

## **REGLEMENT LOCAL**

**POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
DANS LE GRAND PORT MARITIME  
DE LA REUNION**

Version du 21 février 2017

**SOMMAIRE**

<b>CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES .....</b>	<b>6</b>
<b>TITRE I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT .....</b>	<b>10</b>
Section I – Réglementations .....	10
Section II – Experts et exploitants.....	10
Article 12–1 – Experts .....	10
Article 12–2 – Rôle de l'exploitant .....	10
<b>TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS .....</b>	<b>11</b>
Section I – Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....	11
Article 21–1 – Déclaration.....	11
Article 21–2 – Conditions.....	12
Article 21–3 – Signalisation des navires, bateaux, véhicules routiers et wagons contenant des marchandises dangereuses dans les ports maritimes.....	14
Article 21–4 – Avitaillement des navires et bateaux .....	14
Article 21–5 – Approvisionnement des véhicules et engins de manutention .....	15
Section II – Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....	15
Article 22–1 – Opérations sur les quais et terre-pleins .....	15
Article 22–2 – Circulation des personnes sur les quais et terre-pleins.....	15
Article 22–3 – Dépôts à terre et dépôts de sécurité .....	16
Article 22–4 – Feux sur les quais et les terre-pleins .....	21
Article 22–5 – Matériel d'éclairage .....	21
Article 22–6 – Moteurs et installations à terre .....	21
Article 22–7 – Téléphone – Radiotéléphone.....	21
Section III – Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses.....	21
Article 23–1 – Dispositif général de prévention et de lutte .....	21
Article 23–2 – Précautions particulières pour la prévention de la pollution des eaux du port.....	23
Article 23–3 – Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais et terre-pleins.....	24
Section IV – Gardiennage.....	24
Article 24–1 – Lors de la présence dans le port.....	24
Article 24–2 – Lors des opérations de manutention .....	25
<b>TITRE III – DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION.....</b>	<b>26</b>
Section I – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement.....	26
Article 31–1 – Conditions .....	26
Article 31–2 – Interdictions .....	26
Section II – Opérations particulières.....	26
Article 32–1 – Opérations visant les engins de transport.....	26
Article 32–2 – Opérations de nuit .....	26
Section III – Manutention de marchandises dangereuses en vrac .....	27
Article 33–1 – Lieux et modes opératoires autorisés .....	27
Article 33–2 – Conduite et surveillance des opérations de manutention en vrac.....	27
Article 33–3 – Contrôle des manutentions de produits liquides ou gazeux en vrac .....	27
Article 33–4 – Flexibles, bras de chargement et de déchargement .....	27
Article 33–5 – Liaisons équipotentiels .....	27
Section IV – Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des	

marchandises solides ou liquides en vrac .....	27
Article 34-1 – Conditions .....	27
Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses .....	27
Article 35-1 – Dispositions relatives à l’exploitant .....	27
Article 35-2 – Dispositions relatives aux colis .....	27
Section VI – Admission – Chargement et déchargement des conteneurs .....	28
Article 36-1 – Dispositions générales .....	28
Article 36-2 – Plaques C.S.C. ....	28
<b>TITRE IV – DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX .....</b>	<b>29</b>
Section I – Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux .....	29
Article 41-1 – Prescriptions relatives aux opérations d’inertage et de dégazage .....	29
Article 41-2 – Prescriptions diverses .....	29
Section II – Mesures de sécurité à prendre sur les barges et navires porte-barges .....	29
Article 42-1 – Règles applicables .....	29
Section III – Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude .....	29
Article 43-1 – Règles applicables .....	29
Section IV – Précautions d’ordre nautique – Amarrage .....	30
Article 44-1 – Mesures applicables à tous navires et bateaux.....	30
Article 44-2 – Mesures propres aux navires et bateaux chargés de marchandises présentant l’inflammabilité ou l’explosivité comme danger principal ou subsidiaire .....	30
Article 44-3 – Mesures propres aux navires et bateaux à couple.....	31
Section V – Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux .....	31
Article 45-1 – Règles applicables .....	31
Section VI – Chaudières, Moteurs et feux de cuisine .....	31
Article 46-1 – Règles applicables .....	31
Section VII – Réparation à bord .....	31
Article 47-1 – Règles applicables .....	31
Section VIII – Personnel de bord sur les navires et bateaux .....	32
Article 48-1 – Règles applicables .....	32
Section IX – Conduite à tenir en cas d’incident .....	32
Article 49-1 – Règles applicables .....	32
<b>TITRE V – TRAVAUX D’AMENAGEMENT, D’ENTRETIEN ET DE REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPECIALISES DES PORTS MARITIMES.....</b>	<b>33</b>
Article 51 – Personnel à maintenir à bord .....	33
Article 52 – Autorisation d’admission .....	33
Article 53 – Visites ou réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables .....	33
Article 54 – Navires inertes.....	33
Article 55 – Travaux sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés .....	33
<b>CHAPITRE 2 – PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES.....</b>	<b>34</b>
Classe 1 – Matières et objets explosibles .....	34
Article 110 – Champ d’application .....	34
Article 111 – Exemptions.....	34
Article 112 – Admission et circulation des marchandises .....	34
Article 113 – Admission et circulation des navires, bateaux et véhicules dans les ports .....	34
Article 114 – Dépôts à terre .....	35
Article 115 – Gardiennage.....	38
Article 116 – Opérations d’embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement .....	38

Article 117– Admission, chargement et déchargement des conteneurs .....	38
Article 118 – Personnel de bord sur les navires et bateaux .....	38
Article 119 – Avitaillement .....	38
Article 120 – Nitrate d’ammonium .....	38
<b>Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous .....</b>	<b>39</b>
Article 210 – Champ d’application .....	39
Article 211 – Propriétés .....	39
Article 212 – Dispositions applicables au transport et à la manutention des matières de la classe 2 en vrac .....	39
Article 213 – Admission et Circulation des navires et bateaux dans les ports .....	39
Article 214 – Avitaillement des navires et bateaux et manutention des colis.....	39
Article 215 – Gardiennage.....	40
Article 216 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres.....	40
Article 217 – Manutention .....	40
Article 218 – Réchauffeurs et pompes mobiles .....	40
Article 219 – Précautions à prendre pour éviter les émissions accidentelles de gaz.....	40
Article 220 – Evacuation et fermeture des locaux d’habitation à bord.....	40
Article 221 –Stationnement, embarquement et débarquement des citernes mobiles et conteneurs dry contenant des gaz liquéfiés ou dissous.....	40
<b>Classe 3 – Liquides inflammables .....</b>	<b>41</b>
Article 310 – Champ d’application .....	41
Article 311 – Propriétés .....	41
Article 312 – Avitaillement des navires et bateaux .....	41
Article 313 – Gardiennage.....	41
Article 314 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres.....	41
Article 315 – Evacuation et fermeture des locaux d’habitation à bord.....	42
Article 316 – Déclaration.....	42
Article 317 – Dépôt à terre des citernes et conteneurs contenant des liquides inflammables de la classe 3 .....	42
<b>Classe 4.1 – Matières solides inflammables .....</b>	<b>43</b>
Article 410 – Propriétés.....	43
Article 411 – Dépôts à terre .....	43
Article 412 – Gardiennage.....	43
<b>Classe 4.2 – Matières sujettes à l’inflammation spontanée .....</b>	<b>44</b>
Article 420 – Propriétés.....	44
Article 421 – Gardiennage.....	44
Article 422 – Dépôts à terre .....	44
<b>Classe 4.3 – Matières dangereuses en présence d’humidité .....</b>	<b>45</b>
Article 430 – Propriétés.....	45
Article 431 – Manutention des colis.....	45
Article 432 – Dépôts à terre .....	45
<b>Classe 5.1 – Matières comburantes.....</b>	<b>46</b>
Article 510 – Propriétés.....	46
Article 511 – Opérations d’embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement.....	46
Article 512 – Propriétés.....	46
Article 513 – Types de nitrates d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium.....	47
Article 514 – Admission et circulation des navires et bateaux dans les ports.....	47
Article 515 – Restrictions au débarquement et à l’embarquement.....	47
Article 516 – Dépôts à terre .....	47
Article 517 – Gardiennage .....	47
Article 518 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de	

chargement et de déchargement de navires .....	47
Article 519 – Contrôle du dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de chargement et de déchargement de navires .....	47
<b>Classe 5.2 – Peroxydes organiques.....</b>	<b>48</b>
Article 520 – Propriétés.....	48
Article 521 – Dépôts à terre .....	48
Article 522 – Gardiennage .....	48
Article 523 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement .....	48
<b>Classe 6.1 – Matières toxiques .....</b>	<b>49</b>
Article 610 – Propriétés.....	49
Article 611 – Dépôts à terre .....	49
<b>Classe 6.2 – Matières infectieuses.....</b>	<b>50</b>
Article 620 – Propriétés.....	50
Article 621 – Dépôts à terre – Stockage .....	50
Article 622 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement .....	50
<b>Classe 7 – Matières radioactives.....</b>	<b>51</b>
Article 710 – Propriétés.....	51
Article 711 – Règlements spécifiques .....	51
Article 712 – Dépôts à terre .....	51
Article 713 – Gardiennage .....	51
Article 714 – Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais, et terre-pleins.....	52
Article 715 – Manutention des colis.....	52
<b>Classe 8 – Matières corrosives .....</b>	<b>53</b>
Article 810 – Propriétés.....	53
Article 811 – Prescriptions.....	53
Article 812 – Dépôts à terre .....	53
<b>Classe 9 – Matières et objets dangereux divers.....</b>	<b>54</b>
Article 910 – Champ d'application .....	54
Article 911 – Dépôts à terre .....	54
Article 912 – Engrais contenant du nitrate d'ammonium .....	54
Article 913 – Autres matières de la classe 9.....	54
Article 914 – Fumigation .....	54
<b>ANNEXES.....</b>	<b>55</b>
Annexe 1 – Plan du Port Ouest .....	56
Annexe 2 – Plans du Port Est .....	57
Annexe 3 – Distances de séparation.....	60
Annexe 4 – Prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement.....	63

## CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES

### CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

L'admission, le dépôt, le transport et la manutention de marchandises dangereuses dans les limites administratives de Port Réunion (Port Est et Port Ouest) sont soumis aux prescriptions du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et du présent règlement qui le complète.

