



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

***RÈGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT  
ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
DANS LE PORT GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX***

**Annexe à l'arrêté préfectoral du -7 avr. 2023**



# **CHAPITRE 1**

## **DISPOSITIONS GENERALES**

**CHAMP D'APPLICATION**

Le présent règlement s'applique à l'admission, au transport, au dépôt et à la manutention de marchandises dangereuses dans les ports maritimes, à l'intérieur des limites administratives du port ou d'une zone d'application délimitée par le Préfet du Département.

**Le présent règlement s'applique :**

- tant au transport en vrac qu'au transport en colis ;
- aux opérations d'avitaillement et d'approvisionnement en marchandises dangereuses ;
- aux navires, bateaux, véhicules et wagons ayant contenu des marchandises dangereuses autres qu'en colis, tant que ceux-ci n'ont pas été convenablement nettoyés et dégazés, si nécessaire décontaminés ;
- 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 :**

en 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.

**CHAMP D'APPLICATION**

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites administratives et la zone maritime et fluvial de régulation du grand port maritime de Bordeaux, sont soumis aux prescriptions du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (R.P.M.), annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié et au présent règlement qui le complète.

La liste des quais et terminaux du grand port maritime de Bordeaux autorisés pour le chargement et le déchargement des matières dangereuses est reprise dans l'annexe 9 du présent règlement.

**PRÉSENTATION DU DOCUMENT**

Seuls sont repris dans le règlement local les articles comportant des éléments qui complètent le RPM.

La présentation et la numérotation des articles du présent règlement reprennent celles du RPM à jour du dernier arrêté de modification du 28/02/2022.

Ce document devra être remis à jour aussi souvent que nécessaire et à minima dès modification du RPM national ou de l'étude de danger du GPMB.

**CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES****SOLAS 74**

Par SOLAS 74, on entend la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et ses amendements en vigueur.

**MARPOL 73/78**

Par MARPOL 73/78, on entend la convention internationale de 1973 pour la prévention et la pollution par les navires et son protocole de 1978 et leurs amendements en vigueur.

**Code IMSBC**

Par code IMSBC, on entend le code maritime international des cargaisons solides en vrac en vigueur.

**Recueil IBC**

Par Recueil IBC on entend le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac et ses amendements en vigueur.

**Recueil IGC**

Par Recueil IGC on entend le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac et ses amendements en vigueur.

**Code IMDG**

Par code IMDG on entend le code maritime international des marchandises dangereuses et ses amendements en vigueur. Y sont également incluses les matières radioactives visées par le recueil INF.

**Recueil BLU**

Par Recueil BLU on entend le recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraciers, tel qu'il figure à l'annexe de la résolution A862 (20) de l'assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, telle que modifiée.

**ISGINTT**

Par ISGINTT, on entend le guide international de sécurité pour les bateaux de la navigation intérieure et les terminaux ;

**ISGOTT**

Par ISGOTT, on entend le guide international de sécurité pour le transport et la manutention en toute sécurité pour les navires citernes et les terminaux.

**Recueil INF**

Par Recueil INF, on entend le recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires, adopté par la résolution MSC.88 (71) du 27 mai 1999, telle que modifiée.

**ADR**

Par ADR on entend l'accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route.

**ADN**

Par ADN, on entend l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

**RID**

Par RID, on entend le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses annexé à la COTIF (convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

**OMI**

Par OMI on entend Organisation Maritime Internationale.

**CONVENTION C.S.C.**

Par CSC on entend la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs du 2 décembre 1972 et ses amendements en vigueur.

**Recueil IGF**

Par Recueil IGF, on entend le recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, adopté par la résolution MSC.391 (95) du 11 juin 2015, telle que modifiée.

**ES-TRIN**

Par ES-TRIN, on entend le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

**MANUEL D'ÉPREUVES ET DE CRITÈRES**

Par manuel d'épreuves et de critères, on entend la publication des Nations Unies intitulée « Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères » dans sa version en vigueur.

**Norme NF EN ISO 20519** : navires et technologie maritime - spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié.

**Recueil FSS**

Par Recueil FSS, on entend le recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie, adopté par la résolution MSC.98 (73) du 5 décembre 2000, telle que modifiée.

**DÉFINITIONS**

Pour l'application du présent règlement, sauf dispositions contraires, les définitions suivantes s'appliquent.

**Autorité portuaire**

Par autorité portuaire, on entend l'autorité mentionnée à l'article L. 5331-5 du code des transports.

**Autorité investie du pouvoir de police portuaire**

Par autorité investie du pouvoir de police portuaire, on entend l'autorité mentionnée à l'article L. 5331-6 du code des transports.

**Bateau**

On entend par bateau, tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure.

**Capitainerie**

Telle que définie à l'article R5331-5 du code des transports, la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.

**Chargeur**

Toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle le transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

**Colis à main**

Un colis à main est un paquet, n'excédant pas 30 kg, portable par une personne.

**DÉFINITIONS****Admission**

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

**Avitaillement/Soutage**

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

**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 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dit " Accord ADR ").

**Colis**

**Conteneur**

On entend par « conteneur » un engin de transport :

- a. de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ;
- b. spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ;
- c. conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
- d. approuvé conformément à la convention C.S.C.

Le terme « conteneur » ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des châssis.

**Dégazage**

Au titre du présent règlement le dégazage est l'opération attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité portuaire qui consiste à introduire de l'air neuf dans une capacité dans le but d'évacuer les gaz toxiques, inflammables ou le gaz inerte.

**Distance de protection**

On appelle distance de protection la distance minimale d'isolement à laisser autour d'un navire, bateau, véhicule ou dépôt contenant des marchandises dangereuses. La notion de distance de protection s'applique également aux liaisons de transbordement employées pour la manutention des marchandises dangereuses.

Sauf dispositions contraires précisées dans les différentes classes, cette distance est fixée à 25 mètres.

**Engins de servitude**

Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière.

Produit final de l'opération d'emballage, prêt pour le transport, composé de l'emballage proprement dit et de son contenu.

**Dépôt à terre**

On entend par dépôt à terre la mise en stationnement de tout engin de transport, colis, ou grand récipient pour vrac, destiné à l'embarquement sur un navire, ou à son évacuation par voie routière ou ferroviaire après débarquement d'un navire.

**Distance de protection**

La distance de protection s'étend à terre et sur les plans d'eau, dans toutes les directions; elle est comptée à partir du panneau de cale où se manutentionne la marchandise considérée, ou du dépôt de la marchandise. En cas de manutention en vrac, elle est comptée à partir de la périphérie du navire et des tuyautages de cargaison, vannes ou accessoires mobiles reliant le navire à l'appontement.

**Engins de transport**

On entend par engin de transport un véhicule-citerne, un véhicule routier de transport de marchandises, un wagon-citerne, un wagon de marchandises, un conteneur multimodal, un conteneur-citerne, une citerne mobile multimodale ou un conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM).

**Experts**

On entend par expert une personne choisie pour ses connaissances techniques et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations à propos d'un fait, d'un sujet précis.

Les experts sont agréés nominativement par les soins de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au vu de leurs compétences (connaissance des propriétés des matières transportées d'une part, de la construction et de l'exploitation des navires d'autre part).

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut faire appel à des experts dans le cadre des contrôles qu'elle est amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du présent règlement.

**Exploitant**

Pour toute opération de transport, manutention, dépôt de marchandises dangereuses dans les limites du port, ou pour un ensemble de ces opérations effectuées sur un site déterminé, un organisme responsable appelé exploitant est défini par le règlement local ou à défaut désigné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Son rôle en matière de sécurité est précisé à l'article 12-2.

Il en est ainsi :

- en cas de transbordement : soit le commandant du navire ou du bateau receveur, soit éventuellement si le transbordement a lieu à un poste spécialisé et s'il en a été ainsi convenu avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, le responsable de l'exploitation du poste ;
- en cas de chargement : le commandant du navire ou du bateau ;
- en cas de déchargement : le responsable de l'exploitation du poste ;
- si le chargement a lieu à un poste spécialisé, le responsable de l'exploitation de ce poste ;

**Exploitant**

Sont identifiés notamment comme exploitants :

- 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 accordées par l'autorité portuaire ;
- les entreprises qui, sous le régime domanial de l'autorisation d'occupation temporaire, exploitent des postes spécialisés ;
- les opérateurs assumant la responsabilité de l'exploitation d'un poste, appontement spécialisé ou terminal ;
- le manutentionnaire ou l'entité en charge de la garde de la marchandise lorsqu'il s'agit de colis.
- Le Capitaine du navire, dans le cadre de ses attributions à bord,
- Le transporteur, dans le cadre de ses attributions de gardien de la chose imposées par la réglementation,

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

Les règlements locaux peuvent apporter à ces dispositions les modifications que l'organisation particulière du port rend souhaitables.

### **Exploitant de terminal**

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

### **Feu nu**

On entend par feu nu toute matière enflammée, ou en ignition, ou portée au rouge à haute température, toute étincelle ou arc électrique non contenus dans une enceinte close étanche. Est assimilé à un feu nu tout procédé ou matériel capable d'enflammer un gaz ou un mélange gazeux.

### **Inertage**

Au titre du présent règlement, [on entend par par inertage ou mise sous atmosphère inerte, l'opération](#), attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, qui consiste à introduire un gaz inerte dans une capacité ayant contenu des liquides [ou des gaz inflammables dans le but de créer une atmosphère inerte](#).

### **Manutention**

Au titre du présent règlement, le terme "manutention" désigne les opérations de chargement et de déchargement d'un navire, d'un bateau, d'un wagon-citerne, d'un véhicule, d'un conteneur ou de tout autre moyen de transport, le transfert à destination, au départ ou à l'intérieur d'un entrepôt ou d'un terminal ou à l'intérieur d'un navire, ainsi que le transbordement d'un navire ou d'un bateau à un autre ou d'un mode de transport à un autre ; il vise également une conservation provisoire, c'est-à-dire le séjour temporaire de cargaisons dangereuses entre leur lieu d'origine et leur destination, pour des raisons de changement de mode de transport ou de moyen de transport, de même que les mouvements à l'intérieur du port qui font partie de la chaîne logistique de transport de ces marchandises. ».

### **Grand récipient pour vrac**

Traduction anglaise de container IBC, le GRV est un conteneur destiné à transporter et stocker de manière sécurisée toutes sortes de produits. Cela peut être des produits alimentaires ou non-alimentaires, en poudre ou liquide.

La taille des conteneurs varie de 450L à 3000L, tout en sachant que la capacité la plus courante est 1000L.

**Manutention des colis**

Le terme "manutention des colis" désigne toutes les opérations de chargement et de déchargement d'un navire, bateau, véhicule, etc.... , de mise en dépôt, reprise, groupage et tri, de transbordement et toutes les opérations auxiliaires relatives aux colis.

**Marchandises dangereuses**

Au titre du présent règlement, l'expression marchandises dangereuses désigne les marchandises dangereuses et les marchandises polluantes définies ci-après :

On entend par marchandises dangereuses :

- les marchandises mentionnées dans le code IMDG lorsque transportées en colis.
- Les produits chimiques liquides dangereux mentionnés au chapitre 17 du recueil IBC lorsque transportés en vrac.
- Les gaz liquéfiés mentionnés au chapitre 19 du recueil IGC lorsque transportés en vrac.
- Les matières solides appartenant au groupe B du recueil IMSBC lorsque transportées en vrac.
- Les marchandises dangereuses soumises aux réglementations indiquées à l'article 11-1-2.

On entend par marchandises polluantes :

- Les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention Marpol ;
- Les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention Marpol ;
- Les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention Marpol.

**Marchandise en vrac**

Est considérée comme transportée en vrac toute marchandise chargée directement dans les espaces à cargaison des navires ou bateaux, ou dans une citerne fixée de

manière permanente sur le navire ou bateau sans être retenue par aucune forme de dispositif intermédiaire.

### **Marchandise en colis**

Est considérée comme transportée en colis toute marchandise chargée dans des conditions différentes de celles précisées ci-dessus.

### **Navire**

On entend par navire tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation.

### **Poste spécialisé**

On entend par poste spécialisé, public ou privé, un poste comportant des aménagements permanents et équipés de moyens de sécurité de fonctionnement et de protection, en cas de défaillance, adaptés aux propriétés physiques et chimiques des produits manutentionnés. Il doit être situé dans un secteur permettant de prendre des mesures de sécurité spécifiques.

