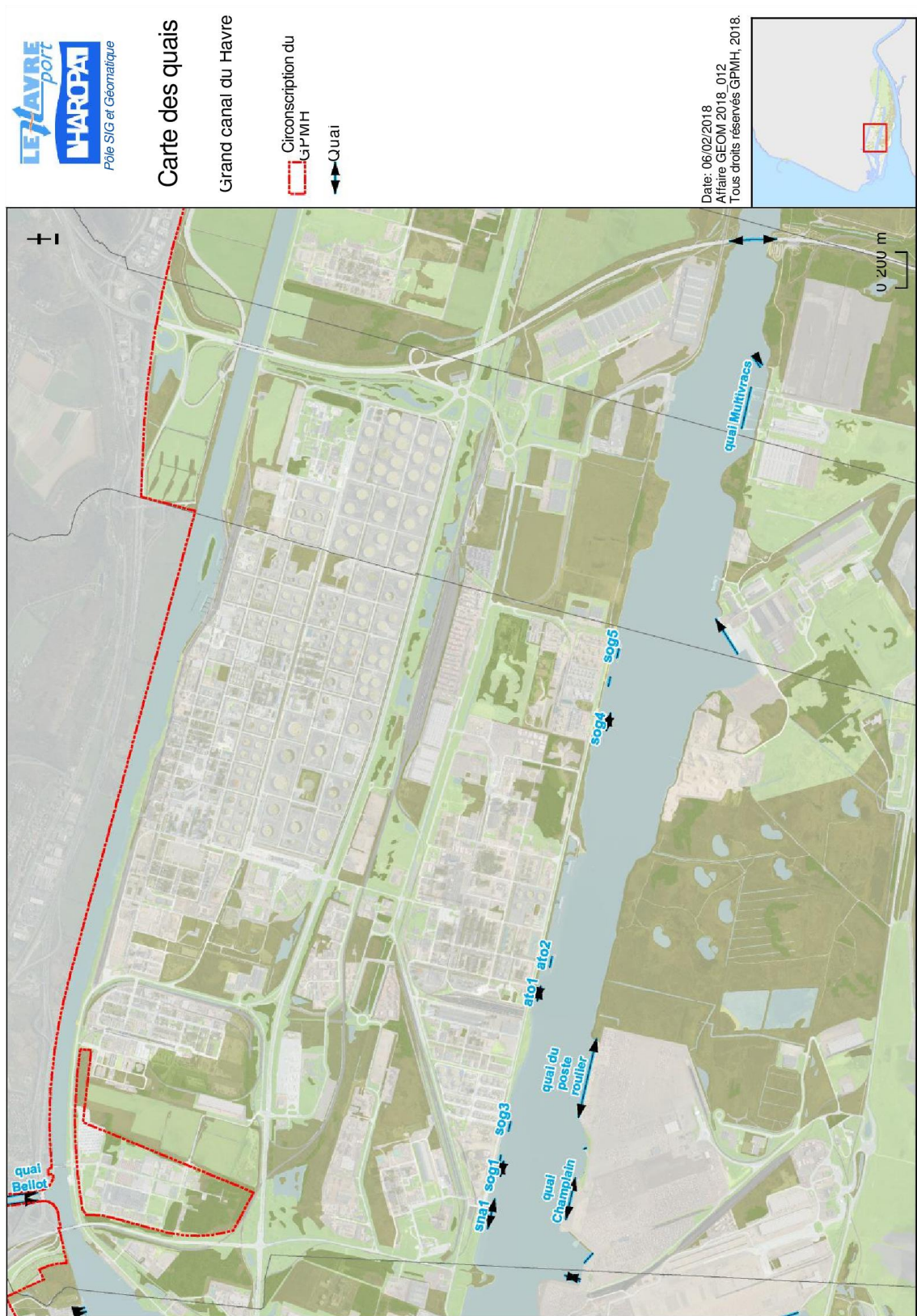
Date: 06/02/2018
Affaire GEOM 2018_012
Tous droits réservés GPMH, 2018.

U 180 m

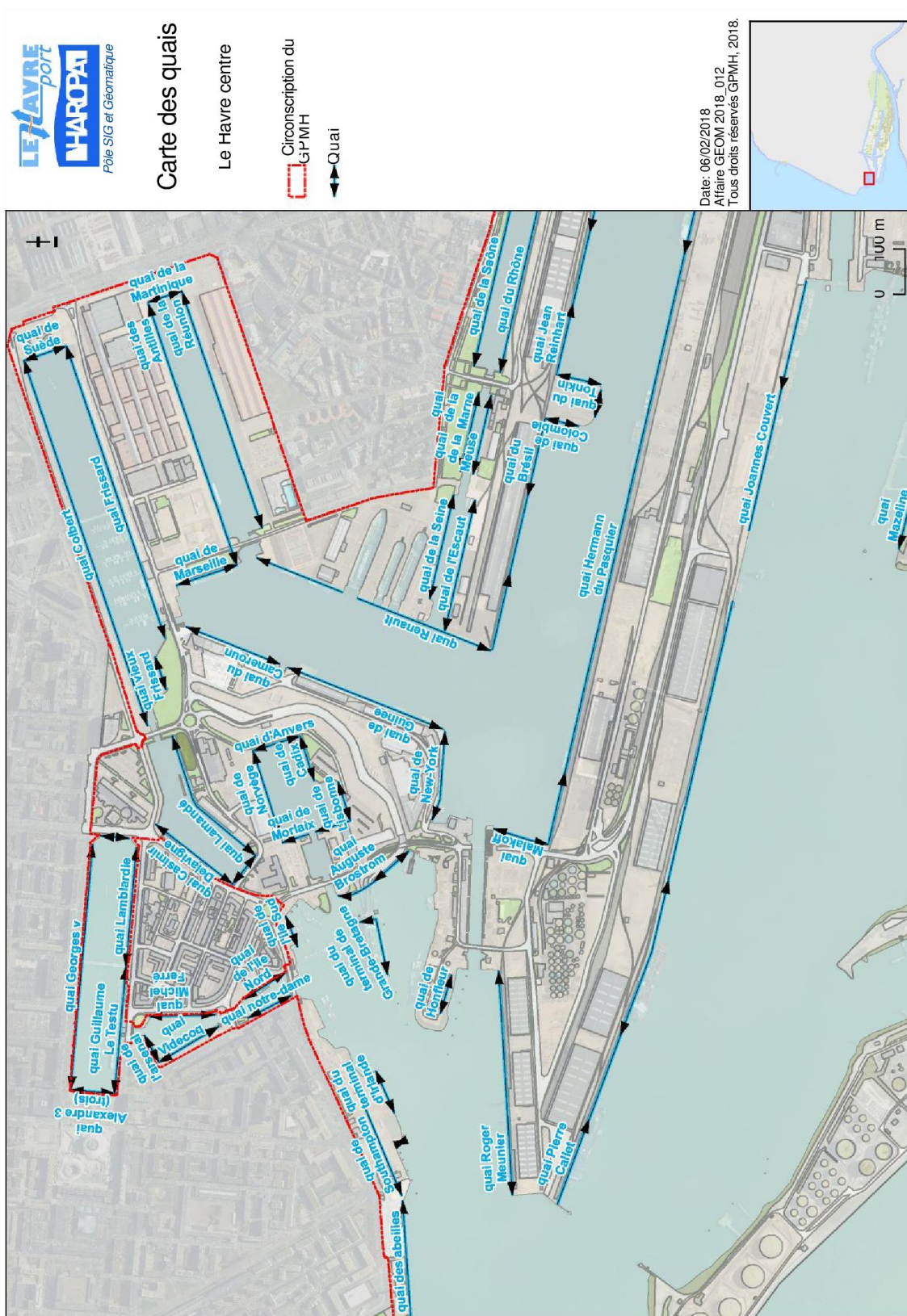
GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