#### **Le présent règlement s'applique :**

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

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

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

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

Par souci de simplification, on désignera par le mot « port » le domaine d'application du présent règlement.

### CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Voir RPM.

## **DEFINITIONS**

Les définitions du « RPM » sont complétées par les définitions suivantes.

### **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 (AP) et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) sont le président du directoire du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR), conformément à l'article L 5331-5 et à l'article L 5331-6 du Code des Transports.

Pour l'exécution du RPM et du présent règlement, l'exercice des attributions de l'AP et de l'AIPPP est confié au Commandant de port qui pourra les déléguer aux représentants qualifiés de l'AIPPP placés sous ses ordres.

### **Exploitant**

Voir RPM.

Sont identifiés notamment comme exploitants :

- Les sociétés de manutention qui se partagent les surfaces d'entrepôts amodiées du terminal à conteneurs et marchandises diverses sous le régime domanial de l'autorisation d'occupation temporaire ;
- La SRPP lors des opérations de déchargement de produits hydrocarbures au poste 10 ou de gaz liquide au poste H ;
- EDD PEI lors des opérations de déchargement de produits hydrocarbures au poste 21 pour le centrale électrique thermique ;
- Le GPMDLR lors des opérations de déchargement de produits bitumiers au poste H ;
- Les usagers des outillages et/ou d'installations publics, propriétés du GPMDLR.

L'AIPPP se réserve la faculté de désigner spécifiquement l'exploitant au sens du présent règlement pour prendre en compte certaines particularités.

### **Exploitant de terminal**

Le propriétaire d'un terminal ou la personne assumant la responsabilité de l'exploitation du terminal au nom du propriétaire.

Sont identifiées notamment comme exploitants de terminal :

- Les entreprises qui sous le régime domanial de l'autorisation d'occupation temporaire exploitent des postes spécialisés ;
- Les entreprises bénéficiaires d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'autorité portuaire.

### **Représentants qualifiée de l'AIPPP**

Les officiers de port et officiers de port adjoints affectés au service de la capitainerie.

### **Citerne**

Un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure. Lorsque le mot est employé seul, il couvre les conteneurs-citernes, les citernes mobiles, les citernes démontables et les citernes fixes telles que définies au chapitre 1.1 de la partie 1 du volume I de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dit "Accord ADR") en vigueur.

### **Conteneur dry**

Un caisson métallique parallélépipédique conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport et dont les dimensions sont normalisées au niveau international (longueur de 20 ou 40 pieds pour une largeur unique de 8 pieds).

### **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 de distances de séparation.

### **Massification**

On entend par massification l'action de regrouper les marchandises dangereuses compatibles en un même lieu, tout en limitant leurs effets dangereux.

### **Ilot**

On entend par îlot l'ensemble constitué de marchandises dangereuses compatibles 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.

### **Soutage**

Opération d'approvisionnement en combustible.

### **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, on entend par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau avec ou sans stationnement temporaire à terre, inclus les mouvements bord/terre/bord.

### **Zone de protection**

Voir R.P.M pour la définition.

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 (ATEX) ;
- 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 RPM 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.

La distance de protection est fixée à :

- 50 mètres pour les navires et bateaux en opération de chargement, déchargement ou de transfert des matières de la classe 2 en vrac (voir article 212) ;
- 30 mètres pour les navires et bateaux en opération de chargement, déchargement ou de transfert des matières de la classe 3 en vrac.

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

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

### **Section I – Réglementations**

Voir RPM.

Pour tenir compte des conditions locales et de l’implantation géographique du port, le présent règlement local est établi à Port Réunion.

En cas de situation non prévue dans le présent règlement local, les dispositions du RPM s’appliquent.

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

#### **Article 12–1 – Experts**

Voir RPM.

#### **Article 12–2 – Rôle de l’exploitant**

Voir RPM.

Le ou les représentants de l’exploitant désignés conformément à l’article 12–2 du RPM doivent avoir la qualité de « conseiller sécurité » en application des dispositions des arrêtés ADR, RID et ADNR susvisés.

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

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

#### **Article 21–1 – Déclaration**

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'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire ou compatibles avec celles-ci.

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

#### **Accord préalable à l'acheminement**

Afin de s'assurer que le port ou les exploitants pressentis peuvent recevoir les marchandises dangereuses les plus sensibles, les capitaines des navires, 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 Réunion auprès de l'AIPPP. Lorsque l'exploitant concerné refuse le passage des marchandises via son installation portuaire, il informe sans délai l'AIPPP de son refus.

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

Voir RPM.

#### **Arrivée par voie maritime**

Les représentants des navires doivent faire parvenir à l'AIPPP les manifestes des marchandises dangereuses ou polluantes présentes à bord à l'arrivée à Port Réunion.

#### **Départ par voie maritime**

Les représentants des navires doivent faire parvenir à l'AIPPP les manifestes des marchandises dangereuses ou polluantes présentes à bord au départ de Port Réunion.

#### **21–1–1–1 Arrivée et départ par voie maritime : Exemptions**

Voir RPM.

#### **21–1–2 Arrivée par voies ferrée, routière ou navigable**

Voir RPM.

### **21-1-3 Obligation d'information**

Les navires ou bateaux entrant dans le port de Port Réunion ou en sortant devront utiliser les services d'aide au trafic maritime, respecter les obligations de signalement prévues par l'arrêté préfectoral N° 828/2004 du 15 avril 2004 et recourir aux services de pilotage conformément à la réglementation en vigueur.

Tout incident ou avarie survenant à bord d'un navire contenant des marchandises dangereuses durant son séjour au port y compris au mouillage, doit être signalé immédiatement à la capitainerie.

### **Article 21-2 – Conditions**

Voir RPM.

#### **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.

### **Points d'attente**

Au vu de la déclaration prévue aux articles 21-1-1 et 21-1-3 ci-avant, et conformément au Code des Transports, l'AIPPP pourra refuser l'entrée du navire, bateau, engin dans sa zone de compétence ou lui proposer un mouillage sous réserve du respect des prescriptions édictées par l'autorité préfectorale et/ou maritime compétente. Les navires ayant fait l'objet d'un refus d'entrée ou d'une décision d'entrée différée ou d'un ordre de sortie pourront prendre un poste d'attente après confirmation de l'AIPPP, et selon le cas de l'Autorité Maritime compétente.

Les règles fixant les conditions de mouillage des navires en zone de mouillage de la Possession et de la baie de Saint-Paul et du Cap La Houssaye sont fixées par arrêté préfectoral (arrêté 2015 / 1280 du 15 juillet 2015) et communiquées par le CROSS réunion.

Pour les cas où l'analyse de la situation ferait apparaître des risques importants pour la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation des ouvrages portuaires, le navire pourra ne pas être autorisé à pénétrer ou rester dans la zone de compétence du GPMDLR en matière de circulation maritime.

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 pour certaines des marchandises les plus sensibles ainsi que les conditions de passage sont mentionnées au chapitre 2 du présent règlement.

Si besoin, l'AIPPP fixera au cas par cas les conditions d'accès et des mouvements des navires :

- Points de stationnement d'embarquement et de transbordement
- Port Ouest : voir plan de l'annexe 1.
- Port Est : voir plan de l'annexe 2.

### **Restrictions**

- Le mouillage des navires de transport d'hydrocarbures (liquides ou gazeux) dans les eaux territoriales de l'île de la réunion est interdit (arrêté 2015/1280 du 15 juillet 2015).

### **21-2-2**

Les postes spécialisés sont regroupés dans le tableau qui suit :

Port Ouest	Port Est
Poste H (GPL, bitume, ciment)	Postes 10, 11, 14 et 15 du terminal à conteneurs et marchandises conventionnelles
Terminal sucrier (poste 7)	Postes 20 et 21 du terminal vrac sec (céréale, charbon, clinker)
Poste avitaillement à hydrocarbures (poste 1)	Postes à hydrocarbures (postes 10 et 21)

L'exploitant d'un poste spécialisé doit établir un règlement particulier d'exploitation pour tenir compte des dispositions de ce règlement.

Les postes spécialisés à la manutention en vrac de marchandises dangereuses liquides et /ou de polluants marins doivent être équipés de vannes à fermeture rapide, à l'extrémité des canalisations fixes de chargement ou de déchargement, côté appontement.

Certains postes spécialisés peuvent accueillir des activités différentes et donc la désignation d'un exploitant différent selon les activités.

### **21-2-3**

Voir RPM.

### **21-2-4**

Un « plan de circulation et de stationnement » fixe les mesures particulières concernant la réception, la circulation, le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses ou circulant dans les zones portuaires encloses.

L'accès des véhicules dans les zones encloses du Port Est est réglementé par les dispositions inscrites dans les plans de sûreté portuaire approuvés par arrêtés préfectoraux.

Les conteneurs de matières dangereuses ne peuvent être déchargés des véhicules qu'aux emplacements indiqués par les manutentionnaires désignés exploitants.

Le non-respect de cette prescription est de la pleine de la responsabilité du transporteur.

## **21-2-5**

L'accès des navires, bateaux ou engins de servitude dans les zones de protection constituées est interdite pendant les opérations.

### **Article 21-3 – Signalisation des navires, bateaux, véhicules routiers et wagons contenant des marchandises dangereuses dans les ports maritimes**

Voir RPM.

### **Article 21-4 – Avitaillement des navires et bateaux**

Une surveillance constante des opérations doit être assurée par les navires avitailleur et avitaillé

#### **A – Avitaillement en soutes par le plan d'eau**

Les avitaillements en soute par le plan d'eau sont autorisés le long des postes d'accostage du Port Est et Ouest sous réserve du respect des restrictions nautiques et prescriptions imposées par l'AIPPP.

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées et sont soumises à autorisation de l'AIPPP.

Ces opérations doivent faire l'objet d'une liste de contrôle conforme à l'annexe 2 du RPM.

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

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.

#### **B – Avitaillement en soutes par la terre**

Les opérations d'avitaillement en soute par la terre doivent être préalablement déclarées et autorisées par l'AIPPP quel que soit le mode utilisé : véhicule citerne ou canalisation. Elles sont soumises à autorisation préalable des exploitants aux postes spécialisés.

#### **C – Opérations d'avitaillement et de déchargement de produits polluant par véhicules citernes et bateaux**

Les opérations d'avitaillement et de déchargement de produit polluant par véhicules citernes doivent être préalablement déclarées et autorisées par l'AIPPP.