### **Service régulier**

Par service régulier, on entend une série de traversées organisées de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.

### **Zone maritime et fluviale de régulation**

Zone d'extension des limites administratives du port dans laquelle s'exerce la police du plan d'eau

Cette zone comprend, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.

### **N° ONU**

Le n° UN ou n° ONU est un numéro d'identification à 4 chiffres des marchandises dont le transport est réglementé. C'est un numéro d'ordre chronologique des matières évaluées par l'ONU, la liste complète regroupe près de 3000 références. Un seul numéro est attribué à chaque matière et permet d'identifier la matière concernée.

### **Ro-Ro Roll-on/Roll-off**

Technique de chargement ou de déchargement des navires par rampe d'accès qu'empruntent tous engins sur roues, automoteurs, tractés ou poussés

### **Transit**

On entend par transit, les marchandises dangereuses à bord des 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 les marchandises dangereuses en vrac, on entend par transbordement, la manutention de la marchandise d'un navire ou bateau vers un autre navire ou bateau.

**Zone de protection**

On appelle zone de protection d'un ensemble de navires, bateaux, véhicule parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses, la zone générée par l'application de la notion de distance de protection à chacun des éléments de cet ensemble présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

Les règlements locaux fixent les conditions d'accès à l'intérieur de cette zone et peuvent prévoir une augmentation ou une réduction des distances de protection, notamment lorsque des dispositifs spéciaux de protection sont employés ou lorsque les navires et bateaux sont sous gaz inerte. Dans le cas d'une réduction des distances de protection, celle-ci doit être justifiée par une étude des risques et de leurs distances d'effets à l'occasion de l'établissement du règlement local.

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

**Zone de protection**

L'accès dans les zones de protection sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses est interdit aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité.

L'accès des véhicules et matériels pouvant générer des sources d'ignition (matériels électriques, équipements de travail, ...) est strictement interdit, à l'exception des véhicules, dument autorisés par l'exploitant, équipés de systèmes adaptés conformes aux normes relatives aux atmosphères explosibles (coupe circuit, arrêt d'urgence, pare-flamme, etc...).

Lors des manutentions de marchandises dangereuses en vrac en dehors des postes spécialisés, la zone de protection est matérialisée par un dispositif adéquat et des panneaux d'informations sur les dangers et les précautions à prendre sont mis en place. Ce dispositif, à la charge du navire, est maintenu en place pendant toute la durée de l'escale et après les manutentions, jusqu'à ce que les zones délimitées aient été complètement nettoyées.

*TITRE I*

*PRESCRIPTIONS RELATIVES  
A L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT*

**SECTION I : RÉGLEMENTATION****SECTION I : RÉGLEMENTATION****11-1- RÉGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS****11-1- RÉGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS**

Les marchandises dangereuses qui transitent dans les ports maritimes font toujours l'objet de transports par voies routière, ferroviaire, navigable, ou maritime avant, pendant ou après leur séjour dans les ports. Par conséquent, les réglementations et conventions suivantes sont également applicables selon le mode de transport de manutention et de dépôt :

Voir RPM

**11-1-1** Pour le transport par voie maritime, les prescriptions adéquates des textes suivants :

- SOLAS 74, et le cas échéant, les conventions SOLAS antérieures
- MARPOL 73/78
- les dispositions applicables de la division 411 et de la division 423 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires qui complètent le code IMDG et le code IMSBC respectivement.

**11-1-2** Pour les transports par route, par chemin de fer ou par voies de navigation intérieures :

- l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ").

**11-1-3** Les marchandises dangereuses transportées en colis par voie maritime doivent être correctement identifiées, emballées, placardées, marquées et étiquetées de manière à être conformes aux dispositions appropriées du code maritime international des marchandises dangereuses (code I.M.D.G.).

Cette disposition ne s'applique ni aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

**11-2 – AUTRES RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES**

**11-2-1** Le code des transports (partie réglementaire), et les règlements particuliers de police du port sont applicables à toutes les opérations effectuées dans les limites du port.

**11-2-2** Le présent règlement s'applique sans préjudice des règlements applicables de façon générale aux transports de marchandises, et notamment des règles applicables au transport des aliments.

Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions prévues par les règlements spécifiques à certains types de marchandises dangereuses telles que les matières nucléaires, explosifs, déchets dangereux.

**11-2-3 Règlements locaux**

**11-2-3-1** Pour chaque port maritime accueillant des marchandises dangereuses, un règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses est arrêté par le préfet du département où est situé le port, après instruction locale. Dans le cas où le port s'étend sur plusieurs départements, le règlement local est pris conjointement par l'ensemble des préfets des départements concernés.

**11-2-3-2** Ce règlement local complète le présent règlement et tient compte de l'organisation, de l'aménagement et de la nature des trafics de marchandises dangereuses du port concerné.

**11-2-3-3** Lorsque le préfet fixe, au vu de l'étude de dangers et conformément à l'article L. 551-3 du code de l'environnement, des règles d'aménagement et d'exploitation entrant dans le champ d'application du règlement local en vertu du présent règlement, celles-ci sont incluses dans le règlement local.

**11-2 – AUTRES RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES****11-2-1**

Voir RPM

**11-2-2**

Voir RPM

**11-2-3 Règlements locaux**

Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Bordeaux sont soumis aux dispositions du présent règlement local, approuvé par arrêté préfectoral ainsi qu'aux dispositions spécifiques des arrêtés préfectoraux suivants qui le complètent :

- Arrêté préfectoral relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses pour les terminaux de Bassens et du Verdon en date du 3 décembre 2015.
- Arrêté préfectoral portant prescriptions encadrant le trafic de sous-ensembles propulsifs au port de Pauillac en date du 12 mars 2014.
- Arrêté relatif aux prescriptions encadrant le trafic de nitrate d'ammonium technique aux postes à quai P-415 et P-416 du grand port maritime de Bordeaux (terminal de Bassens) en date du 15 mai 2014.
- Arrêté complémentaire à l'arrêté du 15 mai 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de nitrate d'ammonium technique aux postes à quai P415 et P416 du grand port maritime de Bordeaux (terminal de Bassens) en date du 4 novembre 2014.
- Arrêté préfectoral du 23/11/2020 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses au terminal de Blanquefort-Parempuyre du grand

**11-3 - DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES**

Le préfet de département peut, après avis du conseil supérieur de la prévention des risques technologiques, accorder des dérogations aux dispositions du présent règlement ou du règlement local, pour des opérations ponctuelles de transport ou de manutention qui sont soit interdites par le présent règlement ou par le règlement local, soit effectuées dans des conditions différentes de celles prévues par le présent règlement ou par le règlement local, dans la mesure où il s'agit d'opérations de transport ou de manutention précisément définies et limitées dans le temps.

Le demandeur doit adresser au préfet du département concerné une demande faisant apparaître de façon claire et synthétique :

- les dispositions réglementaires auxquelles il souhaite déroger ;
- les motifs pour lesquels il ne peut respecter ces dispositions ;
- les éventuelles mesures alternatives destinées à assurer un niveau de sécurité équivalent.

En cas d'urgence motivée, le préfet de département peut accorder une dérogation sans consulter le conseil supérieur de la prévention des risques technologiques (CSPRT). Toutefois, si cette dérogation concerne des matières radioactives de la classe 7, il doit consulter l'autorité de sûreté nucléaire pour avis. Une copie de la dérogation est transmise par le préfet l'ayant délivrée au ministère chargé des transports, mission du transport des matières dangereuses, ou à l'autorité de sûreté nucléaire pour les matières radioactives de la classe 7 afin d'en informer la CSPRT. La durée de validité de cette dérogation ne peut être supérieure à six mois. Si le demandeur souhaite que cette dérogation soit prorogée, le renouvellement de la dérogation est soumis à l'avis de la CSPRT.

port maritime de Bordeaux (gestionnaire) et ArianeGroup (exploitant) sur la commune de Parempuyre.

- Arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 qui abroge les arrêtés préfectoraux du 12/03/2014 et du 15/05/2014 et qui abroge et remplace l'arrêté préfectoral du 03/12/2015

**11-3 - DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES**

Voir RPM

**SECTION II - EXPERTS ET EXPLOITANTS****12-1 – EXPERTS**

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut faire appel à des experts pour les contrôles qu'elle est amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du présent règlement.

Ces experts sont agréés nominativement par ses soins au vu de leurs compétences : connaissance des propriétés des matières transportées d'une part, de la construction et de l'exploitation des navires d'autre part. Leur rémunération et les frais afférents à leurs opérations sont, suivant le cas, à la charge du navire ou bateau, du matériel ou de la marchandise intéressée.

**12-2 - RÔLE DE L'EXPLOITANT**

Le rôle de l'exploitant est de procéder, s'il y a lieu, aux formalités administratives, d'obtenir les agréments prescrits et d'assurer, le cas échéant, les obligations imposées par la législation concernant la prévention des risques majeurs.

L'exploitant assure la mise en œuvre :

- des mesures de sécurité prescrites,
- des mesures de sécurité qu'il estime nécessaire,
- des mesures de sécurité dont l'élaboration lui a été prescrite, et participe aux mesures et plans d'urgence déclenchés par les autorités responsables.

L'exploitant désigne son ou ses représentants qualifiés responsables des opérations. Ce représentant, agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, coordonne et contrôle les opérations, notamment au point de vue de la sécurité.

**SECTION II - EXPERTS ET EXPLOITANTS****12-1 – EXPERTS**

On entend par expert une personne choisie pour ses connaissances techniques et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations à propos d'un fait, d'un sujet précis.

**12-2 - RÔLE DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant désigne son ou ses représentants qualifiés, responsables du contrôle et de la coordination des opérations. Pour être agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ce représentant doit avoir la qualité de conseiller à la sécurité pour les marchandises qui le concernent, conformément à la réglementation en vigueur pour les transports terrestres. Cette mission peut être confiée totalement ou partiellement par l'exploitant à un tiers.

L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses ou polluantes qui pénètrent dans le périmètre de la zone d'exploitation dont il a la charge, ont été dûment certifiées ou déclarées par les chargeurs concernés ou leurs mandataires comme étant convenablement identifiées, emballées, marquées et étiquetées pour être conformes aux règlements pertinents qui s'appliquent à tous les modes de transport entrant en jeu dans la chaîne de transport, et disposent de l'autorisation de l'AIPPP pour l'entrée dans les limites portuaires et la mise à quai.

L'exploitant s'assure que les conteneurs ou les citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses sont porteurs des plaques de marquage réglementaire.

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

L'exploitant s'assure qu'une liste des marchandises dangereuses se trouvant en tout endroit sous sa garde est immédiatement disponible en consultation par la

	<p>capitainerie ou les services de secours. Cette liste doit comporter la quantité des marchandises concernées, leur désignation officielle de transport, leur numéro ONU et l'endroit précis où elles sont entreposées.</p> <p>L'exploitant s'assure qu'aucune personne non habilitée n'ouvre un conteneur, une citerne ou un colis contenant des marchandises dangereuses ou n'intervient d'aucune manière que ce soit sur ceux-ci.</p> <p>Les documents de transport doivent toujours être détenus par l'organisme ayant la garde des marchandises dangereuses pendant la totalité de leur séjour dans les limites du port.</p> <p>L'exploitant applique les mesures de sécurité qui lui sont entre autres prescrites par le plan particulier de sécurité du port (PPS).</p>
--	---

*TITRE II*

*DISPOSITIONS RELATIVES  
A L'EXPLOITATION DES PORTS*

**SECTION I : DISPOSITIONS RELATIVES  
AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT**

**21-1 – DÉCLARATION**

Les dispositions des articles 21-1-1 et 21-1-1-1 et de l'annexe I du présent règlement sont prises en application :

- De la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil ;
- De la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ; et
- Des textes nationaux pris pour leur transposition.

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

Les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes sont tenus de s'assurer auprès de la capitainerie que le port peut les recevoir et d'adresser à celle-ci une déclaration au départ du port précédent ou dès que cette information est disponible, si elle ne l'était pas au moment du départ.

Lorsque le port d'arrivée concerné n'est pas le premier port de l'Union européenne touché par le navire, le délai pour formuler la déclaration peut être ramené à vingt-quatre heures avant l'arrivée du navire lorsque le port de départ est situé à plus de vingt-quatre heures de route, et peut être fixé à une heure par le règlement local lorsqu'il s'agit d'un voyage maritime court, notamment pour les services réguliers.