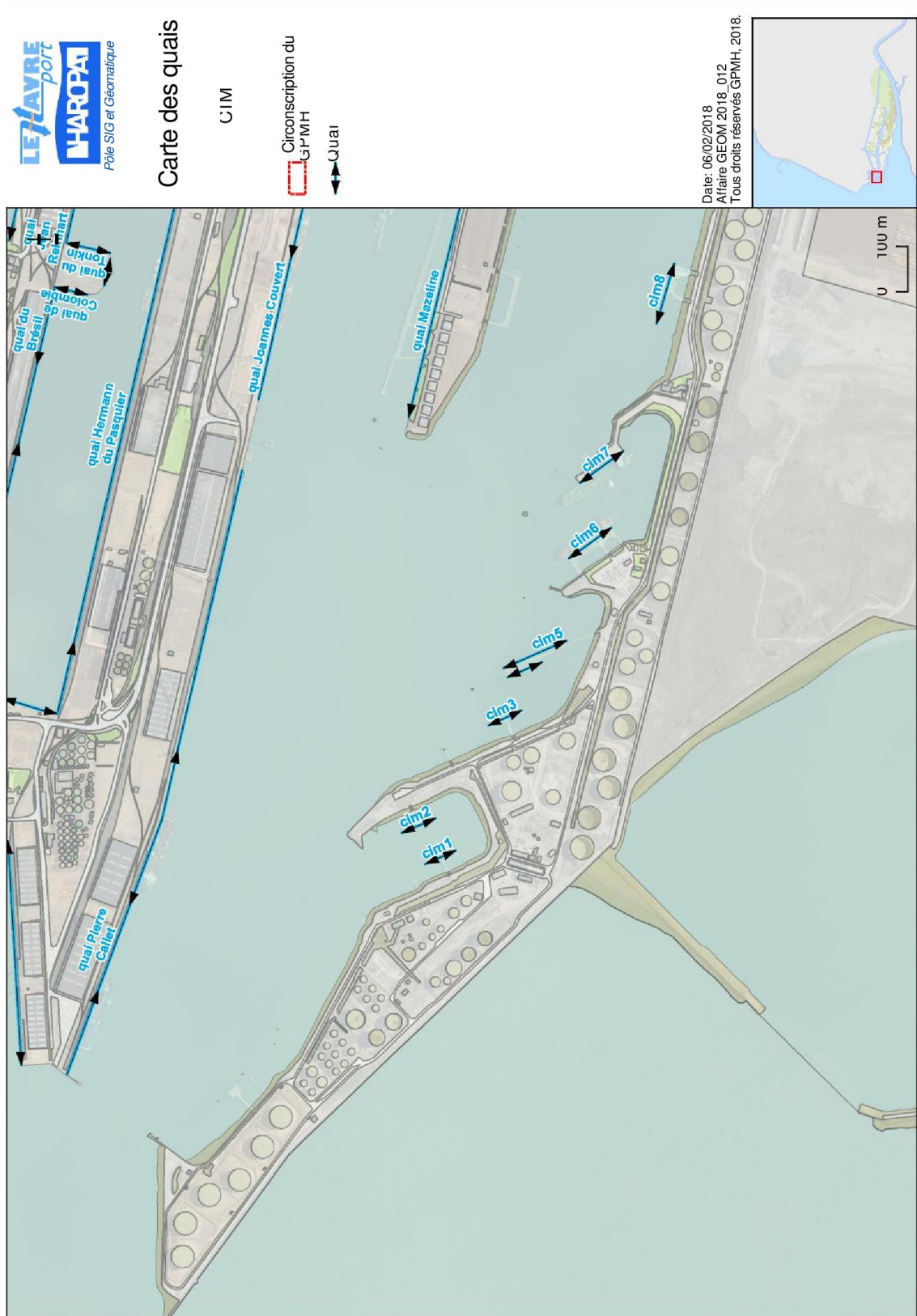
DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