Elles sont soumises à autorisation préalable des exploitants aux postes spécialisés.

Les opérations visées aux articles B et C s'effectuent en fonction des modalités fixées par l'AIPPP.

Les conducteurs doivent assurer une surveillance permanente des opérations.

### **Article 21–5 – Approvisionnement des véhicules et engins de manutention**

L'approvisionnement des véhicules et engins de manutention à l'intérieur de l'enceinte portuaire devra s'effectuer hors période d'opération de ces véhicules et engins, à l'extérieur des voies de circulation, éloigné de toute marchandise dangereuse et des locaux de travail ou d'habitation, et à proximité de dispositifs de sécurité et dans le respect des conditions élémentaires de sécurité.

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

Pendant cet approvisionnement, les moteurs doivent être stoppés impérativement et l'interdiction de fumer devra rigoureusement être respectée ainsi que toute intervention susceptible d'amener des risques complémentaires (travaux par point chaud, etc...).

Ces opérations doivent être indiquées à l'aide de dispositifs de signalisation visibles dans toutes les directions.

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

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

### **Article 22–1 – Opérations sur les quais et terre-pleins**

Les opérations d'emportage, de dépotage et de transvasement de marchandises dangereuses sur les quais, terre-pleins et les zones de stationnement des conteneurs sur le terminal sont interdites à l'exception des opérations de contrôle effectuées par les services de la Douane dans le hangar 150.

Ces opérations peuvent être toutefois autorisées à titre dérogatoire par l'AIPPP qui fixera l'emplacement, les modalités et conditions de sécurité à mettre en place.

### **Article 22–2 – Circulation des personnes sur les quais et terre-pleins**

Nonobstant les dispositions prévues par les règles relatives à la sûreté portuaire, la circulation des personnes sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention des marchandises dangereuses est strictement interdite à toute personne n'ayant pas en sa possession une carte d'accès ou une autorisation délivrée par l'autorité portuaire et dont la présence ne serait pas justifiée par les nécessités de l'exploitation.

Le personnel des entreprises extérieures appelées à intervenir à bord des navires ou dépôts dans lesquels se trouvent des marchandises dangereuses doivent systématiquement être accompagnés par les consignataires ou manutentionnaires désignés exploitants.

Les services de secours d'urgence et d'assistance doivent bénéficier d'un accès prioritaire.

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

### **Article 22-3 – Dépôts à terre et dépôts de sécurité**

Voir RPM.

#### **22-3-1 Dépôts à terre**

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux marchandises dont le dépôt est interdit ou le séjour doit être le plus court possible, conformément aux dispositions spécifiques fixées dans les chapitres 2 du RPM et du présent règlement.

Le dépôt à terre et le stationnement des véhicules transportant des colis de marchandises dangereuses, en dehors des installations dédiées, est interdit sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP qui en fixera les conditions et les délais.

#### **Information**

L'exploitant doit pouvoir fournir à tout instant une identification précise des marchandises dangereuses et un positionnement géographique. Il doit fournir les informations disponibles relatives aux marchandises dangereuses sans délai aux services d'incendie et de secours en cas d'incident ou d'accident. Ces 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 après avis de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses CITMD article 11-3 du RPM. 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.

## **Durée de stationnement**

### **Règle générale**

**Jours ouvrables :** sont considérés comme jours ouvrables tous les jours de la semaine, sauf le dimanche et les jours fériés.

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses est autorisé sur les terre-pleins dédiés pour une durée maximale de :

- Import : 72 heures en jours ouvrables
- Export : 72 heures en jours ouvrables
- Transbordement : 7 jours ouvrables.

Le décompte de la durée d'entreposage s'effectuera dès la « vue à quai » du conteneur.

Pour les marchandises en colis conditionnées en conteneurs entreposées sur le terminal à conteneurs, ces durées peuvent être augmentées de manière exceptionnelle ou réduites, par l'AIPPP, qui analysera au cas par cas les conditions et édictera les consignes de sécurité.

En cas de force majeure (météo, avaries, etc.) ou événements exceptionnels, une durée de stationnement supplémentaire de 48 heures en jours ouvrables pourra être accordée par la capitainerie.

Les durées d'entreposage pourront également être réduites par décision de l'AIPPP en cas notamment d'engorgement du terminal.

Ces décisions devront garder un caractère exceptionnel et feront l'objet de prescriptions particulières de l'AIPPP.

Dans le cas où ponctuellement, des zones sécurisées seraient mises en œuvre, la durée de dépôt des conteneurs sera définie par des conditions prescrites par l'AIPPP.

En cas de dépassement des durées de stationnement prévues sur le terminal à conteneurs, constaté par l'AIPPP ou sur information de l'exploitant, l'agent du navire sera mis en demeure d'évacuer, à sa charge, les marchandises concernées, sans préjudice des sanctions pénales prévues par le Code des transports.

### **Prescriptions particulières**

On entend :

- par enlèvement sous palan l'embarquement ou le débarquement d'un colis sans durée d'entreposage sur le terminal ;
- par enlèvement direct d'un colis son embarquement ou son évacuation du terminal 24 heures après respectivement sa livraison ou son débarquement ;
- par transbordement la manutention de marchandises d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau avec ou sans stationnement temporaire à terre, inclus les mouvements bord/terre/bord.

<b>CLASSE</b>	<b>IMPORT</b>	<b>EXPORT</b>	<b>TRANSBORDEMENT</b>
<b>1.1/1.3/1.5</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Autorisation ponctuelle AIPP
<b>1.2/1.6</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit
<b>1.4</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>1.1 N° ONU 0222</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit
<b>2.1 en citerne mobile</b>	<u>Poste 10 et 11</u> Enlèvement sous palan <u>Poste 14 et 15</u> Interdit	<u>Poste 10 et 11</u> Enlèvement sous palan <u>Poste 14 et 15</u> Interdit	Interdit
<b>2.2 N° ONU 1070-1072-1073 en citerne</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>2.3 en citerne mobile et récipients supérieurs à 49 Kg</b>	Interdit	Interdit	Interdit
<b>3 en citerne mobile hors N°ONU 1170-3065</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Interdit
<b>3 en citerne mobile N° ONU 1170-3065</b>	Enlèvement direct	72 heures	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>4.1 N°ONU 3231 à 3240</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit
<b>4.1 Avec risque subsidiaire de la classe 1</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit
<b>4.1 Autres matières de la classe</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>5.1 Nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium N°ONU 1942-2067-2426-3375</b>	<u>poste 10 et 11</u> Enlèvement direct <u>Poste 14 et 15</u> Interdit	<u>poste 10 et 11</u> Enlèvement direct <u>Poste 14 et 15</u> Interdit	Interdit
<b>5.2 Type B (N° ONU 3101-3102-3111-3112) et N°ONU 3111 à 3120</b>	<u>poste 10 et 11</u> Enlèvement sous palan <u>Poste 14 et 15</u> Type B : Interdit	<u>poste 10 et 11</u> Enlèvement sous palan <u>Poste 14 et 15</u> Type B : Interdit	Interdit
<b>5.2 Hors Type B (N° ONU 3101-3102-3111-3112) et hors N°ONU 3111 à 3120</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>6.1</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPPP
<b>6.2</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit
<b>7</b>	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Autorisation IRSN et EOT
<b>9 Engrais au nitrate d'ammonium N°ONU 2071</b>	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Interdit

Les matières dangereuses susmentionnées autorisées à être mises en dépôt pour transbordement conformément à ce tableau sont stationnées dans le parc sécurisé à l'exception de certaines marchandises des classes 1.4 S, 4.1 et 5.2, qui peuvent être disséminées dans les amodiations.

**Règles de séparation des marchandises dangereuses**

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter la possibilité 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, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un stationnement à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour évacuation du port.

**Tableau de ségrégation transversale et longitudinale conforme à l'arrêté du 29 novembre 2016**

Classes de Marchandises Dangereuses	1.1 1.3 1.5	1.4	2.1		2.2		2.3		3		4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
			Dry	Tk	Dry	Tk	Dry	Tk	Dry	Tk											
1.1 1.3 1.5	X	X	D		B	C	C		D	D	D	D	D	D	D	B	D	B	D	0	
1.4	X	X	C		A	A	A		B	C	B	B	B	B	B	A	D	B	B	0	
2.1	Dry	D	C	0	0	0	0		A	A	0	A	A	A	A	0	D	B	0	0	
	Tk																				
2.2	Dry	B	A	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	A	0	0
	Tk	C	A	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	B	0	0
2.3	Dry	C	A	0	0	0	0		A	A	0	A	0	0	A	0	B	A	0	0	
	Tk																				
3	Dry	D	B	A	0	0	A		0	0	0	A	A	A	A	0	C	B	0	0	
	Tk	D	C	A	0	0	A		0	A	0	A	A	A	A	0	C	B	0	0	
4.1	D	B	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	A	0	C	B	0	0	
4.2	D	B	A		0	0	A		A	A	0	0	0	A	A	0	C	B	0	0	
4.3	D	B	A		0	0	0		A	A	0	0	0	A	A	0	B	B	0	0	
5.1	D	B	A		0	0	0		A	A	0	A	A	0	A	0	C	A	A	0	
5.2	D	B	A		0	0	A		A	A	A	A	A	A	0	0	C	B	A	0	
6.1	B	A	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	A	0	0	0	
6.2	D	D	D		B	B	B		C	C	C	C	B	C	C	A	0	C	C	0	
7	B	B	B		A	B	A		B	B	B	B	B	A	B	0	C	0	B	0	
8	D	B	0		0	0	0		0	0	0	0	0	A	A	0	C	B	0	0	
9	0	0	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Code	Séparation minimale
0	Pas de distance de séparation
A	3 mètres
B	6 mètres
C	12 mètres
D	24 mètres
X	Pour les marchandises de la classe 1, respect de l'article 114-2 du présent règlement qui fixe les règles de séparation et de compatibilité.

- *Dry* : conteneur avec un ensemble de contenants de matières dangereuses ayant, individuellement, un volume réduit (« fragmentation » du contenu).
- *Tk* : tanktainer, signifie « citerne » en anglais.
- 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.
- Les distances de séparation entre les ilots constitués de colis de matières de la classe 5.1 (Matières comburantes hors N°ONU 1942-2067-2071-2426-3375) doivent respecter les règles de la codification B.