Au départ du port, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou

**SECTION I : DISPOSITIONS RELATIVES  
AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT**

**21-1 – DÉCLARATION**

Voir RPM

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

Les déclarations visées à l'article 21-1-1 du RPM sont transmises à la capitainerie par voie électronique en utilisant les applications informatiques utilisées par celle-ci.

La capitainerie peut prendre toute mesure utile pour contrôler l'exactitude des déclarations.

**Départ par voie maritime :**

Les représentants des navires doivent faire parvenir à la capitainerie le manifeste des marchandises dangereuses ou polluantes présentes à bord des navires au départ du port de Bordeaux avant l'appareillage du navire.

polluantes formulent une déclaration au plus tard au moment de l'appareillage.

La déclaration mentionnée aux alinéas précédents comporte l'ensemble des informations mentionnées à l'annexe 1 du présent règlement. Elle ne porte pas sur les provisions de bord ni sur les matériels de bord des navires. Elle est fournie à la capitainerie par voie électronique, sauf impossibilité technique avérée.

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

La capitainerie du port de départ peut exempter les services réguliers entre des ports situés sur le territoire national des dispositions en matière de déclaration figurant à l'article 21-1-1 du présent règlement sous réserve :

1. que les navires concernés soient des navires rouliers ;
2. que la compagnie exploitant ces services réguliers établisse et tienne à jour une liste de navires concernés et la transmette lors de la demande d'exemption ainsi que lors de toute révision aux capitaineries des autres ports concernés ;
3. que pour chaque voyage effectué dans le cadre de l'exemption délivrée, les informations prévues à l'article 21-1-1 du présent règlement soient tenues à la disposition des capitaineries des ports concernés. A cet effet, la compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations aux capitaineries des ports concernés ;
4. que toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, soit notifiée à la capitainerie du port de destination ;
5. que le service régulier soit prévu pour être assuré pendant une période minimale d'un mois ;
6. que les voyages effectués soient d'une durée maximale de trois heures ;
7. que tout navire qui effectue un voyage dans le cadre de l'exemption délivrée ne transporte pas de matières radioactives de la classe 7.

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

Voir RPM

Pour les services réguliers internationaux, la capitainerie du ou des ports concernés peuvent exempter les services réguliers des dispositions en matière de déclaration figurant à l'article 21-1-1 du présent règlement sous réserve :

- que la capitainerie s'assure que l'ensemble des autorités compétentes du ou des autres pays concernés soient en mesure de donner leur accord pour accorder une telle exemption ; et
- que les conditions mentionnées aux 21-1-1-1.1 à 21-1-1-1.7 ci-dessus soient respectées.

Dans tous les cas, toute capitainerie ayant délivrée une exemption en adresse une copie à la cellule nationale d'information sur le trafic maritime de la direction des affaires maritimes qui communique à la Commission européenne une liste des compagnies et des navires exemptés ainsi que toute mise à jour de cette liste.

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

Les marchandises dangereuses ou polluantes amenées par voie ferrée, routière ou navigable doivent être déclarées à la capitainerie au moins vingt-quatre heures avant leur arrivée par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double de la déclaration d'expédition ou de transport ou de chargement de marchandises dangereuses ou polluantes, déjà établie.

A la présentation de ces documents, doivent être indiqués le mode de transport d'approche (camion, wagon, navire, bateau) et la destination des marchandises en précisant s'il est prévu de les mettre en dépôt sur quai ou s'il est prévu de les embarquer ou de les évacuer directement du port.

Les procédures de transmission de la déclaration et les formes admises pour celle-ci sont précisées par les règlements locaux.

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

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

La déclaration précise la désignation officielle du transport (nature de la marchandise), le numéro ONU, la classe, les risques subsidiaires, le nombre de colis, le type de conditionnement et la quantité totale, en volume ou en masse à laquelle s'appliquent les indications.

Dans le cas des marchandises de classe 1, la masse nette de matière explosible pour chaque division de risque doit être précisée sur la déclaration.

Dans tous les cas, il convient de confirmer la présence à bord d'une liste ou d'un manifeste énumérant les marchandises dangereuses ou polluantes embarquées en indiquant leur emplacement à bord.

Dans le cas de navire spécialisé dans le transport de marchandises dangereuses liquides en vrac, le navire devra préciser, le cas échéant, s'il est dégazé ou inerté. Les navires et bateaux qui transportent des marchandises dangereuses en vrac doivent posséder à bord la fiche de données de sécurité des produits transportés. Ils devront également préciser à la capitainerie les opérations qui devront être

<p><b>21-1-3 Obligation d'information</b></p> <p>Indépendamment de la production préalable de la déclaration prévue à l'article 21-1 du présent règlement, le capitaine de tout navire ou bateau chargé de marchandises dangereuses ou polluantes parvenant à proximité du port, doit entrer en relation avec la capitainerie et indiquer l'état du navire ou bateau et celui de sa cargaison, en particulier les défauts ou anomalies concernant les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte. La capitainerie peut demander tous renseignements complémentaires qu'elle juge utiles.</p> <p>L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire l'entrée dans le port ou la sortie du port du navire, bateau, non conforme aux</p>	<p>effectuées pendant son séjour au port. Des renseignements complémentaires peuvent être exigés par la capitainerie.</p> <p>Quel que soit son mode d'acheminement, toute marchandise dangereuse assimilable à un déchet générateur de nuisances ou tout déchet tel que défini par les articles R541-7 à R541-11 du Code de l'environnement doit faire l'objet d'une communication spécifique auprès de la capitainerie.</p> <p>Pour des flux transfrontaliers, cette communication est complétée des documents exigés par les articles R.541-62 à R.541-64 du Code de l'environnement relatifs aux dispositions particulières aux mouvements transfrontaliers de déchets.</p> <p>Un accord préalable de la capitainerie tel que défini à l'article 21-1 doit être obtenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pour une importation ou un transbordement par voie maritime ou navigable, au moins quarante-huit heures avant l'accostage du navire,</li> <li>– pour une exportation, amenée par voie routière, au moins vingt-quatre heures avant leur arrivée au port.</li> </ul> <p>Toute marchandise non déclarée ou déclarée d'une manière incomplète ou erronée, ou n'ayant pas obtenu d'accord préalable de la capitainerie pourra être refusée, faire l'objet d'une évacuation ou se voir imposer des conditions particulières de dépôt.</p> <p><b>21-1-3 Obligation d'information</b></p> <p>En l'absence de déclaration, ou en cas de déclaration imprécise ou erronée, ou lorsque les préavis n'ont pas été respectés, la capitainerie peut différer l'entrée du navire, soit pour obtenir un complément d'information, soit pour examiner la déclaration.</p> <p>Toute marchandise dangereuse non déclarée ou déclarée d'une manière incomplète ou erronée pourra faire l'objet d'une obligation d'évacuation ou se voir imposer des conditions particulières de dépôt.</p>
---	--

réglementations ou dont le chargement n'est pas conforme à la déclaration qui a été faite ou pour lequel, la déclaration n'a pas été faite.

Les navires ou bateaux entrant dans le port ou en sortant doivent utiliser les services d'aide au trafic maritime lorsqu'ils existent et recourir aux services de pilotage conformément à la réglementation en vigueur.

Tout navire, bateau ou engin de transport admis dans le port doit se conformer, aux frais et risques du répondant, aux mesures particulières qui pourraient être prescrites par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

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

Les marchandises dangereuses ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, que si les capitaines, armateurs ou gérants de navires transportant des marchandises dangereuses ont reçu, avant que les marchandises soient chargées à bord, une déclaration mentionnant les informations énumérées aux points 8, à l'exception du 8.6, et 12 de l'annexe 1 du présent règlement, ainsi que le numéro d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme permettant d'obtenir 24 heures sur 24 des informations sur les caractéristiques physico-chimiques des marchandises transportées et sur les mesures à prendre en cas d'urgence. Cette déclaration peut se présenter sous la forme de la déclaration d'expédition, de transport ou de chargement de marchandises dangereuses à condition de contenir toutes les informations requises. Par ailleurs, pour les hydrocarbures visés à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78, cette déclaration doit être accompagnée de la fiche de données de sécurité requise à la règle VI/5-1 de la convention SOLAS élaborée conformément à la résolution MSC.286(86) de l'OMI et comprenant, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50°C et la densité à 15°C.

Le chargeur fournit au capitaine, à l'armateur ou au gérant les documents mentionnés ci-dessus et s'assure que le chargement présenté pour le transport correspond effectivement à celui qui a été déclaré conformément au présent

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

Voir RPM

article. A cette fin, lorsque le chargeur n'est pas l'expéditeur, ce dernier ou son mandataire transmet au chargeur les informations mentionnées ci-dessus.

## **21-2 – CONDITIONS**

**21-2-1** Les règlements locaux indiquent pour les navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses :

- si ces navires et bateaux doivent ou non, à leur arrivée au port, s'arrêter aux mouillages extérieurs ou aux postes désignés à cet effet ;
- les points de stationnement, d'embarquement, de débarquement et de transbordement où il y a un poste spécialisé ou non, pouvant être mis à leur disposition ;
- éventuellement, pour chaque emplacement, les quantités maximales de marchandises dangereuses de chaque classe qui peuvent se trouver sur ces navires et bateaux ou sur les quais et terre-pleins adjacents ;
- les restrictions à opposer éventuellement à la circulation des navires, bateaux et convois de bateaux, notamment de nuit ou par conditions météorologiques défavorables ;

## **21-2 – CONDITIONS**

### **21-2-1**

Tous les navires, contenant des matières dangereuses ou polluantes en mouvement dans les limites administratives du port et sa ZMFR, doivent être en permanence en veille radio VHF sur le canal 16/12, fréquence d'appel du grand port maritime de Bordeaux, auquel ils signaleront tous leurs mouvements.

Sous réserve d'avoir répondu aux conditions fixées par les articles 21-1-1 et 21-1-2 ci-dessus, les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses peuvent être autorisés à rallier directement le poste de déchargement qui leur a été attribué sans avoir à s'arrêter à un mouillage d'attente.

Dans le cas contraire, ou si le poste prévu est indisponible, ou en attente de marée ou de conditions météorologiques favorables, ils peuvent mouiller, après instructions de la capitainerie, dans les zones de mouillage de BXA ou de SUZAC.

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

Les points de stationnement, d'embarquement, de débarquement et de transbordement ainsi que les quantités maximales de marchandises dangereuses pouvant se trouver sur les navires, bateaux ou terre-pleins adjacents sont précisés, pour certaines classes de marchandises dangereuses, dans le chapitre 2 du présent règlement.

L'annexe 4 du présent règlement fixe la liste des quais et terminaux autorisés pour le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses, le nom de l'exploitant ainsi que le mode de conditionnement de ces marchandises.

Les opérations de manutention, de transbordement, d'accès, de stationnement, de dépôt ou d'entreposage applicables aux marchandises dangereuses sont effectuées dans les conditions fixées par le présent règlement sans préjudice des prescriptions particulières qui peuvent figurer dans les arrêtés préfectoraux pris au titre du code de l'environnement.

La liste des arrêtés de référence figure dans le tableau de l'annexe 4.

<p><b>21-2-2</b> Le règlement local peut exiger l'utilisation de postes spécialisés à partir d'un certain tonnage de marchandises dangereuses manutentionné ou selon la nature et l'activité pour les matières radioactives. Le règlement local fixe alors l'inventaire exhaustif des postes spécialisés et prévoit pour chacun d'eux l'établissement d'un règlement particulier d'exploitation selon les obligations du cahier des charges.</p> <p>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.</p> <p><b>21-2-3</b> L'admission des navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses en vrac et la désignation de leurs postes à quai doivent tenir compte de la nature et de la quantité de la marchandise la plus contraignante. Les ports doivent être en mesure de faire face aux dangers dus aux produits manutentionnés et aux dangers éventuels inhérents à l'ensemble des marchandises à bord et à leurs conditions de transport.</p>	<p>Le chargement, déchargement et stockage de chlore est interdit.</p> <p>Lorsqu'elle autorise l'entrée, le mouvement et la sortie d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, la capitainerie 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.</p> <p>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, la capitainerie est habilitée à refuser l'entrée ou exiger la sortie immédiate.</p> <p><b>21-2-2 Postes spécialisés</b></p> <p>Les navires ou bateaux transportant des marchandises dangereuses des classes 2 et 3 en vrac, exception faite de l'éthanol (classe 3) qui peut être traité en vrac au poste 413 non spécialisé de Bassens, doivent utiliser, sauf cas de force majeure, l'un des postes spécialisés.</p> <p>Les exploitants de chacun des postes spécialisés, doivent établir un règlement particulier d'exploitation et le tenir à disposition de l'autorité portuaire.</p> <p>La liste des postes spécialisés se trouve en annexe 5 et 9. La capitainerie peut déroger à cette liste si des mesures de sécurité temporaire sont mise en place pour l'accueil d'un navire ou bateau transportant des marchandises dangereuses, hors postes spécialisés.</p> <p><b>21-2-3</b> Voir RPM</p> <p><b>21-2-4</b> Le stationnement et la circulation sur les voies ferrées et voies de circulation du port demeurent soumis aux dispositions du code des transports, au</p>
--	---

**21-2-4** Les règlements locaux indiquent les mesures particulières concernant la réception, la circulation, le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses ou circulant dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé.