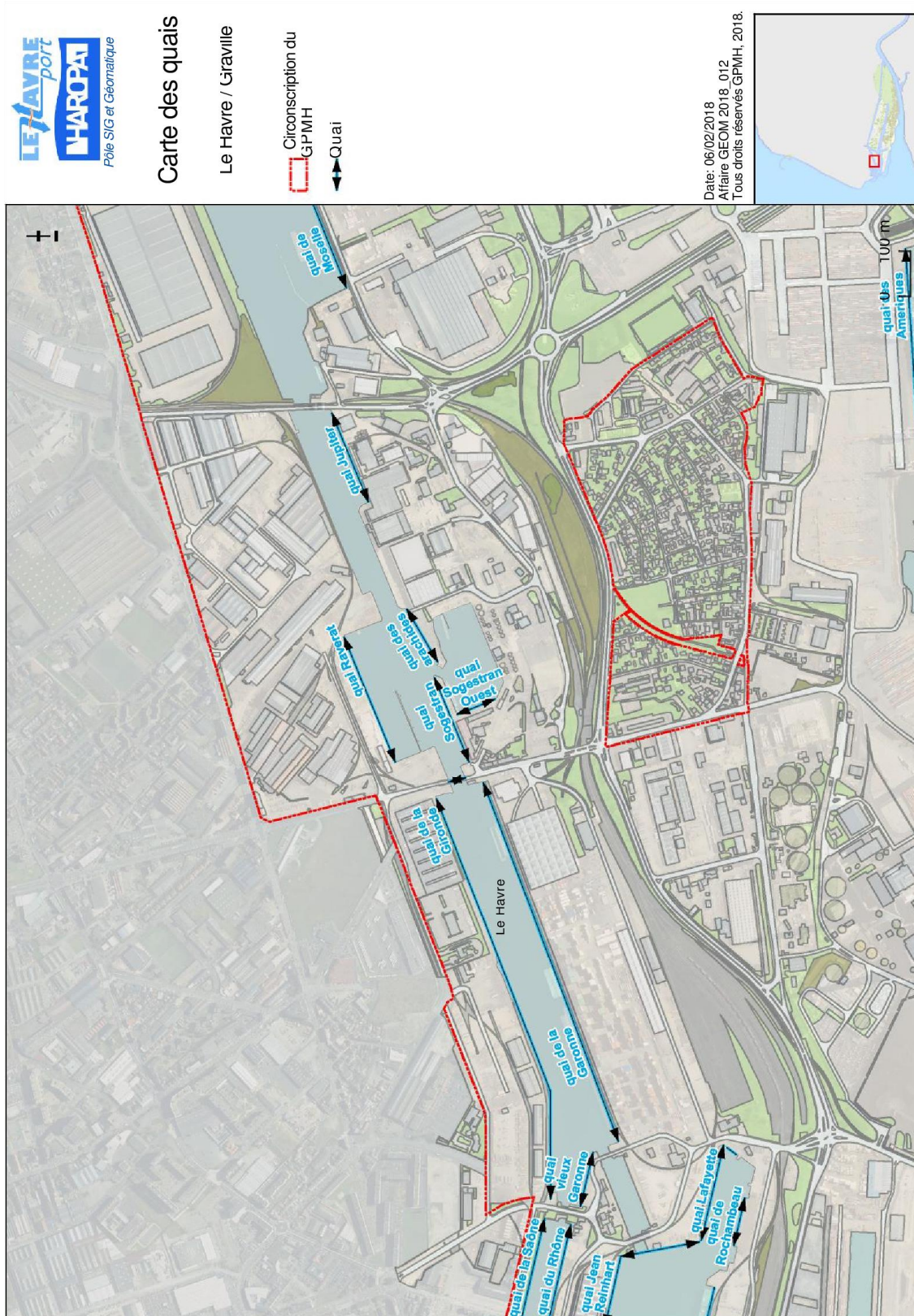
REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES



REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES



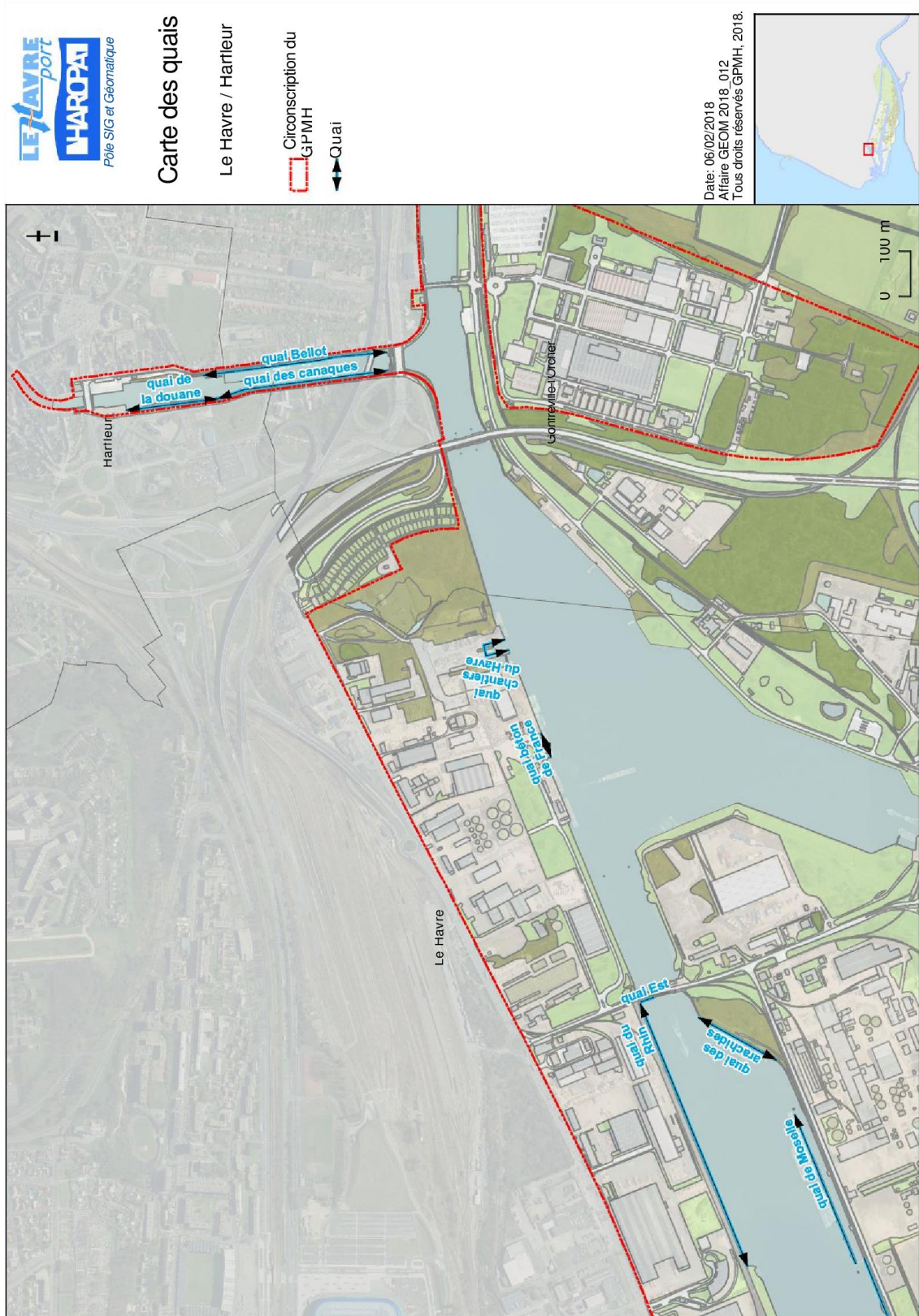




GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Annexe 11 – Zone d'interdiction

11-1 ZONES INTERDITES POUR LE TRANSFERT ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(on entend par « transfert » l'embarquement et débarquement dans la zone d'échange cavalier camion)

Terminal de l'Atlantique

ZONE INTERDITES POUR LE-TRANSFERT ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2.1, 3 ET 5.1 aux nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (zone cerclée sur la photo aérienne ci-dessous)

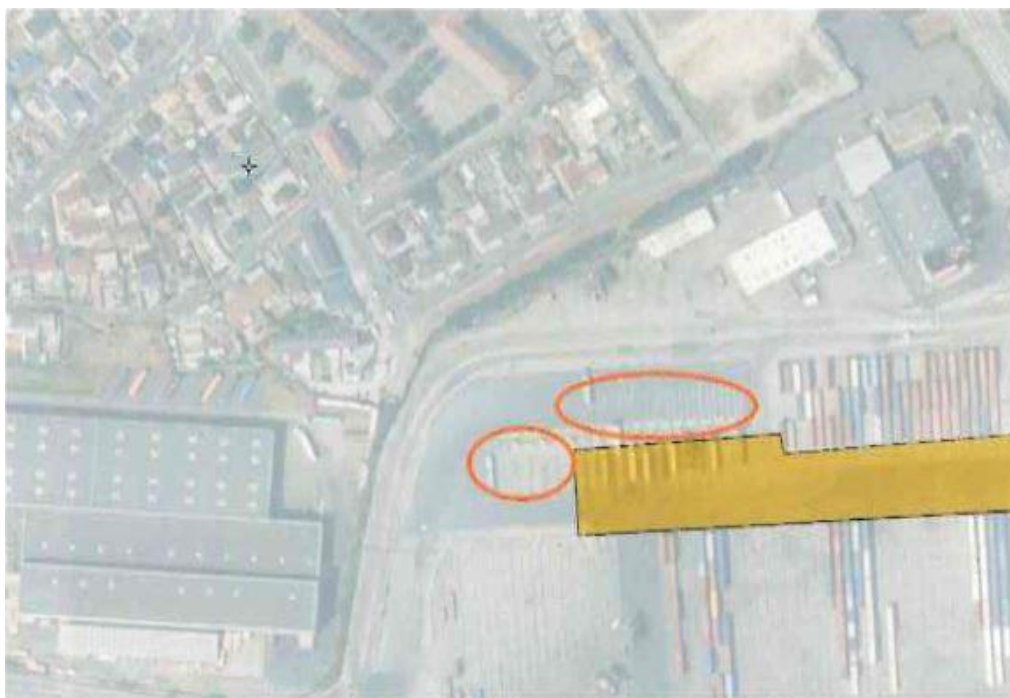


ZONE INTERDITES POUR LE-TRANSFERT ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 5.1 aux nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (zone cerclée sur la photo aérienne ci-dessous)

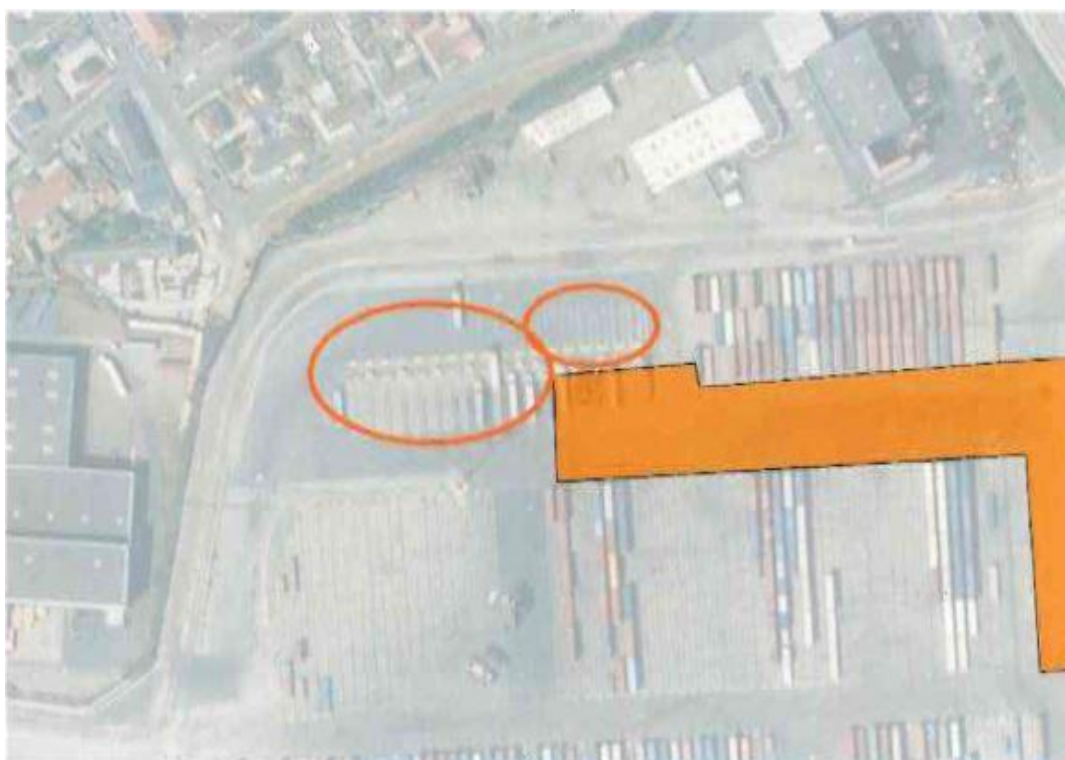


Terminal de l'Europe (zone d'échange Amérique)