Pour le terminal à conteneurs, et aussi pour la raison de pratique, l'annexe 3 du présent règlement donne un équivalent des distances de séparation minimales citées ci-dessus en travée ou EVP (Equivalent Vingt Pieds).

### **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 6.1, 6.2 et 7, les recommandations énoncées par l'OMI (« sécurité du transport des cargaisons dangereuses – Chapitre 7 – Dispositions relatives aux opérations de Transports § 7.1.7 et § 7.1.8) s'appliquent.

### **Autres règles de séparation des marchandises dangereuses**

Les citernes mobiles contenant des marchandises dangereuses liquides et gaz liquéfiés ne doivent pas être gerbées.

Seuls les conteneurs dry de marchandises dangereuses de même classe peuvent être gerbés, à l'exception toutefois des conteneurs de cargaison de la classe 8 pour lesquelles le gerbage est strictement interdit.

Le gerbage des conteneurs et citerne mobiles de classe 8 est interdit.

Lorsqu'un engin de transport contient des marchandises dangereuses de plusieurs classes, la distance de séparation à prendre en compte est la plus grande des distances.

Les dépôts à terre des marchandises dangereuses doivent être éloignés de plus de 30 mètres des locaux et ateliers.

Ces règles de séparation ne sont pas applicables dans les zones d'échange routier et dans les zones de manutention permanente à proximité des engins à quai.

Pour les conteneurs de groupage, les règles de séparation sont celles du code IMDG.

### **22–3–2 Dépôts temporaires de sécurité**

Un parc sécurisé de dépôt temporaire de certains conteneurs de marchandises dangereuses est aménagé au Port Est. Il est réservé en priorité au dépôt temporaire des marchandises les plus sensibles : classe 1.1/1.3/1.5/1.4 (hors classe 1.4S), classe 3 (N°ONU 1170-3065) en citerne, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (classe 5.1 ou assimilées), classe 6.1 (matières toxiques) et classe 7 (matières et objets radioactifs), sous réserve de l'accord de la capitainerie qui en fixe la quantité et le temps d'entreposage.

L'entreposage des conteneurs de marchandises dangereuses dans le parc sécurisé est géré par la

capitainerie. Les différentes opérations qui en découlent sont réalisées par les exploitants.

Le parc sécurisé peut être également utilisé en intervention de sécurité pour isoler un conteneur endommagé ou suspect (fuites diverses observées).

La vidéo-surveillance du parc sécurisé est assurée par le service de sûreté du GPMDLR.

#### **Article 22-4 – Feux sur les quais et les terre-pleins**

Voir RPM.

Les travaux à feux nus sur les quais et terre-pleins sont soumis à autorisation de l'AIPPP.

Ces travaux sont interdits à moins de 30 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 – Matériel d'éclairage**

Voir RPM.

#### **Article 22-6 – Moteurs et installations à terre**

Voir RPM.

#### **Article 22-7 – Téléphone – Radiotéléphone**

Voir RPM.

### **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 général de prévention et de lutte**

Voir RPM.

En cas de déversement accidentel, l'exploitant et/ou le capitaine du navire ou le patron du bateau doivent immédiatement prévenir l'AIPPP.

##### **23-1-1 Dispositions générales**

Les Consignes Particulières de Sécurité de Port Réunion rédigées en anglais et en français doivent être suivies scrupuleusement. Elles doivent être remises à tous les navires faisant escale à Port Réunion par les agents maritimes qui devront se procurer les exemplaires tenus à jour à la

capitainerie de Port Réunion.

Le « Plan d'Intervention et de Secours du port » est rédigé par le GPMDLR selon les spécifications de la norme ISO 9001 en vigueur. Il respecte le canevas des POI. Il doit faire l'objet d'exercices associant annuellement les divers intervenants, en particulier les services d'incendie et de secours.

Il précise les modalités d'accueil des services de secours, de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses, la mise en sécurité du personnel des exploitants, l'organisation et le fonctionnement générale du dispositif.

L'exploitant du poste spécialisé doit disposer :

- Des consignes internes de sécurité et de prévention des risques ;
- Un plan spécifique de procédures d'intervention et de secours, qui doit décliner le « Plan d'Intervention et de Secours du port » établi par le GPMDLR.

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

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

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

Un mur coupe-feu entre le parc sécurisé et le parc racleur est également présent.

### **Dispositions particulières appliquées en période cyclonique**

La menace cyclonique à la Réunion s'étend de décembre à avril avec un maximum de risques sur les 3 mois d'été austral (janvier, février mars).

Les mesures inscrites dans la procédure cyclone du GPMDLR devront être appliquées dès le passage en alerte cyclonique orange émanant de la préfecture :

- Ancrage des portiques à conteneurs et saisie des engins mobiles,
- Gerbage des conteneurs sur 2 hauteurs dans les travées,
- Saisissage des conteneurs en block-stow.

### **23-1-2 Diffusion de l'alerte**

Voir RPM.

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

- Le Service Départemental Incendie et Secours,
- La capitainerie,
- Le service de sûreté.

## **Article 23-2 – Précautions particulières pour la prévention de la pollution des eaux du port**

### **Dispositions générales**

Le « Plan d'Intervention contre les Pollutions du Plan d'eau » est rédigé par le GPMDLR. Il doit faire l'objet d'exercices associant annuellement les divers intervenants, en particulier les services d'incendie et de secours.

L'exploitant d'installations terrestres publiques ou privées, 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 son plan spécifique de procédures les modalités de lutte et d'utilisation de ses moyens d'intervention en cohérence avec le « Plan d'Intervention contre les Pollutions du Plan d'eau » établi par le GPMDLR. Les procédures d'alerte vers les autorités locales et la capitainerie doivent être prévues.

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 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.

#### **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**

Les consignes de sécurité établies par l'AIPPP devront être suivies par le personnel de sécurité. Les moyens navals de mise en œuvre de la lutte anti-pollution (déploiement de barrages flottants, épandage des produits absorbants, récupération...) devront en tout temps être prêts à intervenir à la demande de la capitainerie.

### **Article 23–3 – Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais et terre-pleins**

Voir RPM.

En cas de citernes/conteneurs fuyards, les exploitants doivent :

- disposer de deux bacs de rétention de 45 et 20 pieds mobiles ;
- surveiller les éventuelles fuites de produit ;
- Mettre en place un périmètre de protection;
- Mettre en place du matériel antipollution de 1ère intervention.

### **Section IV – Gardiennage**

Voir RPM.

Le personnel de gardiennage a pour mission de faire respecter les prescriptions réglementaires au titre des matières dangereuses en faisant appel si nécessaire à l'autorité portuaire. En cas de nécessité ou d'incident, les gardiens doivent immédiatement alerter l'autorité portuaire.

L'AIPPP agréée les entreprises habilitées à effectuer le gardiennage des navires, bateaux, lorsqu'il est rendu obligatoire par le présent règlement.

Cet agrément de l'AIPPP est valable 3 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 ou les agents effectuant la prestation de gardiennage doivent être clairement identifiables. Ils informent immédiatement la capitainerie et s'il y a lieu l'exploitant de tout danger.

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 présence dans le port**

Le gardiennage des navires et bateaux dans lesquels se trouvent des marchandises dangereuses en vrac est obligatoire. Ce gardiennage est assuré :

- A bord du navire par l'équipage sous la responsabilité du capitaine du navire et doit comporter un contrôle permanent des accès à bord du navire,
- A terre par les agents chargés des contrôles de sûreté mis en place par l'exploitant du poste spécialisé en liaison directe et permanente avec son personnel.

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

### **Article 24-2 – Lors des opérations de manutention**

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.

Le gardiennage des dépôts à terre peut être organisé de deux façons distinctes :

- Un gardiennage rapproché : le gardiennage est organisé spécifiquement pour l'opération considérée. L'AIPPP se réserve le droit de le faire renforcer en fonction du type de marchandise et des circonstances.
- Une ronde de gardiennage : les zones concernées doivent être surveillées suivant une périodicité fixée par l'exploitant et qui peut être renforcée à la demande de l'AIPPP.

La surveillance des marchandises dangereuses en colis pendant leur stationnement à terre est effectuée sous la responsabilité du manutentionnaire désigné exploitant conformément aux 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, de débarquement, de manutention et de transbordement**

#### **Article 31–1 – Conditions**

Voir RPM.

Les exploitants doivent être en permanence en mesure d'attester que leur matériel de manutention est à jour de leur visite périodique et conforme à la réglementation en vigueur.

Les mesures suivantes sont également prises lors des opérations de manutention :

- Arrêt des opérations de manutention en cas de vents forts établis à 72 km/h ou de rafales supérieures à 100 Km/h ;
- Limitation de la vitesse des engins de manutention à 25 km/h ;
- Contrôles électro-mécaniques et automatique du verrouillage correct du système de levage sur les 4 coins ISO du conteneur.

#### **Article 31–2 – Interdictions**

Voir RPM.

### **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 – Opérations visant les engins de transport**

Voir RPM.

#### **Article 32–2 – Opérations de nuit**

Voir RPM.

Les opérations de nuit sont autorisées sans restriction pour la manutention des marchandises dangereuses.

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

#### **Article 33–1 – Lieux et modes opératoires autorisés**

Voir RPM.

#### **Article 33–2 – Conduite et surveillance des opérations de manutention en vrac**

Voir RPM.

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

#### **Article 33–3 – Contrôle des manutentions de produits liquides ou gazeux en vrac**

Voir RPM.

#### **Article 33–4 – Flexibles, bras de chargement et de déchargement**

Voir RPM.

#### **Article 33–5 – Liaisons équipotentielles**

Voir RPM.

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

#### **Article 34–1 – Conditions**

Voir RPM.

### **Section V – Manutention des colis de marchandises dangereuses**

#### **Article 35–1 – Dispositions relatives à l'exploitant**

Voir RPM.

#### **Article 35–2 – Dispositions relatives aux colis**

Voir RPM.

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

### **Article 36–1 – Dispositions générales**

Voir RPM.

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.

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

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

Les marchandises dangereuses en conteneurs doivent être déclarées à l'AIPPP via les systèmes informatiques mis en œuvre à cet effet sur le Port Réunion.