**21-2-5** Les règlements locaux fixent les conditions de circulation des navires et bateaux dans les zones de protection.

**21-3 - SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VÉHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES**

Cette signalisation est réalisée de jour pour les navires par le pavillon B du code international et pour les bateaux par un pavillon rouge. Elle est réalisée de nuit par un feu rouge. Elle doit être parfaitement visible dans toutes les directions.

Sur les bateaux et sur les engins de servitude flottants, ces pavillons et feux de signalisation doivent être placés à 2 m au moins au-dessus du pont.

règlement particulier de police du port du grand port maritime de Bordeaux ainsi qu'aux prescriptions applicables des règlements RID, ADR et de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit "arrêté TMD"), du document de référence du réseau ferré du port de Bordeaux avec les consignes locales d'exploitation qui l'accompagnent et du présent règlement.

La durée de stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses est limitée au temps d'attente nécessaire à la prise en charge dans une zone de protection (navire ou dépôt).

L'exploitant doit indiquer aux véhicules routiers les itinéraires à emprunter.

Il doit établir un "Plan de circulation et de stationnement" définissant les zones d'attente des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. Ce plan de circulation doit être identique à celui du RPP ou valider par la capitainerie.

Lors des arrêts nécessaires à l'acheminement des marchandises dangereuses, les véhicules routiers doivent rester sous la garde permanente de leurs chauffeurs.

**21-2-5** Seuls les navires, bateaux, engins de servitude, appelés pour les besoins de l'exploitation, pour les manœuvres d'accostage et d'appareillage ou pour la sécurité de la navigation, peuvent être autorisés à pénétrer dans la zone de protection des navires et bateaux, contenant des marchandises dangereuses.

**21-3 - SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VÉHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES**

Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent, durant leur trajet et leur séjour dans les limites du port et tant qu'ils ne sont pas complètement déchargés ou dégazés, se conformer à la signalisation prévue au RPM.

Les navires transportant ou ayant transporté des matières dangereuses, doivent conserver leur émetteur AIS en fonction pendant toute la durée de leur présence dans les limites administratives du port et sa ZMFR.

Les règlements locaux fixent les limites à partir desquelles les bateaux doivent adopter la signalisation prévue ci-dessus qui remplacera celle qui leur est imposée par la réglementation fluviale.

Tout navire ou bateau non dégazé en stationnement doit placer bien en vue à sa coupée un panneau à fond blanc avec l'inscription " navire / bateau non dégazé, danger, interdiction de fumer" en lettres rouges d'au moins 12 cm de haut. Ce panneau doit être éclairé la nuit.

En ce qui concerne la signalisation des véhicules routiers et wagons, il y a lieu de se conformer à la réglementation visée à l'article 11-1-2.

En ce qui concerne le gardiennage il y a lieu de se conformer aux dispositions de la section IV du présent chapitre.

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

Les marchandises dangereuses faisant partie de l'avitaillement réglementaire ou normal des navires et bateaux, sont soumises aux dispositions réglementaires (article 11-1-2) pour leur transport, leur dépôt et leur manutention.

Les opérations d'avitaillement en soutes sont autorisées :

- par canalisations terrestres ;
- par navire, par bateau à couple ou par véhicule-citerne sauf dispositions particulières fixées par les règlements locaux.

À quai, les navires doivent respecter les recommandations de l'ISGOTT en la matière.

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

On entend par avitaillement l'action d'approvisionner en carburant un navire.

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

Toute opération d'avitaillement ou de manutention de colis à bord des navires ou bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac ne peut être effectuée qu'en dehors des opérations de chargement / déchargement, de contrôles et reconnaissances de cargaisons par ouverture des capacités.

Toute opération d'avitaillement est soumise à l'autorisation de la capitainerie et doit respecter les consignes établies par elle.

Aux postes spécialisés, les exploitants autorisent et fixent les conditions d'avitaillement en soutes par camion. Cette opération doit être validée par la capitainerie.

Lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître sérieusement les risques, en particulier en cas d'orage, les opérations de d'avitaillement en combustible de navires et bateaux doivent être immédiatement interrompues.

Toute opération d'avitaillement est soumise à la signature d'un protocole de sécurité entre les parties concernées, l'autorisation préalable de la capitainerie et doit respecter les consignes de sécurité établies par la capitainerie.

#### **21-4-1. – Soutage en Gaz Naturel Liquéfié (GNL)**

##### **Dispositions générales :**

**21-4-1. - Soutage en Gaz Naturel Liquéfié (GNL)****- Dispositions générales**

Dans le cadre du présent règlement, le soutage en GNL peut être réalisé :

- Par un navire de soutage ;
- Par un bateau de soutage ;
- Par une ou plusieurs citernes, telles que définies dans les réglementations modales relatives au transport de marchandises dangereuses (véhicules-citernes, citernes mobiles, conteneurs-citernes, ...).

Le soutage réalisé à partir d'une installation fixe de stockage de GNL n'est pas couvert par le présent règlement.

Les opérations de soutage sont effectuées conformément aux dispositions de la norme EN ISO 20519 et sont exemptées de l'application des autres dispositions du présent règlement, à l'exception de celles des articles 119, 214 et 312 du chapitre II du présent règlement.

Un navire récepteur (navire utilisant du GNL comme combustible) est conforme aux dispositions du Recueil IGF ; les preuves de cette conformité sont tenues à la disposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Un bateau récepteur (bateau utilisant du GNL comme combustible) est conforme aux dispositions du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN ; les preuves de cette conformité sont tenues à la disposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Un navire de soutage (navire permettant de transporter du GNL jusqu'à un navire ou un bateau utilisant du GNL comme combustible) est certifié, au titre du Recueil IGC, comme apte au transport de GNL ; les preuves de cette

Dans le cadre du présent règlement, le soutage en GNL est autorisé par camion-citerne uniquement (truck to ship) et seulement avec un camion à la fois. Le soutage en GNL par navire ou par bateau est interdit.

Les terminaux autorisés pour les opérations de soutage en GNL sont :

- Terminal de Bassens : postes 413 et 431 ;
- Terminal de Blanquefort-Parempuyre : poste 261 ;
- Terminal de Pauillac : poste 700 ;
- Terminal du Verdon : postes 805 et 806

Toutes les opérations de soutage en GNL de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées et sont soumises à autorisation de la capitainerie et, lorsqu'il y a lieu, de l'exploitant du terminal concerné.

La capitainerie peut, avant d'autoriser une opération de soutage en GNL, vérifier les conditions de son exécution et interdire l'utilisation de matériel inadapté ou ne présentant pas les garanties nécessaires.

La capitainerie et l'exploitant du terminal (s'il y a lieu) sont informés du début et de la fin des opérations.

Le poste accueillant l'opération de soutage doit être pourvu d'un dispositif de lutte contre l'incendie à même de délivrer un débit d'au moins 60 m<sup>3</sup>/h sous 1 bar pendant 2 heures.

Afin de détecter une éventuelle fuite de gaz, un détecteur de gaz est mis en place sur l'aire d'avitaillement pendant la durée de l'opération.

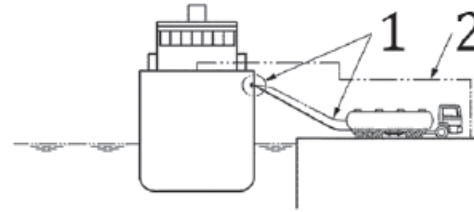
Toute fuite accidentelle, tout accident, incident ou évènement impliquant la sécurité des opérations doivent être immédiatement signalés à la capitainerie et, s'il y a lieu, à l'exploitant du terminal.

Le personnel à terre et à bord dispose de moyens d'arrêt d'urgence et d'alerte pour tout incident et se tient informé des procédures d'alerte vers les services de secours (fiche d'alerte).

Les moyens de protection et de lutte incendie ainsi que les écrans et aspersions d'eau sont disposés préalablement aux branchements et sont maintenus prêts à servir jusqu'à la fin des opérations.

Lors d'une opération de soutage en GNL, une liste de contrôle est établie et approuvée par toutes les parties avant le début du soutage. Le format retenu pour

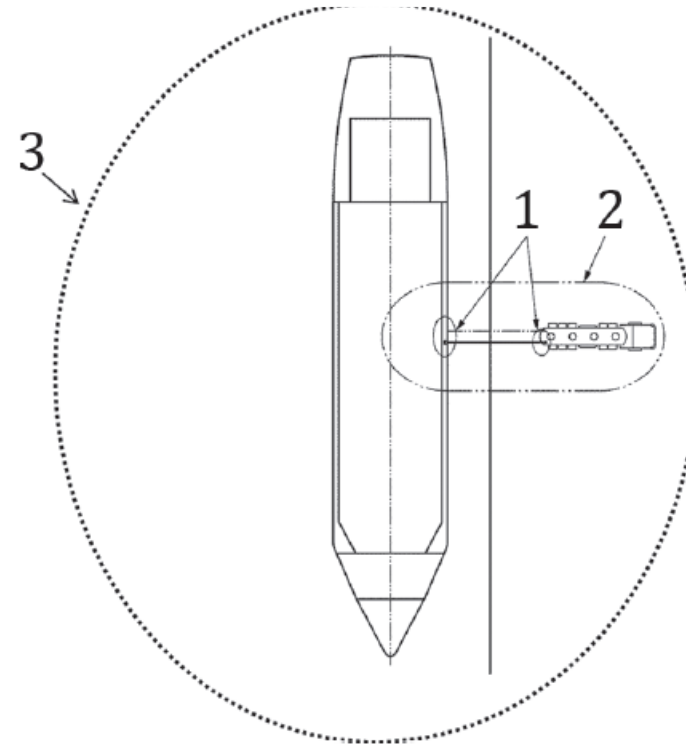
<p>aptitude sont tenues à la disposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.</p> <p>Un bateau de soutage (bateau permettant de transporter du GNL jusqu'à un navire ou un bateau utilisant du GNL comme combustible) est agréé, au titre de l'ADN, comme apte au transport de GNL ; les preuves de cette aptitude sont tenues à la disposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.</p> <p>Une citerne utilisée pour le soutage est conforme aux dispositions de l'ADR pour le transport de GNL ; les preuves de cette conformité sont tenues à la disposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.</p>	<p>la liste de contrôle est celui proposé par la SGMF (the Society for Gas as a Marine Fuel) et l'Association Internationale des Ports (IAPH).</p> <p>En conformité avec la norme EN ISO en vigueur et suite à l'étude des risques relative à l'avitaillement en GNL des dragues et navires conduite par le grand port maritime de Bordeaux en janvier 2020, la zone de sécurité autour de la station de soutage est fixée à 12m.</p> <p>La zone de sécurité définie ci-dessus est située à l'intérieure d'une zone de protection (zone de surveillance/sûreté) établie autour de la station de soutage et du navire à une distance de 25m. La zone de protection est matérialisée sur le quai par un dispositif adéquat et des panneaux d'informations sur les dangers et les précautions à prendre sont mis en place. Elle est gardiennée.</p> <p>Aucune activité autre que celle relative au soutage en GNL n'est autorisée à l'intérieur de cette zone de protection pendant toute la durée de l'opération. Elle est interdite à toute personne extérieure aux opérations.</p> <p>La présence d'un autre camion-citerne en attente pour compléter le soutage en GNL du navire ou bateau n'est pas autorisée dans la zone de protection.</p> <p>Dans le cas où l'opération de soutage ne peut avoir lieu, le camion-citerne est tenu de quitter le port, sauf autorisation accordée par la capitainerie.</p> <p>La capitainerie informe les navires et bateaux situés ou navigant à proximité de la zone de protection du début et de l'achèvement de l'opération de soutage en GNL.</p> <p>Pour les terminaux de Blanquefort-Parempuyre et de Bassens, le soutage en GNL est interdit si un paquebot maritime est prévu passer dans le chenal de navigation, au droit du poste, pendant la période définie pour l'opération.</p> <p>Les opérations de manutention (chargement, déchargement, entreposage à quai) de marchandises dangereuses aux postes situés à moins de 255m (distance maximale d'effets dominos fixée par l'étude de risques) de la station de soutage sont interdites pendant le soutage en GNL.</p> <p>Conformément à la norme EN ISO en vigueur, un plan d'intervention d'urgence est établi qui désigne les rôles et responsabilités des intervenants et couvre toutes les situations d'urgence dont les scénarios dans le cadre desquels un gaz inflammable peut se trouver en dehors de la zone de sécurité. Ce plan est remis à la capitainerie avant le début des opérations.</p>
--	--