ZONES INTERDITES POUR LE TRANSFERT ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2.1,3 , 5.1 aux nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium) et 5.2 (zone cerclée sur la photo aérienne ci-dessous)



ZONES INTERDITES POUR LE TRANSFERT ET LA MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN CITERNES DE LA CLASSE 3 (zones cerclées sur la photo aérienne ci-dessous)



11-2 ZONES D'ÉCHANGES OU LA MANUTENTION DE CERTAINES CLASSES DE MARCHANDISES DANGEREUSES EST LIMITEE :

Les zones d'échanges ci-après dont l'objet de limitations de transferts mentionnées dans le chapitre 2 des articles 221,222,320,516, et 521 (zones colorées sur les photos aériennes ci-dessous)

Terminal de l'Atlantique



Terminal de l'Europe/Amérique



Terminal de l'Europe/Amériques pour les marchandises dangereuses en citerne de la classe 3
(Limitation de transferts mentionnés dans le chapitre 2 à l'article 320)



Annexe 12 – Poste spécialisé FSRU

1. DÉFINITIONS

Barrière de sécurité :

Ensemble d'éléments techniques et/ ou organisationnels nécessaires et suffisants pour assurer une fonction de sécurité. On distingue :

- les barrières de prévention qui visent à éviter ou limiter la probabilité d'un événement indésirable, en amont du phénomène dangereux ;
- les barrières de limitation qui visent à limiter l'intensité des effets d'un phénomène dangereux ;
- les barrières de protection qui visent à limiter les conséquences sur les cibles potentielles par diminution de la vulnérabilité ;

Équipages : Marins constituant l'armement des méthaniers ;

Équipe à terre : Personnel non naviguant chargé de la surveillance des opérations ;

Exploitant du poste spécialisé FSRU :

TELSF Total Énergies LNG Services France, conformément à l'article 12-2 du RPM ;

GNL : Gaz Naturel Liquéfié ;

Mesure de maîtrise des risques (MMR) :

Catégorie de barrière de sécurité qui répond à la double exigence suivante :

- réduire la probabilité des phénomènes dangereux potentiels ou la gravité des accidents qui leur sont associés ;
- répondre simultanément à des exigences d'efficacité, de cinétique de mise en œuvre (en adéquation avec celle des événements à maîtriser) et de pérennité (dont la garantie est assurée par la testabilité et la maintenabilité).

L'efficacité d'une MMR est sa capacité à remplir la mission/fonction de sécurité qui lui est confiée pendant une durée donnée et dans son contexte d'utilisation. L'efficacité d'une MMR prend également en compte le critère d'indépendance de cette MMR vis-à-vis des éventuels autres dispositifs agissant conjointement sur un même phénomène dangereux ;

Poste spécialisé FSRU :

Entité constituée d'un navire méthanier dit FSRU (Floating storage regasification unit ou unité flottante de stockage et de re-gazéification) positionné et amarré en continu dans le port du Havre et des équipements complémentaires associés à terre, principalement destinés au transfert du gaz issu du FSRU jusqu'au point de raccordement avec la canalisation du réseau de transport de GRTgaz chargé de son acheminement ;

RPM :

Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (arrêté ministériel du 18/07/2000 modifié) ;

RLMD :

Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port du Havre et du Havre Antifer (arrêté préfectoral).

2. CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions de la présente annexe s'appliquent à l'exploitation du poste spécialisé FSRU, y compris les opérations de déchargement de GNL depuis un méthanier accosté à couple du FSRU « CAP ANN » au quai de Bougainville, darse de l'Océan, jusqu'au point de raccordement avec le réseau GRTGaz en vue de son injection dans celui-ci.

Le poste spécialisé FSRU est construit et exploité comme décrit dans la révision 1 du 22 mars 2023 de l'étude des dangers y afférente, remise par la société Total Énergies, sauf dispositions contraires figurant dans le RPM et le présent RLMD.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice des autres réglementations qui leur sont applicables.

Les schémas de principe de l'amarrage des navires et du positionnement du méthanier accosté à couple sont fournis à la fin de la présente annexe.

3. DÉCLARATION

L'arrivée du navire méthanier, ravitailleur du FSRU, est annoncée et confirmée suivant les procédures prévues par le Code des transports via les applications informatiques mises en œuvre par la Capitainerie du port du Havre.

4. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PRÉVENTION DES RISQUES

L'exploitant du poste spécialisé FSRU prend toutes les dispositions nécessaires pour prévenir les incidents et accidents y afférents ou, à défaut, pour en limiter les conséquences.

Il organise sous sa responsabilité les mesures appropriées, pour que la prévention des risques soit effective, dans les conditions normales d'exploitation et dans les situations transitoires et dégradées, depuis l'arrivée du FSRU dans le port du Havre jusqu'à son départ après qu'il ait été mis fin à l'exploitation du poste spécialisé FSRU.

Il met en place les dispositions nécessaires pour détecter et corriger les écarts éventuels.

5. LOCALISATION DES RISQUES

L'exploitant du poste spécialisé FSRU y identifie les zones susceptibles d'être à l'origine d'incendie ou d'explosion du fait de la présence de matières dangereuses stockées ou utilisées ou par la présence d'atmosphères explosibles pouvant survenir soit de façon permanente ou occasionnelle dans le cadre du fonctionnement normal de celui-ci, soit susceptibles de se présenter de façon accidentelle ou sur de courtes durées.