L'AIPPP doit disposer d'un accès au logiciel de gestion de l'entreposage des conteneurs géré par les exploitants du terminal à conteneurs afin de pouvoir connaître à tout moment le positionnement des matières dangereuses.

L'entreposage des colis, conteneurs et citernes contenant des matières dangereuses est interdit au Port Ouest à l'exception des dépôts effectués par le ministère chargé de la Défense hors dispositions particulières définies par instruction Interministérielle conjoint des Ministres chargés de la Défense et des Port Maritimes.

### **Article 36–2 – Plaques C.S.C.**

Voir RPM.

## **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 opérations d’inertage et de dégazage**

Voir RPM.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont interdites à Port Réunion.

#### **Article 41–2 – Prescriptions diverses**

Voir RPM.

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’AIPPP 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 – Règles applicables**

Voir RPM.

Les barges chargées de marchandises dangereuses sont soumises aux règles applicables aux navires au titre du présent règlement.

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

#### **Article 43–1 – Règles 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 autorisées par l’AIPPP ou son représentant qualifié dans le respect des prescriptions des chapitres 2 du RPM et du présent règlement.

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

### **Article 44–1 – Mesures applicables à tous navires et bateaux**

Voir RPM.

Obligation d'information : Voir chapitre 21–1–3

Nonobstant les dispositions du règlement particulier de police de Port Réunion, les précautions d'ordre nautique et de sécurité à prendre aux postes de stationnement ou la circulation des navires et bateau contenant des marchandises dangereuses sont les suivantes :

- Les navires doivent conserver en permanence moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner. Tous travaux sur les appareils de manœuvre, de mouillage ou d'amarrage ou entraînant l'immobilisation des moteurs principaux de propulsion sont soumis à autorisation de l'AIPPP,
- Sauf autorisation de l'AIPPP, aucune réparation ou intervention n'est autorisée sur les dispositifs de détection et extinction de l'incendie,
- En dehors des postes spécialisés, le stationnement des navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac est soumis à autorisation de l'AIPPP qui fixe, en cas d'accord, le lieu de stationnement et les mesures de sécurité à respecter,
- Pendant le séjour au port, tout accostage et mise à l'eau d'embarcation le long du bord est soumis à autorisation de l'AIPPP.

Les deux alinéas suivants ne concernent que les marchandises des classes 2 et 3 en vrac :

- Une remorque métallique avec œil devra être disposée en permanence à l'avant et à l'arrière du côté opposé au bord à quai, l'œil étant maintenu à environ un mètre au-dessus de l'eau, de façon à pouvoir être immédiatement saisi par les remorqueurs en cas de besoin.
- Toute réparation sur les moteurs principaux, guindeaux ou appareils à gouverner, susceptibles de provoquer une immobilisation du navire ou bateau est interdite sauf autorisation spéciale donnée par l'AIPPP.

### **Article 44–2 – Mesures propres aux navires et bateaux chargés de marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité 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**

Voir RPM.

#### **Article 44–3 – Mesures propres aux navires et bateaux à couple**

Voir RPM.

##### **44–3–1 Dispositions générales**

Les navires et bateaux ne peuvent stationner à couple sur plus de deux rangs. Toutes les opérations de transbordement sont soumises à autorisation de l'AIPPP.

##### **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 son représentant qualifié.

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

#### **Article 45–1 – Règles applicables**

Voir RPM.

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

#### **Article 46–1 – Règles applicables**

Voir RPM.

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

#### **Article 47–1 – Règles applicables**

Voir RPM.

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.

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.

## **Section VIII – Personnel de bord sur les navires et bateaux**

### **Article 48–1 – Règles applicables**

Voir RPM.

## **Section IX – Conduite à tenir en cas d'incident**

### **Article 49–1 – Règles applicables**

Voir RPM.

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

Voir RPM.

### **Article 51 – Personnel à maintenir à bord**

Voir RPM.

### **Article 52 – Autorisation d’admission**

Voir RPM.

### **Article 53 – Visites ou réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables**

Voir RPM.

### **Article 54 – Navires inertes**

Voir RPM.

### **Article 55 – Travaux sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés**

Voir RPM.

Les autorisations de travaux sur le pipe (les dommages lors de travaux étant la cause la plus probable d’accident sur une section du pipe enterrée) seront délivrées uniquement hors des périodes de chargement / déchargement de porte-conteneurs au poste 10 et nécessiteront une Déclaration d’Intention de Commencement des Travaux (DICT) et un certificat free gaz.

## **CHAPITRE 2 – PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES**

### **Classe 1 – Matières et objets explosibles**

#### **DISPOSITIONS GENERALES**

##### **Article 110 – Champ d'application**

Voir RPM.

##### **Article 111 – Exemptions**

Voir RPM.

#### **MESURES APPLICABLES**

##### **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 RPM et 21–1 du présent règlement.

En application des dispositions du second alinéa de l'article 112–1 du RPM, 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 avant l'expédition. Ce contact préalable a pour objet de définir les modalités pratiques du passage portuaire de la marchandise et de faire connaître au déclarant les prescriptions de sécurité qui s'y attachent.

##### **Article 113 – Admission et circulation des navires, bateaux et véhicules dans les ports**

###### **113–1 Admission des navires et bateaux**

Voir RPM.

###### **113–2 Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement**

Voir RPM.

L'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1 de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent avoir lieu qu'aux postes à quai 10 et 11.

Les quantités admissibles pour chaque poste sont indiquées dans l'article 114-2 en fonction de du type de navires présents à quai lors des opérations d'embarquement ou de débarquement.

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

Voir RPM.

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

Voir RPM.

Les manipulations de marchandises de la classe 1 en transit, à l'exception de la classe 1.4, sont interdites pendant le séjour du navire à Port Réunion.

A titre exceptionnel, l'AIPPP peut accorder une dérogation accompagnée de prescriptions de sécurité.

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

Voir RPM.

Les distances précisées dans le RPM sont appliquées telles quelles.

**113-6 Admission et circulation des véhicules**

Voir RPM.

**Article 114 – Dépôts à terre**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

**Matières explosibles de la classe 1.1 / 1.2 / 1.3 / 1.5 / 1.6**

Les matières explosibles des classes 1.1 / 1.2 / 1.3 / 1.5 / 1.6 font l'objet d'un enlèvement sous palan. Leur dépôt à terre est interdit.

En cas de transbordement, une autorisation exceptionnelle d'entreposage de ces matières peut être accordée par l'AIPPP ; les colis des classes 1.1, 1.3 et 1.5 doivent être obligatoirement entreposés dans le parc sécurisé. Des murs écrans composés de conteneurs remplis de matières inertes seront mis en place.

En complément des règles de séparation déterminées par l'article 22-3-1 du présent règlement, l'emplacement exact dans le parc sécurisé doit être défini de telle manière à éviter tout risque d'atteinte par une nappe de liquides inflammables s'écoulant accidentellement d'autres marchandises sur le terre-plein ou dans les réseaux d'eaux pluviales.

### **Matières explosibles de la classe 1.4**

Les matières explosibles en importation et exportation des classes 1.4 font l'objet d'un enlèvement direct.

En cas de transbordement, une autorisation ponctuelle d'entreposage de ces matières peut être accordée par L'AIPPP.

Les colis de marchandises de la classe 1.4S peuvent être entreposés et massifiés dans les amodiations. La massification est limitée à 10 EVP.

### **Disposition particulière**

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

#### **114-1 Classement**

Voir RPM.

#### **114-2 Etude de dangers**

Les masses nettes maximales en équivalent TNT, de matières explosibles admissibles par îlot, aux postes à quais et sur les terre-pleins, sont calculées en fonction des intérêts à protéger, en particulier vis-à-vis d'un navire pétrolier en opération chargeant ou déchargeant (situation la plus pénalisante).

### **Poste 10 et 11**

La masse nette maximale de matière explosive contenue dans les marchandises dangereuses de la classe 1 par îlot aux postes à quai 10 et 11 est déterminée dans le tableau ci-dessous en fonction de la présence ou non de navire de croisière aux postes 14 ou 15 ou de pétrolier au poste 10.

POSTES	SITUATION PORTUAIRE	ELEMENT LE PLUS PENALISANT	Masse nette en kg			
			DIVISION 1.1/1.5	DIVISION 1.2/1.6	DIVISION 1.3	DIVISION 1.4
Poste 11 (bollard 15)	Navire croisière poste 14	Navire en cours d'embarquement	125	0	4 847	Non Limite
	Navire croisière poste 15	Navire en cours d'embarquement	1 298	0	50 338	Non Limite
	Pétrolier SRPP au poste 10	Pétrolier en opération	2 370	0	64 000	Non Limite
Poste 10 (bollard 6)	Navire croisière poste 15	Navire en cours d'embarquement	125	0	4 847	Non Limite
	Navire croisière poste 14	Navire en cours d'embarquement	644	0	24 976	Non Limite
Postes 10 et 11	Pas de pétrolier ou croisière	Voie de circulation (Sud)	11 646	Non Limite	314 432	Non Limite

Parc sécurisé (voir plan annexe 2)

EMPLACEMENT	Masse nette en kg			
	DIVISION 1.1/1.5	DIVISION 1.2/1.6	DIVISION 1.3	DIVISION 1.4
Rangé A4 au parc sécurisé	2 370	0	64 000	Non Limité
Rangé A3 au parc sécurisé	2 744	0	74 088	Non Limité
Rangé A2 au parc sécurisé	3 155	0	85 184	Non Limité
Rangé A1 au parc sécurisé	3 605	0	97 336	Non Limité

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.

#### **Lots exceptionnels**

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

#### **Distance applicable entre îlots**

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

Entre deux îlots de marchandises de la classe 1, les distances à respecter sont fixées par le tableau suivant avec l'indication de l'emplacement sur le parc sécurisé :

EMPLACEMENT	Distances en mètres			
	DIVISION 1.1/1.5	DIVISION 1.2/1.6	DIVISION 1.3	DIVISION 1.4
Rangé A4 au parc sécurisé	32	-	96	0
Rangé A3 au parc sécurisé	34	-	101	0
Rangé A2 au parc sécurisé	35	-	106	0
Rangé A1 au parc sécurisé	37	-	110	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.

### **Article 115 – Gardiennage**

Voir RPM.

### **Article 116 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

#### **116–1 Autorisations et interdictions**

Voir RPM.

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.