Zone 1 : zone dangereuse

Zone 2 : zone de sécurité

Zone 3 : zone de surveillance et de sûreté



**21-4-2. - Soutage en Gaz Naturel Liquéfié (GNL). - Dispositions particulières**

Il est fait usage des listes de contrôles reproduites ou référencées dans la norme EN ISO 20519 :

- Liste de contrôle reproduite dans l'Annexe A (normative) de la norme (5 parties de A à E) ; ou
- Listes de contrôle de soutage de GNL, en vigueur, élaborées par SGMF (the Society for Gas as a Marine Fuel) et l'Association Internationale des Ports (IAPH), publiées par l'IAPH (<http://lngbunkering.org/lng/bunker-checklists>).

Pour chaque opération de soutage, il est établi une zone de sécurité telle que définie au 3.20 de la norme EN ISO 20519. La zone de sécurité est déterminée sur la base des résultats de l'analyse des risques prescrite, réalisée et documentée selon les dispositions du paragraphe 6.3.2 de la norme ; ses résultats sont communiqués à l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire. L'analyse des risques est réalisée en suivant les dispositions de l'annexe B et prend en compte les conditions énumérées au paragraphe 6.3.3 de la norme.

Les modalités de mise en œuvre de l'autorisation mentionnée au 2.2.1.3 de l'Annexe I de l'arrêté TMD de vidanger des citernes, aux fins de soutage en GNL, sur des emplacements relevant de la voie publique, sont précisées par le règlement local. Elles peuvent faire selon les cas l'objet de dispositions génériques mentionnées dans ce règlement ou de décisions individuelles.

**21-4-3. - Fourniture d'électricité par la terre à partir d'une installation fonctionnant au Gaz Naturel Liquéfié (GNL). - Généralités**

Quatre situations peuvent se présenter :

**21-4-2 - Soutage en Gaz Naturel Liquéfié (GNL). - Dispositions particulières**

Pour toutes les opérations de soutage en GNL de la drague du port, il sera établi avec le(s) fournisseur(s) de GNL un protocole de sécurité spécifique renouvelé annuellement. Il intégrera, a minima, la totalité des dispositions prévues dans les chapitres 21-4 et 21-4-1 du présent règlement.

**21-4-3**

Voir RPM

- A partir d'un groupe électrogène mobile installé à quai ;
- A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur le navire ou le bateau récepteur ;
- Ravitaillement d'un moteur auxiliaire de génération fixe sur le navire à partir de citernes à quai ;
- A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur un autre navire ou un bateau.

**21-4-3-1. - A partir d'un groupe électrogène mobile installé à quai :**

Les groupes électrogènes intégrés dans un ensemble et contenus dans une unité de transport sont affectés au N° ONU 3529 "MOTEUR A COMBUSTION INTERNE FONCTIONNANT AU GAZ INFLAMMABLE" du Code IMDG.

Les réservoirs de GNL utilisés pour l'alimentation de groupes électrogènes séparés et leurs flexibles de raccordement sont conformes aux dispositions de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).

- Pendant le fonctionnement du groupe électrogène, les dispositions suivantes s'appliquent :
- Une interdiction de fumer et de faire du feu à proximité du groupe électrogène et des réservoirs d'alimentation est observée et fait l'objet d'une signalisation;
- Dans la même zone, les équipements susceptibles d'être utilisés par le personnel ne doivent pas provoquer d'étincelles ;
- En cas d'alerte, le dégagement des chemins d'accès doit tenir compte des risques de présence de gaz.

Pendant l'utilisation du groupe électrogène pour la fourniture d'électricité au navire ou au bateau, aucune autre disposition des articles 210 à 220 du présent règlement ne s'applique.

L'alimentation électrique est conforme :

- Pour les navires, aux dispositions de l'arrêté du 8 décembre 2017 relatif aux spécifications techniques des installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes ;

- Pour les bateaux, aux dispositions de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2018/674 de la Commission du 17 novembre 2017.

#### **21-4-3-2. - A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur le navire**

Les dispositions applicables sont régies par le Recueil IGF.

#### **21-4-3-3. - Ravitaillement d'un moteur auxiliaire de génération fixe sur le navire à partir de citernes à quai**

Il est fait application des dispositions pertinentes de l'article 21-4-2 du présent règlement.

#### **21-4-3-4. - A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur un autre navire ou un bateau**

Il est fait application des dispositions pertinentes applicables au transport d'objets assignés au N° ONU 3529 "MOTEUR A COMBUSTION INTERNE FONCTIONNANT AU GAZ INFLAMMABLE" du Code IMDG (pour un navire) ou du règlement annexé à l'ADN (pour un bateau).

#### **21-4-4. — Dispositions transitoires**

~~Les dispositions des articles 21-4-1 à 21-4-3-4 s'appliquent à compter du 24 mai 2020.~~

~~Lorsqu'elles sont appliquées avant cette date, elles donnent lieu aux exemptions visées à l'article 21-4-1 du présent règlement.~~

~~Les opérations de soutage basées sur des résultats d'analyses de risques réalisées avant le 1er janvier 2019 et qui ne sont pas conformes aux dispositions de la norme EN ISO 20519, peuvent être réalisées jusqu'au 23 mai 2020 inclus, en bénéficiant des mêmes exemptions.~~

#### **21-5 - APPROVISIONNEMENT DES VÉHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION**

#### **21-5 - APPROVISIONNEMENT DES VÉHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION**

L'approvisionnement en carburant des engins de manutention est interdit à bord des navires ainsi que dans les zones de protection.

Pendant l'approvisionnement des véhicules et engins de manutention dans une zone autorisée à terre, les moteurs doivent être stoppés et il est interdit de fumer.

En cas de déversement accidentel, l'exploitant doit mettre en œuvre les mesures d'urgence pour limiter l'extension de la pollution et interdire la zone concernée.

#### **SECTION II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE-PLEINS ET HANGARS**

#### **22-1 - OPÉRATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS**

Les marchandises dangereuses faisant partie de l'approvisionnement réglementaire ou normal des véhicules et engins de manutention sont soumises aux dispositions réglementaires (article 11-1-2) pour leur transport terrestre, leur dépôt et leur manutention. Le ravitaillement des engins de manutention est interdit en dehors des emplacements précisés par le règlement local.

## **SECTION II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE- PLEINS ET HANGARS**

Les consignes d'alerte et les consignes d'incendie sont affichées auprès de tous les postes téléphoniques situés sur les quais et les terre-pleins.

### **22-1 - OPÉRATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS**

Les opérations d'emportage et de dépotage des marchandises dangereuses en colis ainsi que le transvasement des marchandises dangereuses liquides ou liquéfiées sur les terre-pleins ne sont autorisées qu'à titre dérogatoire par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou dans des conditions précisées dans le règlement local.

### **22-2 - CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS**

La circulation des personnes sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses et dans leur voisinage, peut être interdite ou soumise à des prescriptions spéciales par le règlement local.

Les conditions d'accès à tout navire, bateau ou dépôt dans lequel se trouvent des marchandises dangereuses sont précisées par le règlement local.

Les opérations d'emportage et de dépotage de marchandises dangereuses en colis ainsi que le transvasement de marchandises dangereuses ou polluantes liquides ou liquéfiées sont interdites sur les quais et terre-pleins.

Toutefois, la capitainerie peut, à titre exceptionnel, autoriser ce type d'opération, sous réserve que soit mis en place, par l'exploitant, un dispositif de sécurité adapté aux spécificités de la marchandise et de l'environnement.

### **22-2 - CIRCULATION DES PERSONNES SUR LES QUAIS ET TERRE- PLEINS**

La circulation du public est interdite de façon permanente sur tous les appontements pétroliers et gaziers. Cette interdiction est rappelée par des panneaux très visibles, placés à l'entrée des appontements.

Seuls les personnels, dûment autorisés par l'exploitant, peuvent pénétrer dans la zone de protection des navires, bateaux, véhicules, wagons et dépôts contenant des marchandises dangereuses.

Les capitaines des navires ou bateaux sont responsables du contrôle des personnes qui ont accès à bord.

Les officiers de port et officiers de port adjoint doivent pouvoir pénétrer, en toute sécurité, dans la zone protection afin de leur permettre d'exercer la police des marchandises dangereuses au sens de l'article L5331-8 du code des transports.

Au moins une voie de circulation doit être gardée libre pour les services de secours, d'urgence et d'assistance, qui doivent pouvoir bénéficier d'un accès en permanence sur chaque quai ou parking.

### **22-3 - DÉPÔTS A TERRE ET DÉPÔTS DE SÉCURITÉ**

#### **22-3-1 Dépôts à terre**

Aucun stockage n'est autorisé sur les installations à l'exception des parcs à conteneurs dédiés et des zones de stationnement des véhicules en attente de chargement ou de déchargement.

Le dépôt est conforme aux règles de ségrégations locales définies dans l'EDD et reprises dans l'outil de gestion du terminal.

## **22-3 - DÉPÔTS A TERRE ET DÉPÔTS DE SÉCURITÉ**

### **22-3-1 Dépôts à terre**

Le présent règlement et le règlement local fixent les mesures de sécurité à imposer suivant les classes, selon l'emplacement des dépôts. Ils fixent les quantités maximales susceptibles d'être mises en dépôt et la durée de ces dépôts.

Ils fixent également les cas dans lesquels les dépôts doivent être signalés. Les dispositifs employés doivent, alors, être parfaitement visibles dans toutes les directions.

La durée de séjour des conteneurs en dépôt peut, dans le cas de postes spécialisés, être prolongée au-delà des limites précisées par le règlement local, dans les conditions prescrites par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

La mise en dépôt de matières dangereuses sur terre-plein n'est autorisée que le temps strictement nécessaire aux opérations d'embarquement ou de débarquement.

Le stockage à quai est limité en tout état de cause à 5 jours ouvrables.

Pour le nitrate d'ammonium et les engrais à base de nitrate d'ammonium, la durée du dépôt est limitée à 3 jours ouvrables.

Les opérations de dépôts à terre de marchandises dangereuses sont soumises à autorisation de la capitainerie à l'embarquement ou au débarquement.

La demande d'autorisation d'entreposage temporaire est effectuée par l'exploitant ou son représentant auprès de la capitainerie en utilisant le format informatique en vigueur ou tout autre format accepté par la capitainerie.

Les conditions d'entreposage temporaire sont définies par la capitainerie et font l'objet de consignes particulières en fonction du type, de la quantité et de l'emplacement de la marchandise.

En cas de situation exceptionnelle justifiée, la capitainerie peut accorder un délai supplémentaire.

L'exploitant doit disposer des informations permettant de localiser les marchandises dangereuses présentes sur son installation et être en mesure de fournir à tout moment, notamment en cas d'urgence, auprès des services compétent en matière de prévention et de lutte contre les sinistres, les renseignements sur la nature et les dangers de chacune des substances dangereuses ainsi que les mesures de premiers secours en cas d'incident ou d'accident.

Les informations sur la localisation des marchandises dangereuses seront transmises à la capitainerie par l'exploitant. Les mesures particulières relatives à chaque classe de marchandises sont développées au chapitre 2 du présent règlement.