Ces zones sont matérialisées par des moyens appropriés et reportées sur un plan systématiquement tenu à jour.

La nature exacte du risque (atmosphère potentiellement explosible, etc.) et les consignes à observer sont indiquées à l'entrée de ces zones et, en tant que de besoin, rappelées à l'intérieur de celles-ci. Ces consignes sont incluses dans le plan d'urgence du poste spécialisé FSRU.

6. DOMAINE DE FONCTIONNEMENT SÛR DES PROCÉDÉS

L'exploitant du poste spécialisé FSRU établit, sous sa responsabilité, les plages de variation des paramètres qui en déterminent la sécurité de fonctionnement. Il met en place des dispositifs adaptés permettant de maintenir ces paramètres dans ces plages de fonctionnement. Lorsque les paramètres sont susceptibles de sortir de ces plages de fonctionnement, des dispositifs d'alarme sont en place pour déclencher une alerte en pareil cas et la mise en œuvre, si nécessaire, des mesures automatiques ou manuelles appropriées à la correction des dérives telles que des arrêts d'urgence.

7. ÉQUIPEMENTS ET PROCÉDURES CONCOURANT A LA MAÎTRISE DES RISQUES

A. L'exploitant du poste spécialisé FSRU met en œuvre l'ensemble des équipements et procédures prévus dans l'étude de dangers susmentionnée, qui concourent à la maîtrise des risques.

Il assure :

- le bon fonctionnement, à tout instant, des barrières de sécurité, notamment l'efficacité des mesures de maîtrise de risques, et des moyens de lutte contre l'incendie ;
- la tenue à jour des procédures ;
- le test des procédures incident/accident ;
- la formation des opérateurs et intervenants dans l'enceinte du poste spécialisé FSRU, y compris le cas échéant du personnel des entreprises extérieures, aux conditions de mise en œuvre et aux procédures associées aux barrières de sécurité et mesures de maîtrise des risques.

Ces actions sont tracées.

B. L'exploitant du poste spécialisé FSRU définit et met en œuvre les opérations d'entretien et de vérification des barrières de sécurité, mesures de maîtrise des risques et moyens de lutte contre l'incendie. Ces opérations respectent les exigences et spécificités définies par leurs fabricants respectifs.

L'exploitant définit par ailleurs les conditions et modalités de maintien en sécurité du poste spécialisé FSRU en cas de défaillance ou d'anomalie :

- des barrières de sécurité agissant sur des phénomènes dangereux conduisant à des effets irréversibles, tels que définis dans l'étude des dangers, qui sortent des limites du site,
- des mesures de maîtrise des risques,
- des moyens de lutte contre l'incendie.

Il définit, le cas échéant, les conditions dans lesquelles le poste spécialisé FSRU est mis à l'arrêt.

Ces conditions et modalités sont formalisées dans des procédures.

8. UTILITÉS

L'exploitant du poste spécialisé FSRU assure en permanence la fourniture ou la disponibilité des utilités lui permettant de fonctionner dans son domaine de sécurité et/ou alimentant les barrières de sécurité, les mesures de maîtrise des risques et les moyens de défense contre l'incendie.

Dans la négative, les équipements concernés doivent pouvoir être mis en position de sécurité en cas de défaillance de l'alimentation des utilités correspondantes.

9. PROCÉDURES D'EXPLOITATION ET DE SÉCURITÉ

L'exploitant du poste spécialisé FSRU établit et tient à jour les procédures d'exploitation et de sécurité y afférentes et les affiche dans les lieux fréquentés par les équipages et/ou l'équipe à terre.

Il s'assure de leur appropriation et de leur bonne mise en œuvre par les personnes concernées.

Les procédures d'exploitation comportent explicitement les vérifications à effectuer, en conditions d'exploitation normale, en périodes de démarrage, de dysfonctionnement ou d'arrêt momentané de façon à permettre en toutes circonstances le respect des dispositions du présent règlement.

Ces procédures d'exploitation prévoient en particulier :

- l'obligation d'un " permis d'intervention " pour les parties concernées du poste spécialisé FSRU ;
- les opérations et contrôles à effectuer pour les phases d'arrêt et, le cas échéant, avant la remise en service des équipements.

Les contrôles, vérifications et opérations d'entretien menés sont notés sur un ou des registres spécifiques.

L'exploitant du poste spécialisé FSRU établit par ailleurs des procédures de sécurité, qui indiquent autant que de besoin :

- l'interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque, notamment l'interdiction de fumer dans les zones présentant des risques d'incendie ou d'explosion, sauf cas spécifique d'une intervention dûment encadrée par un permis d'intervention ;
- les modalités d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité de celui-ci (électricité, réseaux de fluides) ;
- les mesures à prendre en cas de perte de confinement sur un récipient ou une tuyauterie contenant des substances dangereuses ;
- les modalités de mise en œuvre des moyens d'intervention et d'évacuation ainsi que les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie ;
- les modalités d'alerte, au sein du poste spécialisé FSRU et à l'extérieur de celui-ci, en cas d'incident ou d'accident sur ledit poste spécialisé ;
- l'organisation de l'exploitant en cas d'incident ou de sinistre ;
- les conditions météorologiques limites, définies en lien avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, au-delà desquelles le méthanier ravitailleur doit être désaccouplé du terminal méthanier et/ou l'exploitation du terminal méthanier doit être interrompue pour raisons de sécurité.

Le présent RLMD (arrêté préfectoral) prévoit les conditions d'admissions des méthaniers dans le port du Havre, les distances de protection à respecter ainsi que l'ensemble des contrôles quotidiens à effectuer dans le cadre de son article 33.3.

Le Centre de Sécurité des Navires (C.S.N) pourra effectuer des inspections supplémentaires à bord du FSRU au-delà de ce que prévoit la réglementation.