L'exploitant doit vérifier que les engins de manutention et de transport sont homologués, conformes aux normes en vigueur, adaptés au type de colis à manutentionner et à jour de leur certificat.

#### **116–2 Autres dispositions**

Voir RPM.

Lors du chargement ou déchargement de conteneurs de marchandises de la classe 1, à l'exception de la classe 1.4, un périmètre de sécurité est mis en place par l'équipe sécurité-intervention du GPMDLR. Un camion incendie est disposé à proximité.

Dans les zones de manutention telles que les arrières becs de portiques, bords à quai, et d'une manière générale en dehors des zones dédiées au stationnement telles que définies à l'article 114, les conteneurs de marchandises de la classe 1 doivent être repris directement sous palan.

### **Article 117– Admission, chargement et déchargement des conteneurs**

Voir RPM.

### **Article 118 – Personnel de bord sur les navires et bateaux**

Voir RPM.

### **Article 119 – Avitaillement**

Voir RPM.

### **Article 120 – Nitrate d'ammonium**

Voir RPM.

Le débarquement des engrais au nitrate d'ammonium ou du nitrate d'ammonium non conteneurisé est interdit à Port Réunion.

Les marchandises classées sous le numéro ONU 0222 font l'objet d'un enlèvement sous palan.

L'entreposage de ces marchandises est interdit.

## **Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 210 – Champ d’application**

Voir RPM.

#### **Article 211 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 212 – Dispositions applicables au transport et à la manutention des matières de la classe 2 en vrac**

##### **212–1 Distance de protection**

Voir RPM.

#### **Article 213 – Admission et Circulation des navires et bateaux dans les ports**

##### **213–1 Durée de séjour**

Voir RPM.

##### **213–2 Sécurité des mouvements**

Tout navire gazier transportant des marchandises de la classe 2 en vrac ou ayant transporté des marchandises de la classe 2 en vrac et non dégazé doit être assisté d’un remorqueur au moins dans toutes ses manœuvres.

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 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**

Voir RPM.

### **Article 215 – Gardiennage**

Voir RPM.

### **Article 216 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres**

Voir RPM.

Un remorqueur d'alerte stationné à proximité du Poste H et une équipe sécurité-intervention du GPMDLR se tiennent prêt à intervenir pendant toute la durée d'escale des navires transportant du gaz liquéfié. Un camion incendie est disposé à proximité.

Voir consignes générales permanentes de sécurité et dispositif de lutte contre l'incendie.

### **Article 217 – Manutention**

Voir RPM.

### **Article 218 – Réchauffeurs et pompes mobiles**

Voir RPM.

### **Article 219 – Précautions à prendre pour éviter les émissions accidentelles de gaz**

Voir RPM.

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

### **Article 220 – Evacuation et fermeture des locaux d'habitation à bord**

Voir RPM.

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 RPM.

### **Article 221 – Stationnement, embarquement et débarquement des citernes mobiles et conteneurs dry contenant des gaz liquéfiés ou dissous**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

L'embarquement et le débarquement des citernes mobiles de la classe 2.1 ne peuvent avoir lieu qu'aux postes à quai 10 et 11.

Les règles à appliquer pour les citernes mobiles vides de la classe 2.1 et 2.2 et 2.3 sont celles établies pour les conteneurs dry de la même classe.

Les citernes mobiles de gaz liquéfiés non vides ne peuvent pas être gerbées.

## **Classe 3 – Liquides inflammables**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 310 – Champ d'application**

Voir RPM.

#### **Article 311 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

La présence simultanée de 2 navires de transport d'hydrocarbures est autorisée sous réserve qu'un seul des 2 navires soit connecté à terre pour effectuer ses opérations de déchargement.

L'admission de tout pétrolier au poste 10 et poste 21 du Port Est doit recevoir l'agrément de la capitainerie pour opérer à ces postes.

L'exploitant de l'installation devra présenter à la capitainerie du port, avant affrètement du navire :

- Le formulaire Q88 des navires pétroliers dûment rempli,
- Tout autre document demandé en complément.

#### **Article 312 – Avitaillement des navires et bateaux**

Voir RPM.

Toute opération d'avitaillement ou manutention de colis par engins mécaniques ne peut être effectuée qu'en dehors des opérations de chargement, déchargement, ballastage de contrôle et reconnaissance de cargaison par ouverture des capacités sauf ballast séparé.

#### **Article 313 – Gardiennage**

Voir RPM.

#### **Article 314 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres**

Voir RPM.

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.

Un dispositif d'intervention sécurité est imposé lors de la présence de pétroliers au poste 10 ou 21 du Port Est.

Pendant toute la durée des opérations de déchargement, un périmètre de sécurité est mis en place par l'équipe sécurité-intervention du GPMDLR, deux camions incendie et une moto-pompe sont disposés à proximité ainsi qu'un barrage anti-pollution. Un remorqueur de veille équipé pour la lutte anti-incendie FIFI 1 est en permanence prêt à intervenir (veille permanente radio sur VHF canal 12).

Les dispositions de l'article 23-1 du présent règlement sont applicables pour le dispositif de prévention de lutte contre les sinistres.

### **Article 315 – Evacuation et fermeture des locaux d'habitation à bord**

Voir RPM.

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 315 du RPM.

### **Article 316 – Déclaration**

Dans la déclaration prévue à l'article 21-1 du présent règlement, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou agents consignataires de navires ou bateaux 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 sans cargaison, la dernière cargaison transportée et l'état de ses citernes : gazées/dégazées ; inertées / non inertées, lavées/non lavées.

### **Article 317 – Dépôt à terre des citernes et conteneurs contenant des liquides inflammables de la classe 3**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

Les règles à appliquer pour les citernes mobiles vides sont celles établies pour les conteneurs dry de la même classe.

Les citernes mobiles de la classe 3 ne peuvent pas être gerbées. Leurs temps d'entreposage sont limités à 3 jours ouvrables à l'export sauf impossibilité dûment justifiée par l'exportateur.

## **Classe 4.1 – Matières solides inflammables**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 410 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 411 – Dépôts à terre**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4

#### **Article 412 – Gardiennage**

Voir RPM.

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

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 420 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 421 – Gardiennage**

Voir RPM.

#### **Article 422 – Dépôts à terre**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

Les colis de marchandises de la classe 4.2 peuvent être massifiés. La massification est fixée à 10 EVP et limitée à 100 Tonnes.

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

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 430 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 431 – Manutention des colis**

Voir RPM.

#### **Article 432 – Dépôts à terre**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

## **Classe 5.1 – Matières comburantes**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 510 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 511 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

Les colis de marchandises de la classe 5.1 à l'exception du nitrate d'ammonium ou des engrais aux nitrates d'ammonium relevant de la classe 5.1 ou 9 (N°ONU 1942, 2067, 2071, 2426 et 3375), peuvent être massifiés. La massification est limitée à 10 EVP.

### **DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM.

Le débarquement ou l'embarquement du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium non conteneurisé est interdit.

L'embarquement et le débarquement de nitrate d'ammonium ou d'engrais aux nitrates d'ammonium relevant de la classe 5.1 ou 9 (N°ONU 1942, 2067, 2071, 2426 et 3375) de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent avoir lieu qu'aux postes à quai 10 et 11.

A l'intérieur du conteneur, elles sont conditionnées en sac ou en big-bags. Ainsi la mise en conteneur constitue une double enveloppe qui permettra :

- de minimiser les possibilités de dégradation du contenant (manutention, agression externe) et consécutivement de réduire les risques soit de pollution par dissémination du produit, soit de contamination par d'autres produits,
- de réduire l'exposition et retarder la contamination par des matières enflammées en cas d'implication du chargement dans un incendie.

*Nota : Pour rappel, les opérations d'empotage et de dépotage de matières dangereuses sont interdites sur le terminal.*

#### **Article 512 – Propriétés**

Voir RPM.

### **Article 513 – Types de nitrates d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium**

Voir RPM.

### **Article 514 – Admission et circulation des navires et bateaux dans les ports**

La quantité maximale de nitrate d’ammonium ou d’engrais aux nitrates d’ammonium relevant de la classe 5.1 ou 9 (N°ONU 1942, 2071, 2426 et 3375) admissible sur les navires à quai est fixées 200 tonnes.

Au-delà de cette quantité maximale fixée 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.

### **Article 515 – Restrictions au débarquement et à l’embarquement**

Voir RPM.

### **Article 516 – Dépôts à terre**

Une masse maximale de nitrate d’ammonium ou d’engrais aux nitrates d’ammonium relevant de la classe 5.1 ou 9 (N°ONU 1942, 2067, 2071, 2426 et 3375) de 200 tonnes est admise dans le Port Est de Port Réunion, sous réserve de la disponibilité des moyens de pompages d'eau susceptibles d'assurer un débit immédiat de 100 t/h (voir RPM).

### **Article 517 – Gardiennage**

Voir RPM.

### **Article 518 – Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de chargement et de déchargement de navires**

Voir RPM.

### **Article 519 – Contrôle du dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de chargement et de déchargement de navires**

1– L’exploitant devra s’assurer de la disponibilité des moyens en eau auprès de l’AIPPP :

- moto-pompe : débit 120 m<sup>3</sup>/h ou
- remorqueur pour la lutte anti-incendie : Débit 300 m<sup>3</sup>/h ou
- remorqueur FIFI 1 : débit : 2X1200 m<sup>3</sup>/h

2– La commission chargée du contrôle de la conformité avec les dispositions du RPM et du règlement local est composée de :

- Un représentant de la Capitainerie,
- Un représentant de la direction Exploitation et Commerce,
- Un représentant des Services Généraux.

## **Classe 5.2 – Peroxydes organiques**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 520 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 521 – Dépôts à terre**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

#### **Article 522 – Gardiennage**

Voir RPM.

#### **Article 523 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

L'embarquement et le débarquement des peroxydes organiques de type B (N° ONU 3101-3102-3111-3112) ne peuvent avoir lieu qu'aux postes à quai 10 et 11.

## **Classe 6.1 – Matières toxiques**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 610 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 611 – Dépôts à terre**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

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

## **Classe 6.2 – Matières infectieuses**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 620 – Propriétés**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 621 – Dépôts à terre – Stockage**

Voir RPM.

La mise en dépôt de colis de matières de classe 6.2 est interdite à Port Réunion.

#### **Article 622 – Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement**

Voir RPM.