**22-3-2 Dépôts de sécurité**

Il peut être prévu, dans les limites des ports, des zones de dépôts de sécurité dont les modalités d'utilisation sont fixées par les règlements locaux (nature des matières à entreposer, indice de transport et activité pour les matières radioactives, tonnages maximaux, mesures de sécurité, gardiennage, consignes en cas d'incendie, etc.).

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

L'annexe 3 du présent règlement fixe les prescriptions minimales générales à observer, relatives à la séparation entre les matières ou les classes de matières dangereuses sur les emplacements où ces matières peuvent séjourner au sens de l'article R. 5333-15 du code des transports.

Toutefois, lorsqu'il existe, dans le présent règlement, des dispositions spécifiques applicables à une ou plusieurs matières ou classes de matières, celles-ci sont prédominantes par rapport aux prescriptions générales de l'annexe 3. Sauf si le règlement local ou l'autorité investie du pouvoir de police portuaire en dispose autrement, les dispositions de l'annexe 3 ne s'appliquent pas sur les emplacements où les marchandises dangereuses sont manutentionnées au sens de l'article R. 5333-14 du code des transports.»

**22-4 - FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRE-PLEINS**

Il est interdit de fumer ou de créer des feux nus dans les zones de protection et dans les parties clôturées ou délimitées des installations de réception des marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

**22-3-2 Dépôts de sécurité**

Il n'est pas prévu de zone de dépôt de sécurité au grand port maritime de Bordeaux.

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

Des règles complémentaires de ségrégation peuvent s'appliquer pour les conteneurs faisant l'objet de dépôts à terre. Ces règles sont précisées pour les classes de marchandises dangereuses concernées au chapitre 2.

Le logiciel de gestion du parc MD de l'exploitant contient des règles plus contraignantes au vu de l'étude de danger, les dérogations ne sont accordées que par la capitainerie.

**22-4 - FEUX SUR LES QUAIS ET LES TERRE-PLEINS**

Les travaux font l'objet d'un permis délivré par une personne dûment habilitée et nommément désignée, après accord de la capitainerie. Les consignes de sécurité émises par la capitainerie doivent être dûment respectées pendant la durée des travaux.

**22-5 - MATÉRIELS D'ÉCLAIRAGE**

L'utilisation de matériels mobiles d'éclairage dans les zones de manutention ou de dépôt de marchandises dangereuses est interdite, à l'exception de matériel de sécurité d'un type agréé, notamment pour l'emploi en atmosphère explosible.

Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pourra autoriser par dérogation l'emploi de matériel mobile d'éclairage non agréé, sous réserve qu'il soit en bon état, que les lampes soient protégées, qu'il ne produise pas de flamme nue et soit disposé de manière à être le moins exposé aux chocs.

La signalisation lumineuse des dépôts ou zones de manutention de marchandises dangereuses devra être effectuée par du matériel adapté et convenablement disposé.

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

Dans les zones de protection et dans les parties clôturées ou délimitées des installations de réception des marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire, les moteurs et machines non électriques, les installations et matériels électriques doivent satisfaire aux règles d'aménagement et d'exploitation des usines de pétrole brut, de ses dérivés et résidus.

**22-7 - TÉLÉPHONE – RADIOTÉLÉPHONE**

**22-7-1** Des moyens de communications téléphoniques ou radiotéléphoniques doivent être implantés à proximité des postes d'accostage, qu'ils soient spécialisés ou non. Au cas où ces moyens ne sont pas disponibles, des dispositions équivalentes doivent être prises et la veille radio peut être imposée durant la présence du navire au port.

**22-7-2** Une liaison directe doit être établie entre tout poste de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses en vrac et l'usine ou le dépôt

**22-5 - MATÉRIELS D'ÉCLAIRAGE**

Voir RPM

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

Voir RPM

**22-7 - TÉLÉPHONE – RADIOTÉLÉPHONE**

**22-7-1** L'usage des téléphones mobiles qui ne sont pas à sécurité intrinsèque est interdit dans les zones ATEX. Les appareils qui ne répondent pas aux normes de sécurité intrinsèque doivent être éteints.

**22-7-2**

Les liaisons téléphoniques avec les navires (Capitaine du navire et capitainerie) manutentionnant des marchandises dangereuses ou polluantes s'effectuent au moyen de téléphones portables dont les numéros sont communiqués à la

auquel aboutissent les canalisations de ce poste ou entre les navires et bateaux en cas de transbordement.

Les numéros d'appel ou fréquences radio doivent être affichés près des appareils fixés ou remis aux personnes utilisant un appareil portatif.

**SECTION III - DISPOSITIONS RELATIVES A LA PRÉVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES.**

**23-1 - DISPOSITIF GÉNÉRAL DE PRÉVENTION ET DE LUTTE**

Les dispositions prévues pour la prévention et la lutte contre les sinistres dans le code des transports (partie réglementaire) et les consignes spéciales édictées par l'autorité administrative ou par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire doivent être strictement observées. Il est interdit de jeter des matières dangereuses, des déchets, des résidus, et des matières en ignition dans les eaux du port sauf si cela est nécessaire pour assurer la sécurité du navire ou du bateau ou pour sauver des vies humaines. Pendant toute la durée du séjour dans le port d'un navire ou bateau chargé de marchandises dangereuses, le commandant de ce navire ou bateau doit faire assurer en permanence la surveillance du navire ou bateau.

**23-1-1 Dispositions générales**

Il doit exister dans chaque port un dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses dont l'organisation et le fonctionnement seront précisés par les règlements locaux ou par des consignes spéciales. Les moyens de sécurité permanents permettant de faire face aux dommages ou défaillances des véhicules et colis de marchandises dangereuses seront précisés.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire doit remettre à tous les capitaines ou patrons de navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses, dès leur arrivée au port, une documentation relative aux

capitainerie avant le début des opérations commerciales par l'intermédiaire des consignes de sécurité.

Pendant toute la durée de l'escale, les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes restent en veille VHF canal 12.

**SECTION III - DISPOSITIONS RELATIVES A LA PRÉVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES.**

**23-1 - DISPOSITIF GÉNÉRAL DE PRÉVENTION ET DE LUTTE**

La capitainerie oblige les navires contenant des marchandises dangereuses ou polluantes à assurer une veille permanente VHF 12 lors des opérations commerciales.

Les plans détaillés du navire, son plan de chargement, le manifeste ou la liste de ses marchandises doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition 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.

Les fiches de sécurité des marchandises transportées doivent être à disposition du bord et communiquées sur demande à la capitainerie.

**23-1-1 Dispositions générales**

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

un livret d'accueil pompiers sera mise en place à l'accès du site (Situation générale, accès au site, information sur l'exploitant principal, détail du matériel de sécurité et des dangers du site, information sur les locataires, Co-exploitants ou sous-exploitant, plan d'intervention, réseau d'eau, réseau électrique, liste des

dispositions prises en vue de prévenir et de faire face aux sinistres et aux accidents liés aux marchandises dangereuses.

Cette documentation constamment tenue à jour, traduite en anglais pour les capitaines et patrons non francophones comprend notamment :

- Une notice contenant un extrait des règlements locaux et des consignes spéciales concernant les sinistres ;
- l'énumération des moyens de lutte pouvant être mis à leur disposition avec indication des bureaux et services auxquels ils peuvent s'adresser de jour et de nuit pour y faire appel, ainsi que la liste des numéros de téléphone de ces bureaux et services ;
- un plan indiquant les points précis où se trouvent ces moyens et les postes d'appel téléphonique ouverts en permanence de jour et de nuit ;
- une information sur les moyens d'alerte dont le port dispose à l'intention des usagers ;

stocks (marchandises dangereuses ou non), fiche de données de sécurité des marchandises dangereuses présentes sur site.

L'exploitant s'engage à fournir à la capitainerie tout document traitant des mesures de sécurité incluant les plans d'urgence, fiches alertes et consignes, les procédures, les formations du personnel concerné, la liste de son matériel de sécurité et la preuve de son entretien. Ces plans et procédures doivent être établis en concertation avec l'AIPPP.

Des exercices doivent être menés régulièrement en concertation avec les divers intervenants et en particulier le SDIS.

Le port met à disposition des exploitants deux pompes à incendie fixes, l'une à Bassens amont, poste 415, pour permettre le traitement des opérations de manutention de nitrate d'ammonium, l'autre à Bassens aval, au poste 436, pour le traitement des marchandises dangereuses liquide en vrac.

Les accès aux bouches, matériels de lutte contre l'incendie et avertisseurs doivent toujours rester libres et en bon état de fonctionnement.

Tout navire ou bateau dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite doit le déclarer immédiatement à la capitainerie. Toute intervention sur ces équipements ne peut s'effectuer qu'après accord préalable de la capitainerie.

Tout navire ou bateau chargeant, déchargeant ou ayant en transit des marchandises dangereuses doit maintenir à bord pendant toute la durée de son séjour au port un équipage suffisant pour assurer une veille efficace et intervenir immédiatement en cas de besoin ou pour faire déplacer le navire sur ordre de la capitainerie.

En cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses ou polluantes, et, indépendamment du déclenchement des autres plans d'urgence, la capitainerie peut déclencher le Plan Portuaire de Sécurité.

Le dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres et l'organisation des secours sont décrits dans le plan portuaire de sécurité qui définit les mesures et l'organisation des secours en cas de sinistre.

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

Il doit exister, sur les postes spécialisés, un avertisseur sonore suffisamment puissant pour donner l'alerte en cas de danger. La commande de l'avertisseur est située de telle sorte qu'elle puisse être actionnée immédiatement en cas de danger sur le plan d'eau, les terre-pleins et les ouvrages de toute nature par du personnel formé à cet égard.

**23-2 - PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT**

**23-2-1** Les navires transportant en vrac des hydrocarbures ou des substances liquides nocives entrant dans le champ d'application des annexes I et II de la convention MARPOL 73/78 sont tenus de décharger leurs résidus et mélanges contenant ces marchandises à éliminer, dans les installations de réception prévues à cet effet.

Les règlements locaux explicitent les mesures prises pour la mise en œuvre de ces précautions dans chaque port concerné par la règle 38 de l'annexe I ou par la règle 18 de l'annexe II de MARPOL 73/78.

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

La capitainerie doit immédiatement être informée de tout accident ou incident concernant des marchandises dangereuses ou polluantes.

Tout capitaine, patron, gardien, exploitant au cas où un sinistre viendrait à se déclarer à son bord ou sur les terre-pleins, doit impérativement prévenir :

- la capitainerie (VHF 16/12 et téléphone) ;
- les sapeurs-pompiers (Téléphone 18).
- les usagers à proximité au moyen d'une sirène.

Et en même temps qu'il prend les premières mesures de lutte en utilisant ses moyens propres ou les moyens installés en permanence sur les quais et terre-pleins.

**23-2 - PRÉCAUTIONS PARTICULIÈRES POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DU PORT**

**23-2-1** Les résidus de cargaison relevant des annexes I et II de Marpol 73/78 suivent la procédure de collecte établie dans le plan de collecte du grand port maritime de Bordeaux, conformément à la réglementation en vigueur.

Les opérations de déchargement des résidus de cargaison et déchets d'exploitation des navires dans les eaux du port sont interdites en dehors des installations de réception agréées par l'autorité portuaire et des moyens mis à disposition par les sociétés chargées de la collecte des déchets, agréés par l'autorité portuaire.

En cas de déversement accidentel, la capitainerie doit être immédiatement prévenue, pour qu'elle fixe les moyens particuliers à adopter pour la situation donnée, et les modalités de leur mise en œuvre dans le cadre du plan portuaire de sécurité.

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

**23-2-2** Les règlements locaux fixent les conditions dans lesquelles les autres déchets ou résidus de marchandises dangereuses doivent être provisoirement conservés à bord des navires et bateaux avant leur débarquement sur des engins spéciaux adaptés à cet effet.

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

**23-2-2** Les résidus (liquides, solides) provenant de la manutention des matières dangereuses doivent être réduits à leur plus petit volume à bord des navires et bateaux.

L'évacuation des résidus est effectuée sous la responsabilité exclusive des capitaines des navires et patrons des bateaux suivant la procédure établie dans le plan de réception et de traitement des déchets du grand port maritime de Bordeaux.

L'accord de la capitainerie doit être sollicité et obtenu avant le début des opérations. En aucun cas, ces résidus conditionnés ou non ne doivent séjourner dans les limites administratives du port.