10. CONDITIONS D'ACCÈS NAUTIQUE

Les conditions d'accès nautique des navires méthaniers font l'objet d'une instruction particulière de la capitainerie qui est, le cas échéant, régulièrement remise à jour pour tenir compte de l'expérience accumulée. Cette instruction précise :

- les modalités d'approche sur rade des navires méthaniers transportant du GNL et les conditions d'admissions en zone de mouillage sur rade,
- les conditions météorologiques et de trafic maritimes qui doivent être réunies pour la navigation dans les chenaux du port du Havre jusqu'au passage de l'écluse François 1er et l'accostage quai de Bougainville,
- les circonstances météorologiques pouvant amener à la suspension ou l'arrêt de déchargement du FSRU et/ou du méthanier à couple et le cas échéant, l'appareillage des navires.

11. TRAVAUX

Dans les secteurs du poste spécialisé FSRU présentant des risques d'incendie ou d'explosion, il est interdit d'apporter du feu sous une forme quelconque, sauf pour la réalisation de travaux ayant fait l'objet d'un document ou dossier spécifique comprenant les éléments suivants :

- la définition des phases d'activité dangereuses et des moyens de prévention spécifiques correspondants ;
- l'adaptation des matériels, équipements et dispositifs à la nature des opérations à réaliser ainsi que la définition de leurs conditions d'entretien ;
- lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, les conditions de recours par cette dernière à de la sous-traitance et l'organisation mise en place dans un tel cas pour assurer le maintien de la sécurité.

Cette interdiction est affichée en caractères apparents. Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des travaux réalisés est effectuée par l'exploitant, dans l'objectif de s'assurer de l'absence de risques. Elle fait l'objet d'un enregistrement.

Les interventions et opérations de levage réalisées sur le poste spécialisé FSRU, susceptibles d'impacter tout ou partie de celui-ci ou du méthanier ravitailleur qui lui est amarré, sont conditionnées à une analyse préalable et tracée, en vue de déterminer la faisabilité de l'opération et les consignes d'exploitation et de sécurité à observer à cette fin.

12. ACTIVITES VOISINES

Hormis le stationnement et la manutention de voitures, le stationnement et la manutention de matières dangereuses sont interdits au terminal roulier, durant la présence d'un FSRU au quai de Bougainville, et à moins de 170 m de la clôture ceinturant les installations terrestres du poste spécialisé du FSRU (voir plan ci-dessous en fin de la présente annexe).

13. PLANS D'URGENCE

L'exploitant du poste spécialisé FSRU dispose d'un plan de secours interne (PSI), tel que prévu à l'article 23-1 du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses du port du Havre.

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Ce PSI est cohérent avec les plans d'urgence mis en place sur les sites voisins du terminal roulier (plan de prévention), du terminal de France (PSI) et du dépôt pétrolier de la Compagnie Industrielle et Maritime [plan d'opération interne (POI) de la CIM], à savoir :

- existence dans lesdits plans de la description des mesures à prendre en cas d'accident engendré par le poste spécialisé FSRU ;
- existence d'un dispositif d'alerte/communication permettant de déclencher rapidement l'alerte auprès desdits exploitants des sites voisins, en cas d'activation du PSI du poste spécialisé FSRU ;
- information mutuelle entre l'exploitant du poste spécialisé FSRU et chacun de ses trois voisins susmentionnés, en cas de modification de leurs organisations des secours respectives,
- partage avec lesdits voisins des retours d'expérience de l'exploitant du poste spécialisé FSRU susceptibles d'avoir un impact sur leurs installations ;
- rencontre régulière desdits exploitants ou de leurs représentants chargés des plans d'urgence ;
- réalisation au moins une fois par an d'un exercice commun entre le poste spécialisé FSRU et chacun des sites voisins afin de tester l'effectivité de la cohérence de leurs plans d'urgence et pouvoir apporter, le cas échéant, les mesures correctives appropriées. Ces exercices et les suites réservées aux éventuels constats réalisés lors de leur déroulement font l'objet d'enregistrements par chacun des quatre exploitants concernés.

14. TERRE-PLEINS PORTUAIRES CONTIGUËS ET VOISINS DU POSTE SPÉCIALISÉ FSRU

L'ajout de nouvelles activités ou la modification des activités existantes sur les terre-pleins situés immédiatement au sud et à l'est du poste spécialisé FSRU est conditionné :

- à une augmentation limitée du nombre de personnes exposées aux risques sur ces terre-pleins ;
- à l'absence de création d'îlot ou zone encombrée supplémentaire, de nature à accroître l'emprise des zones d'effets de surpression modélisées dans l'étude des dangers du poste spécialisé FSRU susmentionnée.

15. COMMUNICATION / PROCÉDURES D'ALERTE

Les équipes à terre et les équipages des navires devront être en mesure de comprendre et de s'exprimer en langue anglaise ou française.

Un moyen de communication permanent sera mis en œuvre entre l'équipage du navire et l'équipe à terre.

Le poste spécialisé FSRU et le méthanier accosté à couple devront communiquer avec la Capitainerie suivant les procédures en vigueur dans le port du Havre.

16. PROCÉDURES D'ALERTE

Les procédures d'alerte en cas d'incident ou d'accident sont celles en vigueur dans le Plan de Secours interne (PSI) du poste spécialisé FSRU.

Elles doivent être connues des équipes à terre et de l'équipage des navires.

S'il y a lieu, l'évacuation de l'installation portuaire s'effectue suivant les modalités prévues par le Plan de Secours interne (PSI) du poste spécialisé FSRU.