En cas d'accord des autorités sanitaires, les colis de matières de la classe 6.2 doivent faire l'objet d'un enlèvement sous palan.

## **Classe 7 – Matières radioactives**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 710 – Propriétés**

Voir RPM.

#### **Article 711 – Règlements spécifiques**

Voir RPM.

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

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 712 – Dépôts à terre**

Voir RPM.

Les colis de matières radioactives de la classe 7 doivent faire l'objet d'un enlèvement sous palan.

Dans le cadre d'une opération de transbordement, une autorisation exceptionnelle d'entreposage dans le parc sécurisé peut être délivrée par l'AIPP en accord avec les services de l'Etat concernés.

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

Voir RPM.

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

Voir RPM.

#### **Article 713 – Gardiennage**

Voir RPM.

**Article 714 – Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais, et terre-pleins**

Voir RPM.

**714–1 Quais et terre-pleins**

Voir RPM.

**714–2 Décontamination**

Voir RPM.

**Article 715 – Manutention des colis**

Voir RPM.

Les opérations de manutention des colis de matières de la classe 7 font l'objet d'une réunion de coordination entre l'exploitant du terminal, l'AIPP, les services de l'Etat concernés, le transporteur et le SDIS si besoin.

## **Classe 8 – Matières corrosives**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 810 – Propriétés**

Voir RPM.

#### **Article 811 – Prescriptions**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 812 – Dépôts à terre**

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

Le gerbage des conteneurs et citerne mobiles de classe 8 est interdit.

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

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 910 – Champ d'application**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **Article 911 – Dépôts à terre**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

#### **Article 912 – Engrais contenant du nitrate d'ammonium**

Voir RPM.

Voir tableau des prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement en annexe 4.

#### **Article 913 – Autres matières de la classe 9**

Voir RPM.

#### **Article 914 – Fumigation**

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

## **ANNEXES**

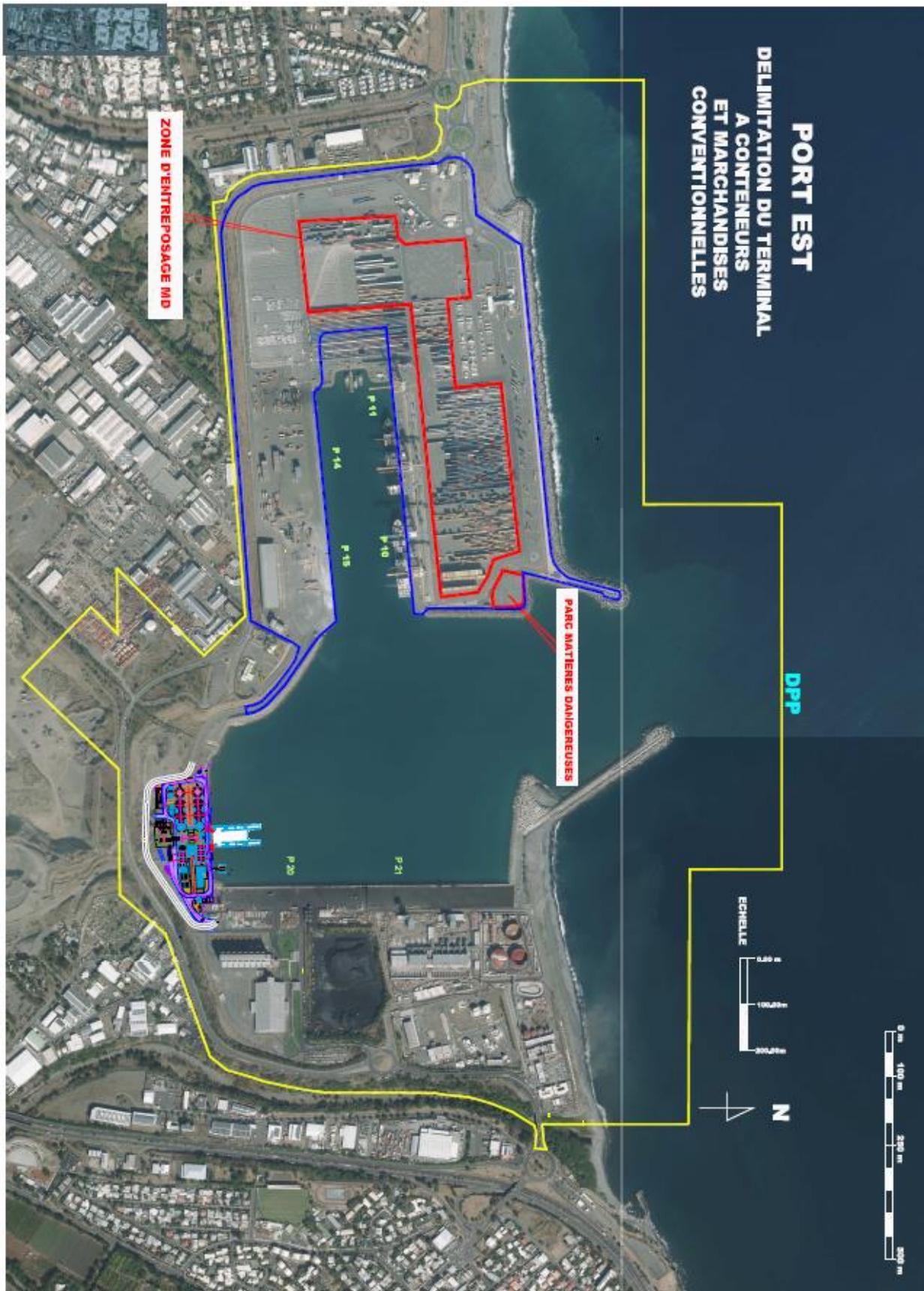


## Annexe 2 – Plans du Port Est

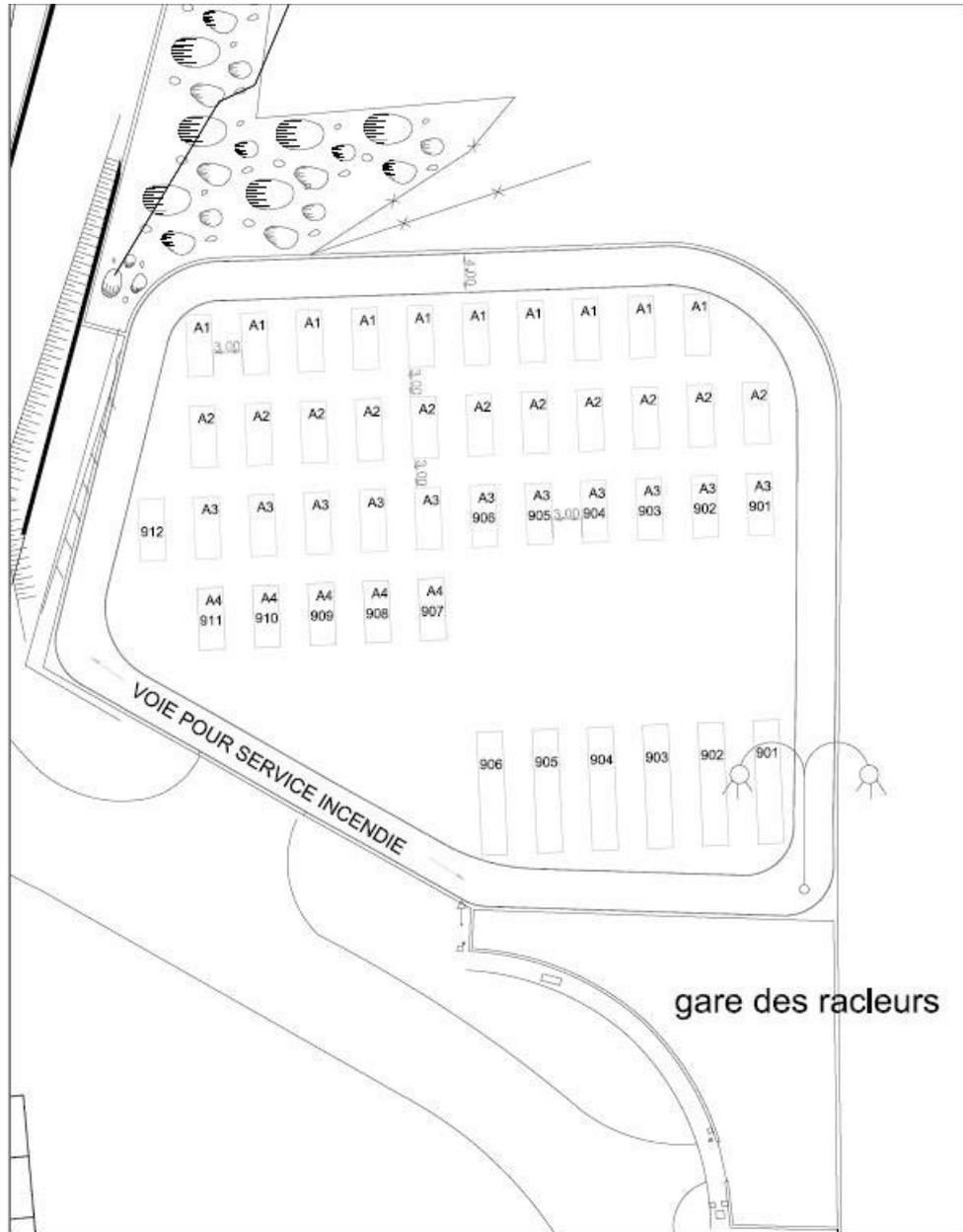
Délimitation du terminal à conteneurs et marchandises conventionnelles



Zone d'entreposage des matières dangereuses



Parc sécurisé



### Annexe 3 – Distances de séparation

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter la possibilité 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, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un stationnement à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour évacuation du port.

Les 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.