Le rejet d'eau de lavage des ponts, des cales et des citernes souillés de marchandises dangereuses et polluantes est interdit dans les eaux du port.

Le rejet des eaux des citernes de cargaison est interdit dans les eaux du port. Toutefois, si pour des raisons de sécurité et/ou de stabilité, certains navires ne peuvent se conformer à cette interdiction, une autorisation exceptionnelle peut leur être accordée par la capitainerie après production d'un certificat établi par un expert agréé, indiquant que l'eau est propre au sens des normes indiquées par la réglementation.

Tout navire qui, après analyse de l'eau, n'est pas autorisé à déballaster dans le port, doit se conformer aux conditions fixées par la convention Marpol et la réglementation en vigueur sur les installations de réceptions portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison et, dans ce cas, décharger les effluents à terre dans des installations adéquates mises à disposition par l'exploitant.

Les bons d'enlèvement et les bordereaux de suivi des déchets (BSD) devront être adressés au concessionnaire, par l'agent ou le consignataire et en copie à la capitainerie.

Les déchets ou résidus de marchandises dangereuses provenant des navires et bateaux doivent être évacués suivant un protocole spécifique approuvé par le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires. Ils sont

**23-2-3** Lors des opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises polluantes visées par les annexes I, II, III de la Convention MARPOL, des moyens adaptés doivent être disponibles en quantité suffisante et prêts à être mis en œuvre pour lutter contre une pollution accidentelle des plans d'eau, due à un déversement de produits, tels que barrages flottants, engins de récupération et de stockage des produits répandus, produits appropriés dispersants ou neutralisants et appareils d'épandage de ces produits, à la charge de l'exploitant.

Les règlements locaux fixent les moyens à adopter et les modalités de leur mise en œuvre.

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

A moins de dispositions particulières prescrites par le règlement local ou l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, au cours des manutentions ou mises en dépôt de marchandises dangereuses, l'exploitant ou le responsable des opérations doit prendre les précautions adéquates pour éviter tout risque de pollution ou de contamination des hangars, quais ou terre-pleins.

Des mesures devront immédiatement être prises par l'exploitant en accord avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour rétablir une situation normale en cas de pollution ou contamination des hangars, quais ou terre-pleins.

Les terre-pleins ayant servi à la manutention de marchandises dangereuses ne doivent être utilisés à la manutention de matières alimentaires qu'après vérification et nettoyage efficace, si nécessaire.

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 exploitants des postes spécialisés où sont manutentionnées des marchandises polluantes visées par les annexes I, II, III de la convention Marpol doivent disposer des moyens fixes et mobiles pour faire face à une pollution accidentelle due à un déversement de marchandise polluante.

L'organisation de la lutte contre la pollution et l'inventaire des moyens disponibles doivent être tenus à la disposition de la capitainerie.

En cas de pollution du plan d'eau, la personne à l'origine de la pollution et l'exploitant sont tenus, dès qu'ils en ont connaissance, de prendre ou faire prendre toutes les mesures possibles pour mettre fin à la cause de la pollution, d'évaluer les conséquences de l'incident ou de l'accident, y remédier et informer sans délai la capitainerie.

Les mesures applicables sont explicitées, suivant le cas, dans les règlements d'exploitation des quais et appontements ou dans les plans de secours des entreprises.

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

Le lavage et le nettoyage des contenants ou d'objets souillés par des matières dangereuses ou polluantes ne sont autorisés que sur des postes spécialisés et après autorisation de la capitainerie.

**SECTION IV – GARDIENNAGE****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, sauf dérogation accordée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Dans tous les cas, le gardiennage doit être effectué par une entreprise agréée par l'autorité préfectorale et du personnel justifiant d'une formation dans le domaine des marchandises dangereuses reconnue par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Il est exercé aux frais et risques de celui qui a la garde de la marchandise.

Le gardiennage du navire ou bateau peut, dans certains cas, être effectué par l'équipage du navire ou bateau, sous la responsabilité du commandant, le gardiennage à terre étant, de toute façon, assuré conformément aux conditions générales définies par le présent article.

Le personnel de gardiennage a pour mission de faire respecter les prescriptions réglementaires en faisant appel si nécessaire à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. En cas de nécessité ou d'incident, les gardiens doivent immédiatement alerter l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

**24-2 - LORS DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION**

Le gardiennage est imposé durant toute la durée des opérations de chargement, de déchargement, ou de transbordement et même, s'il y a lieu, pendant tout le séjour du navire, bateau ou véhicule ou des marchandises dangereuses dans le port.

Les règlements locaux ou des consignes spéciales de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire précisent pour chaque classe de marchandises les conditions particulières de gardiennage.

**SECTION IV – GARDIENNAGE****24-1 - LORS DE LA PRÉSENCE DANS LE PORT**

Lorsque celui qui a la garde de la marchandise n'est pas clairement identifié, le gardiennage est exercé aux frais et risques de l'exploitant.

**24-2 - LORS DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION**

Lors des opérations de manutentions, les conditions particulières de gardiennage sont précisées, quand il y a lieu, par la capitainerie.

Les modalités de gardiennage des zones de protection sont précisées, pour chaque classe, s'il y a lieu, dans le chapitre 2 du présent règlement.

**24-3 – GARDIENNAGE D'UN DÉPÔT A TERRE**

Lors d'un dépôt à terre, les modalités de gardiennage pour chaque classe de marchandises dangereuses sont précisées, s'il y a lieu, dans le chapitre 2 du présent règlement.

*TITRE III*

*DISPOSITIONS SPÉCIALES*

*A LA MANUTENTION*

**SECTION I - OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT,  
DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

**31-1 – CONDITIONS**

Les opérations d'embarquement, de débarquement et de manutention à bord et à terre, ainsi que celles de transbordement, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, qui fixe avec les commandants de navires ou bateaux et les manutentionnaires les modalités d'exécution des opérations.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire l'entrée, le chargement, le déchargement dans le port, ou prescrire l'évacuation dans les délais les plus brefs de toute marchandise dangereuse ne répondant pas aux prescriptions réglementaires.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire, avant d'autoriser une manutention de marchandises dangereuses, peut vérifier les conditions de son exécution et interdire l'utilisation de matériel inadapté ou ne présentant pas les garanties nécessaires.

**31-2 – INTERDICTIONS**

Toute manutention de colis de marchandise dangereuse, est interdite à bord ou à proximité d'un navire-citerne ou d'un bateau-citerne pendant les périodes de chargement, de déchargement et de ballastage ou toutes opérations sur les citernes à cargaison. Cette disposition s'applique à l'intérieur des zones de protection.

**SECTION II - OPÉRATIONS PARTICULIÈRES**

Afin de réduire le séjour du navire ou bateau et des marchandises dangereuses dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire 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.

**SECTION I - OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE  
DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE  
TRANSBORDEMENT**

**31-1 – CONDITIONS**

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

Le personnel impliqué dans les opérations de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dangereuses est formé aux risques inhérents à la réalisation des opérations et aux marchandises dangereuses.

Les matériels de levage et les installations électriques utilisés sur les terminaux sont conformes à la réglementation qui leur est applicable. Ils sont à jour de leur contrôle périodique et les éventuelles remarques bloquantes formulées à cette occasion doivent être levées.

**31-2 – INTERDICTIONS**

Voir RPM

**SECTION II - OPÉRATIONS PARTICULIÈRES**

Voir RPM

**32-1 - OPÉRATIONS VISANT LES ENGINES DE TRANSPORT**

Les règlements locaux fixent au besoin les règles particulières applicables à la manutention, à la circulation et au stationnement des véhicules routiers, des wagons, des conteneurs dans le port considéré.

Les arrêts des véhicules routiers nécessaires à l'acheminement des marchandises ne sont pas considérés comme stationnements au sens du présent règlement tant que le chauffeur conserve la garde du véhicule.

**32-2 - OPÉRATIONS DE NUIT**

Sauf dispositions contraires fixées par les règlements locaux, la période de nuit sera considérée comme commençant une heure après le coucher du soleil et comme se terminant une heure avant son levée.

Les règlements locaux indiquent, pour les différentes classes de marchandises dangereuses, les opérations de chargement, de déchargement ou de manutention qui ne peuvent pas avoir lieu de nuit ou dans quelles conditions elles peuvent être autorisées.

**32-1 - OPÉRATIONS VISANT LES ENGINES DE TRANSPORT**

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du port doivent emprunter lorsqu'elles existent, les voies routières et allées matérialisées, respecter le code de la route, le règlement particulier de police du port et le plan de circulation et de stationnement en vigueur.

En supplément, pour les véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses dans le port, les chauffeurs doivent respecter l'arrêté ADR. Pour les véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses, la capitainerie peut subordonner son autorisation de passage en zone portuaire à horaire et itinéraire particulier.

Sur les terre-pleins, ils doivent circuler à vitesse réduite et se conformer aux prescriptions du règlement particulier de police du port de Bordeaux.

Ne peuvent être autorisés à pénétrer dans la zone de protection d'un navire chargeant ou déchargeant que les véhicules et engins nécessaires à la manutention.

Le dépôt à terre des conteneurs est subordonné au respect des règles prescrites, pour chaque classe de marchandises dangereuses, dans le chapitre II du présent règlement.

La gestion de la circulation des wagons sur le réseau ferré portuaire (RFP) est soumise au respect du document de référence cité à l'article 21-2-4

Une consigne locale d'exploitation établit les conditions de desserte des voies du RFP sur chacun des sites portuaires.

**32-2 - OPÉRATIONS DE NUIT**

Sauf dispositions contraires fixées par la capitainerie, les opérations de chargement déchargement et manutention sont autorisées de nuit au port de Bordeaux.

**SECTION III - MANUTENTION DE MARCHANDISES  
DANGEREUSES EN VRAC**

**33-1 - LIEUX ET MODES OPÉRATOIRES AUTORISÉS**

Les manutentions de marchandises dangereuses transportées en vrac ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialisés adaptés à la nature et à la quantité de marchandise concernée, et en tenant compte des autres marchandises transportées par le navire ou bateau.

Lorsqu'il s'agit d'un terminal en mer, des moyens appropriés doivent être mis à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour effectuer les contrôles réglementaires et toute intervention qu'elle estimera nécessaire. Ces moyens sont à la charge de l'exploitant.

A défaut de poste spécialisé pour la manutention de marchandises dangereuses en vrac, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pourra autoriser une telle opération sous réserve que le poste désigné soit équipé de moyens fixes ou mobiles de sécurité, d'intervention et de protection de l'environnement, adaptés à la nature et à la quantité de marchandise en cause.

Les opérations de manutention des marchandises dangereuses en vrac à l'état gazeux, liquide ou solide doivent être effectuées suivant les modes opératoires propres au navire et au poste spécialisé pour la marchandise (manuel d'exploitation). Toute modification du mode prévu doit être acceptée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Dans tous les cas les opérations de manutention des marchandises dangereuses solides en vrac s'effectuent conformément aux dispositions appropriées du code IMSBC.

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

**33-2-1** Avant la mise en route des opérations, chaque intervenant doit vérifier le bon état des installations dont il a la responsabilité et s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sécurité qui le concernent au regard de la réglementation en

**SECTION III - MANUTENTION DE MARCHANDISES  
DANGEREUSES EN VRAC**

**33-1 - LIEUX ET MODES OPÉRATOIRES AUTORISÉS**

Les manutentions de marchandises dangereuses transportées en vrac sont effectuées aux emplacements fixés dans l'article 21-2-2 du présent règlement.

La liste de ces emplacements est reprise aux annexes 5 et 9 du présent règlement.

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

**33-2-1** L'exploitant et/ou le Capitaine du navire doivent respecter les recommandations de l'ISGOTT et veiller à ce qu'aucun rejet inflammable, générateur de risques, ne puisse se produire dans l'atmosphère.