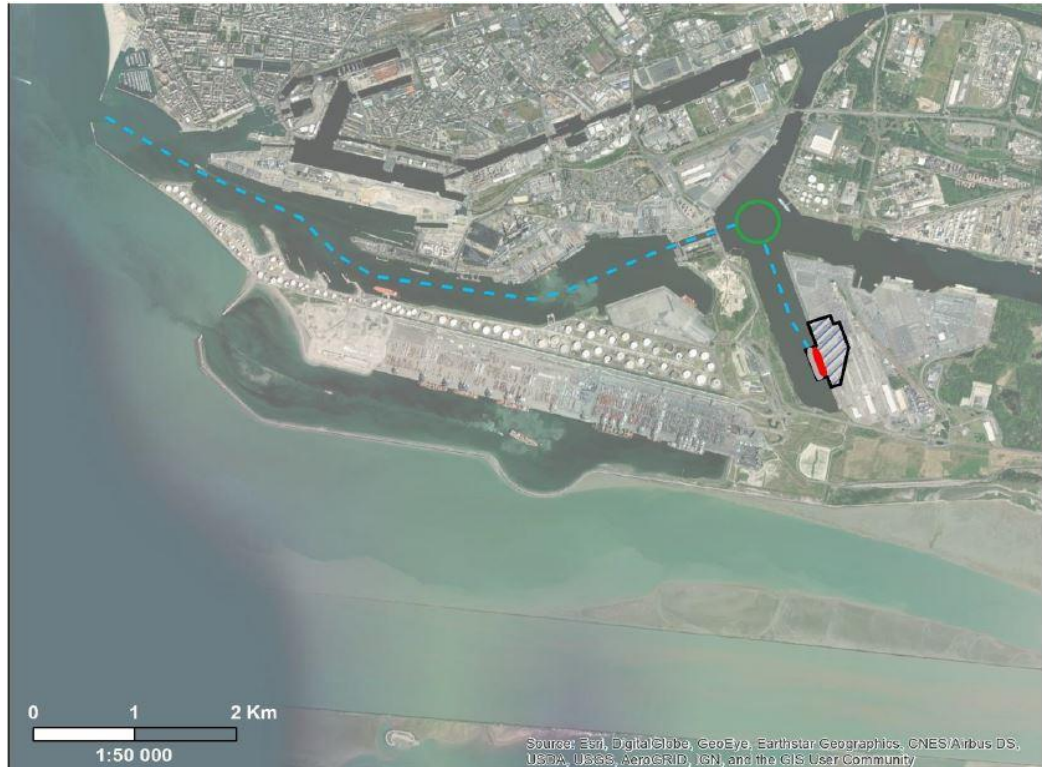
17. DISPOSITIONS DIVERSES

Les rapports d'incidents ou accidents rédigés par l'exploitant du poste spécialisé FSRU sont transmis à la Capitainerie.

La Capitainerie du port du Havre peut suspendre ou interdire les opérations si elle estime que les conditions de sécurité ou de sûreté ne sont plus réunies.

Les infractions à la présente consigne peuvent être poursuivies suivant les dispositions prévues par l'article L 5336-17 du Code des transports.

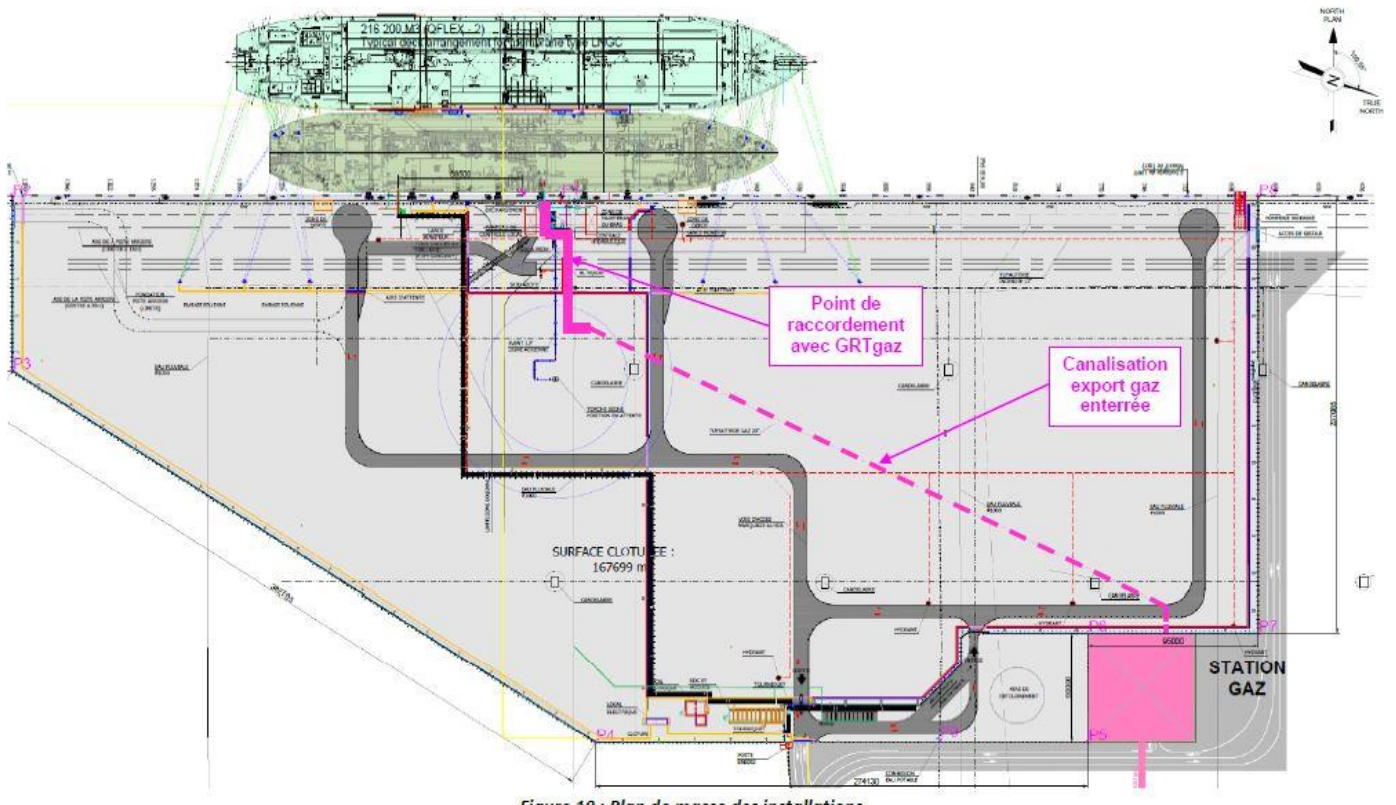
Emplacement du poste spécialisé FSRU



ZONE D'EXCLUSION DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Figure 67 : Illustration des effets dominos externes pouvant atteindre les installations du terminal gazier



DISPOSITION GENERALE DU POSTE SPECIALISE FSRU



GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU HAVRE

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