Tableau de ségrégation transversale et longitudinale conforme à l'arrêté du 29 novembre 2016

Classes de Marchandises Dangereuses	1.1 1.3 1.5	1.4	2.1		2.2		2.3		3		4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
			Dry	Tk	Dry	Tk	Dry	Tk	Dry	Tk											
1.1 1.3 1.5	X	X	D		B	C	C		D	D	D	D	D	D	D	B	D	B	D	0	
1.4	X	X	C		A	A	A		B	C	B	B	B	B	B	A	D	B	B	0	
2.1	Dry	D	C	0	0	0	0		A	A	0	A	A	A	A	0	D	B	0	0	
	Tk																				
2.2	Dry	B	A	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	A	0	0
	Tk	C	A	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	B	0	0
2.3	Dry	C	A	0	0	0	0		A	A	0	A	0	0	A	0	0	B	A	0	0
	Tk																				
3	Dry	D	B	A	0	0	A		0	0	0	A	A	A	A	0	C	B	0	0	
	Tk	D	C	A	0	0	A		0	A	0	A	A	A	A	0	C	B	0	0	
4.1	D	B	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	A	0	C	B	0	0	
4.2	D	B	A		0	0	A		A	A	0	0	0	A	A	0	C	B	0	0	
4.3	D	B	A		0	0	0		A	A	0	0	0	A	A	0	B	B	0	0	
5.1	D	B	A		0	0	0		A	A	0	A	A	0	A	0	C	A	A	0	
5.2	D	B	A		0	0	A		A	A	A	A	A	A	0	0	C	B	A	0	
6.1	B	A	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	A	0	0	0	
6.2	D	D	D		B	B	B		C	C	C	C	B	C	C	A	0	C	C	0	
7	B	B	B		A	B	A		B	B	B	B	B	A	B	0	C	0	B	0	
8	D	B	0		0	0	0		0	0	0	0	0	A	A	0	C	B	0	0	
9	0	0	0		0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Code	Séparation minimale
0	Pas de distance de séparation
A	3 mètres
B	6 mètres
C	12 mètres
D	24 mètres
X	Pour les marchandises de la classe 1, respect de l'article 114-2 du présent règlement qui fixe les règles de séparation et de compatibilité.

- *Dry* : conteneur avec un ensemble de contenants de matières dangereuses ayant, individuellement, un volume réduit (« fragmentation » du contenu).
- *Tk* : tanktainer, signifie « citerne » en anglais.
- 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.
- Les distances de séparation entre les îlots constitués de colis de matières de la classe 5.1 (Matières comburantes hors N°ONU 1942-2067-2071-2426-3375) doivent respecter les règles de la codification B)

Code	Configuration	
	Séparation longitudinale	Séparation transversale
0	pas de séparation	pas de séparation
<b>A (3 m)</b>	6.10 mètres (1 EVP)	1 travée
<b>B (6 m)</b>	6.10 mètres (1 EVP)	2 travées
<b>C (12 m)</b>	12.20 mètres (2 EVP)	3 travées
<b>D (24 m)</b>	24.40 mètres (4 EVP)	6 travées
<b>X</b>	Pour les marchandises de la classe 1, respect des distances d'isolement fixées au chapitre II	

Nota :

- La distance de séparation longitudinale de base est calculée sur la taille d'un EVP soit 6,09 mètres de longueur, 2,44 mètres de largeur pour 2,60 de hauteur. La séparation transversale est calculée sur la largeur d'une travée de conteneurs sur le terminal de 2,50 m et une largeur entre 2 travées de 1,80 m soit 6,10 m.
- L'écran que représente la ou les travées de conteneurs, permet également de minorer la distance de protection.

#### **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.

Pour les classes 6.1, 6.2 et 7, les recommandations énoncées par l'OMI (« sécurité du transport des cargaisons dangereuses – Chapitre 7 – Dispositions relatives aux opérations de Transports, § 7.1.7 et § 7.1.8) s'appliquent.

#### **Autres règles de séparation des marchandises dangereuses**

Les citernes mobiles contenant des marchandises dangereuses liquides et gaz liquéfiés ne doivent pas être gerbées.

Seuls les conteneurs dry de marchandises dangereuses de même classe peuvent être gerbés, à l'exception toutefois des conteneurs de cargaison de la classe 8 pour lesquelles le gerbage est strictement interdit.

Le gerbage des conteneurs et citerne mobiles de classe 8 est interdit.

Lorsqu'un engin de transport contient des marchandises dangereuses de plusieurs classes, la distance de séparation à prendre en compte est la plus grande des distances.

Les dépôts à terre des marchandises dangereuses doivent être éloignés de plus de 30 mètres des locaux et ateliers.

Ces règles de séparation ne sont pas applicables dans les zones d'échange routier et dans les zones de manutention permanente à proximité des engins à quai.

Pour les conteneurs de groupage, les règles de séparation sont celles du code IMDG.

## **Annexe 4 – Prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement**

Classe	Désignation	Conditionnement	Import	Export	Transbordement	ENTREPOSAGE			Observations
						Prescriptions particulières	Amodiations et terre-pleins	Parc Sécurisé	
1	Matières explosibles Classe 1.1/1.3/1.5	Conteneur Dry	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Autorisation ponctuelle AIPP	Voir RL	Interdit	Obligatoire	
	Matières explosibles Classe 1.2/1.6	Conteneur Dry	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				
	Matières explosibles Classe 1.4	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPP	Voir RL	Massification limitée à 10 EVP	Obligatoire sauf pour classe 1.4S	
	Classe 1.1D N°ONU 0222	Conteneur Dry	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				Nitrate d'ammonium et Engrais au nitrate d'ammonium sous classe 1
2.1	Gaz inflammables	Citerne mobile	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				Nota1 : Citernes vides : appliquer les règles pour le conteneur Dry Embarquement et débarquement interdits aux postes à quai 14 et 15
		Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		Massification limitée à 10 EVP		
2.2	Gaz ininflammables hors risque subsidiaire de la classe 5.1 (N°ONU 1070-1072-1073)	Citerne mobile	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables	Gerbage interdit	Massification limitée à 10 EVP		Voir Nota1
		Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		Pas de limitation		
	Gaz ininflammables si risque subsidiaire de la classe 5.1 (N°ONU 1070-1072-1073)	Citerne mobile	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPP	Gerbage interdit Appliquer les règles de ségrégation de la classe 5.1	Massification limitée à 10 EVP	Obligatoire en cas de transbordement	Matières très comburantes
		Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables	Appliquer les règles de ségrégation de la classe 5.1	Pas de limitation		
2.3	Gaz toxiques	Citerne mobile et contenants supérieurs à 49 Kg	Interdit	Interdit	Interdit				
		Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		Massification limitée à 10 EVP		
3	Liquides inflammables N°ONU 1170 - 3065	Citerne mobile	Enlèvement direct	3 jours ouvrables	Autorisation ponctuelle AIPP	Gerbage interdit	Interdit	Obligatoire Limité à 12 citernes	Voir article 317
	Liquides inflammables hors N°ONU 1170 - 3065	Citerne mobile	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Interdit	Gerbage interdit	Massification interdite	Non obligatoire	
		Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		Massification limitée à 10 EVP		

Classe	Désignation	Conditionnement	Import	Export	Transbordement	ENTREPOSAGE			Observations
						Prescriptions particulières	Amodiations et terre-pleins	Parc Sécurisé	
4.1	Matières auto réactives N°ONU 3231 à 3240	Conteneur Dry ou citerne mobile	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				
	Matières solides inflammables avec risque subsidiaire de la classe 1 2956-3221-3222	Conteneur Dry ou citerne mobile	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				
	Autres matières solides inflammables	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPP	Ventilés et abrités du soleil	Massification limitée à 10 EVP	Non obligatoire	
4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	Conteneur Dry ou citerne mobile	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		100 Tonnes Maximum par ilot (RPM) Massification limitée à 10 EVP		
4.3	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	Conteneur Dry ou citerne mobile	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables	Pas d'arrosage en cas d'incident	Pas de limitation		
5.1	Matières comburantes hors N°ONU 1942-2067-2426-3375	Conteneur Dry	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables		Massification limitée à 10 EVP		
	Nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium N°ONU 1942-2067-2426-3375	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Interdit	Voir RPM	200 Tonnes Maximum (RPM) sur l'ensemble des terre-pleins	Non obligatoire	Embarquement et débarquement interdits aux postes à quai 14 et 15
5.2	Peroxydes organiques hors type B (3101-3102-3111-3112) ou non soumis à régulation de température (N°ONU 3111 à 3120)	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPP	Ventilés et abrités du soleil	Massification limitée à 10 EVP	Non obligatoire	
	Peroxydes organiques de type B ou soumis à régulation de température	Conteneur Dry	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				Embarquement et débarquement des peroxydes organiques de type B interdits aux postes à quai 14 et 15
6.1	Matières toxiques	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Autorisation ponctuelle AIPP	Réduire au minimum la manutention	Interdit	Obligatoire	
6.2	Matières infectieuses	Conteneur Dry	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Interdit				Accord des Autorités Sanitaires obligatoires (Voir RPM)

REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
Prescriptions applicables aux matières dangereuses en import, export et transbordement

Classe	Désignation	Conditionnement	Import	Export	Transbordement	ENTREPOSAGE			Observations
						Prescriptions particulières	Amodiations et terre-pleins	Parc Sécurisé	
7	Matières radioactives	Conteneur Dry ou citerne mobile	Enlèvement sous palan	Enlèvement sous palan	Autorisation AIPP, IRSN et EOT	Voir RPM	Interdit	Obligatoire	
8	Matières corrosives	Conteneur Dry ou citerne mobile	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables	Gerbage interdit	Pas de limitation		
9	Matières et objets dangereux divers sauf N° ONU 2071	Conteneur Dry ou citerne mobile	3 jours ouvrables	3 jours ouvrables	7 jours ouvrables	N°ONU 2211 et 3314 Ventilés et abrités du soleil	Pas de limitation		
	Engrais au nitrate d'ammonium N°ONU 2071	Conteneur Dry	Enlèvement direct	Enlèvement direct	Interdit	Voir RPM	200 Tonnes Maximum (RPM) sur l'ensemble des terre-pleins	Non obligatoire	Embarquement et débarquement interdits aux postes à quai 14 et 15

Enlèvement direct	Embarquement ou évacuation d'un conteneur du terminal 24 heures après respectivement sa livraison ou son débarquement
Enlèvement sous palan	Embarquement ou le débarquement d'un conteneur sans durée d'entreposage sur le terminal.
Transbordement	Manutention de marchandises d'un navire vers un autre navire avec un temps d'entreposage sur le terminal
Obligatoire	Obligatoire
Non obligatoire	au sens conseillé
	Sans objet

Nota : 200 tonnes maximum est valable pour l'ensemble des produits nitrates d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (classes 5.1 ou 9).