<p>vigueur, des prescriptions de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et des consignes particulières à chaque installation.</p> <p>Le responsable des opérations, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau doivent vérifier en commun, en particulier, l'étanchéité des raccordements, la mise en place des dispositifs de sécurité, le bon fonctionnement des moyens de télécommunications et des alarmes (téléphone, interphone, V.H.F.).</p> <p>Le responsable des opérations, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau doivent convenir, par écrit, des modalités de pompage ou des autres moyens de transbordement, et d'arrêt d'urgence des opérations.</p> <p><b>33-2-2</b> A bord des navires et bateaux en cours de chargement ou de déchargement, ainsi qu'à terre, un personnel qualifié suivra constamment les opérations et les fera cesser immédiatement, s'il y a lieu.</p> <p>Ce personnel ne s'éloignera en aucun cas de son poste et il devra être constamment en mesure de fermer ou de faire fermer les vannes terminales des canalisations, et prendre les premières mesures qui s'imposent.</p> <p>Le nombre des agents qualifiés surveillant les opérations à terre sera au minimum de deux. L'un d'eux devra se tenir constamment au poste de commande ou auprès des vannes des canalisations. L'autre devra être présent sur le site de réception et de manutention et en liaison constante avec le premier.</p> <p>Toutefois ces mesures pourront être adaptées, avec l'accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, dans le cas où des dispositifs de surveillance et d'intervention à distance sont mis en place.</p> <p><b>33-2-3</b> Quand l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'exploitant ou le commandant du navire ou bateau juge qu'il y a danger, notamment d'origine météorologique, ou inconvenient à continuer le travail, les opérations sont immédiatement suspendues. La reprise des opérations après retour à une situation normale doit être décidée par l'exploitant, le commandant du navire et après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.</p>	<p>La manutention de certains cargaisons peut générer de la poussière. Les caractéristiques et propriétés de ces poussières (toxicité, inflammabilité en particulier) doivent être prises en compte par l'exploitant.</p> <p><b>33-2-2</b> Voir RPM</p> <p><b>33-2-3</b> Toutes les opérations de manutention de marchandises dangereuses en vrac doivent cesser lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître sérieusement les risques.</p> <p>Des dispositifs de détection et de mesures des orages et de la foudre ainsi que des consignes de mise en sécurité sont établis et mis en œuvre par les exploitants.</p> <p>En cas d'alerte crue de niveau orange ou rouge, délivrée sur le site de vigilance du ministère en charge des transports pour le secteur de confluence Garonne Dordogne, prévoyant l'atteinte ou le dépassement de la cote 4.60m NGF (+ référence altimétrique locale propre à la station de mesure pour</p>
--	---

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

Après l'accostage du navire et avant tout commencement des opérations de manutention, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau (dans le cas de transbordement, entre deux navires ou bateaux, chacun des deux commandants) remplissent, chacun pour ce qui le concerne, la liste de contrôle établie selon les recommandations de l'O.M.I., figurant à l'annexe 2 du présent règlement. La liste est signée par les deux parties, chacune s'assurant que, pour ce qui la concerne, les prescriptions qu'elle contient seront respectées pendant toute la durée des opérations de manutention.

Toutefois, des listes de contrôle autres que celles figurant à l'annexe 2 du présent règlement peuvent être utilisées, à la satisfaction de l'exploitant et du commandant du navire ou du bateau (ou, dans le cas de transbordement entre deux navires ou bateaux, chacun des deux commandants), sous réserve que ces listes de contrôle :

- soient au moins aussi exhaustives que celles figurant à l'annexe 2 du présent règlement ;
- soient établies au moins en français ; et
- soient tenues à jour et intégrées au règlement local selon les modalités prévues par les articles 11-2-3-1 et 11-2-3-2 du présent règlement.

Si ces opérations sont effectuées à un poste spécialisé privé, la liste doit simplement être tenue à la disposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ; cependant, en cas de non concordance, aucune opération ne devra commencer sans son autorisation.

Si les opérations de manutention sont effectuées à un poste spécialisé non privé, la liste doit être présentée à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire avant qu'elles ne débutent, sauf si le règlement local dispense certains navires ou installations de cette présentation préalable. Une telle dispense ne peut toutefois être accordée que pour les transbordements. Les officiers de port ou officiers adjoint peuvent s'assurer à tout moment que la liste de contrôle a été correctement

obtenir une cote marine) la capitainerie informe les exploitants, au moins une heure avant l'atteinte ou le dépassement de ce seuil, de faire cesser ou de différer leurs opérations de manutention.

La reprise des opérations doit être décidée conjointement par l'exploitant et le commandant du navire après en avoir informé la capitainerie.

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

Voir RPM

remplie et que ses indications sont respectées ; ils peuvent interdire ou faire arrêter à tout moment les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement.

Le lavage au pétrole brut ne peut être autorisé que si les conditions d'inertage prévues sont respectées (MARPOL annexe I - règles 33 et 35).

### **33-4 - FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT**

A l'exception des flexibles faisant partie des composants des systèmes de transfert visés par la norme NF EN ISO 20519 dans le cadre du soutage de GNL les caractéristiques relatives aux conditions d'emploi des flexibles doivent répondre aux dispositions de l'appendice IV.1 de l'arrêté TMD, sauf dérogation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Pour le chargement ou le déchargement des navires et bateaux au moyen de flexibles ou de bras, les dispositions suivantes doivent être prises :

- l'amarrage du navire ou du bateau et la longueur de flexible comprise entre les raccords des conduites fixes sont tels qu'aucun effort anormal ne puisse être exercé sur le flexible ou sur le bras au cours des mouvements auxquels peut être soumis le navire ou le bateau pendant la durée de ces opérations ;
- toutes dispositions sont prises, tant à terre que sur le navire ou sur le bateau, pour éviter que le flexible ne puisse frotter contre un corps susceptible d'en produire l'usure ou l'échauffement, ou d'y provoquer une charge d'électricité statique ;
- les quais, appontements, ducs d'Albe ou pontons sont disposés ou équipés de telle sorte que le flexible, branché ou non, ne puisse être écrasé par le navire ou le bateau lors des manœuvres ou mouvements anormaux ;
- en cas d'incident, l'opération de chargement ou de déchargement peut être interrompue par un dispositif approprié.

### **33-5 - LIAISONS ÉQUIPOTENTIELLES**

**33-5-1** Lors du chargement, du déchargement ou du transbordement de navires ou bateaux, les mesures suivantes doivent être prises si les marchandises manutentionnées présentent l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

### **33-4 - FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT**

Voir RPM

### **33-5 - LIAISONS ÉQUIPOTENTIELLES**

Chaque exploitant à la responsabilité de mettre en place sa liaison équipotentielle si cette dernière est obligatoire.

Lorsque la tuyauterie de chargement et de déchargement de l'appontement n'est pas isolée électriquement du navire ou bateau par un joint isolant, une liaison équipotentielle doit être établie entre le navire et la terre. La liaison doit comporter un dispositif de coupure agréé sécurité intrinsèque ; ce dispositif doit être ouvert lors de la mise en place ou de la dépose de la liaison et doit être fermé avant le branchement et jusqu'après débranchement du bras de chargement ou du flexible. De même une telle liaison doit être établie entre navires ou bateaux à couple lorsque la tuyauterie de transbordement ne comporte pas de joint assurant une isolation électrique.

**33-5-2** Lorsque la tuyauterie fixe de chargement ou de déchargement de l'appontement est isolée électriquement du navire ou du bateau, la liaison équipotentielle entre l'appontement et le navire ou le bateau n'est pas prescrite. De même, la liaison équipotentielle entre navires ou bateaux à couple n'est pas prescrite lorsque la tuyauterie de transbordement comporte au moins un joint assurant l'isolation électrique.

**33-5-3** Lorsque l'appontement est protégé électriquement contre la corrosion, des dispositions spéciales doivent être prises pour limiter les courants vagabonds et faire l'objet d'une consigne affichée à proximité des points de chargement ou de déchargement.

**SECTION IV - MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES  
CONÇUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU  
DES LIQUIDES EN VRAC**

**34-1 – CONDITIONS**

Les opérations de manutention de produits solides à bord de ces navires ne sont autorisées que lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- tous les espaces et citernes à cargaison du navire ont été nettoyées et ventilées jusqu'à leur dégazage présentant des garanties suffisantes pour les opérations envisagées ;

**SECTION IV - MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES  
CONÇUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES  
OU DES LIQUIDES EN VRAC**

**34-1 – CONDITIONS**

Outre les conditions prescrites par le RPM, les règles suivantes s'appliquent pour les navires mixtes (OBO) conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac :

- Les informations nécessaires à l'admission du navire doivent parvenir à la capitainerie par son système d'information et selon les formats et

- les capacités contiguës (autres qu'espaces et citernes à cargaison) ont été nettoyées et sont maintenues soit dégazées, soit inertées et purgées, de telle manière qu'elles présentent des garanties de sécurité suffisantes pour les opérations envisagées ;
- les manutentions de colis concernant les approvisionnements de ces navires sont interdites à l'aplomb des tranches cargaison, qu'elles contiennent des produits dangereux ou qu'elles ne soient pas dégazées ;
- les citernes à résidus et eaux de lavage ("slops tanks") doivent être inertées ou dégazées, ou traitées de manière à assurer une sécurité équivalente, jugée satisfaisante par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, telle que ballastage complet, couche de mousse, etc.

Ces navires ne sont autorisés à débiter leurs opérations de manutention qu'après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, délivrée au vu du certificat de l'expert agréé. Toute dégradation de la situation, constatée par le certificat dressé par l'expert agréé, entraîne l'arrêt immédiat des opérations de manutention.

Le règlement local indique les conditions dans lesquelles les informations nécessaires à l'admission du navire à un poste à quai doivent parvenir à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire avant son arrivée, en particulier lorsque les opérations de manutention doivent commencer dès l'accostage. Ces informations comportent l'état des slops. Le règlement local définit les conditions de dispense éventuelle de certificat.

#### **SECTION V - MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

##### **35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT**

L'exploitant désigné pour effectuer une manutention de marchandises dangereuses, doit être au courant des risques inhérents à cette manutention et des mesures à prendre en cas d'urgence.

modèles disponibles au port au plus tard lorsque le navire se trouve à la bouée d'atterrissage BXA;

- lorsqu'ils n'ont pas transporté d'hydrocarbures durant leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai qui leur a été désigné par la capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci doit être inertée.
- lorsqu'ils ont transporté des hydrocarbures durant 1 de leurs 3 derniers voyages, les navires, dès leur arrivée au poste à quai qui leur a été désigné par la capitainerie, sont soumis à un contrôle de l'explosivité des cales, des ballasts, de la chambre des pompes et de toutes les capacités vides, qui donne lieu à la délivrance par un expert agréé d'un certificat de dégazage;
- si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci doit être inertée.

Dans l'attente de la fourniture à la capitainerie du certificat de l'expert agréé, les mesures de sécurité concernant les navires pétroliers non dégazés doivent être appliquées. Les opérations commerciales ne peuvent pas commencer avant la fourniture de ce certificat à la capitainerie.

Toutefois, il n'est pas exigé de certificat de contrôle pour les navires OBO qui, dans le passé, ont transporté uniquement des vracs secs ou après leur troisième escale consécutive au GPMB sans avoir chargé d'hydrocarbures entre temps.

#### **SECTION V - MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

##### **35-1 - DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT**

L'exploitant s'assure que les marchandises dangereuses qui pénètrent dans le périmètre dont il a la charge, ont été dûment certifiées ou déclarées par les chargeurs concernés comme étant convenablement identifiées, emballées,

Il doit s'assurer que les appareils utilisés à cet effet conviennent à l'emploi, qu'ils sont utilisés par des personnes qualifiées et que les directives établies au besoin par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont respectées et il doit prendre les dispositions nécessaires pour que les opérations se déroulent en toute sécurité

Il s'assure notamment que les personnels effectuant la manutention des colis de marchandises dangereuses prennent les précautions nécessaires, en particulier pour éviter les chocs et détériorations des emballages.

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

Tout colis présentant des anomalies ou fuites ne peut être remis au transport. Il devra être examiné par le responsable afin de déterminer si le colis peut être manutentionné ou fixer les mesures à prendre.

Toute manutention de marchandises ou matériels quelconques ne peut être effectuée au-dessus des marchandises dangereuses que si celles-ci sont efficacement protégées contre les chutes ou les chocs des produits manutentionnés.

Un colis contenant des marchandises dangereuses ne doit pas être placé au-dessus, au-dessous ou à côté de colis contenant des matières alimentaires ou incompatibles.

## **SECTION VI - ADMISSION – CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CONTENEURS**

### **36-1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Les marchandises conditionnées en conteneurs peuvent bénéficier de dispositions particulières fixées par le règlement local ou le représentant qualifié de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire concernant la quantité, la durée de stationnement, la distance de protection, définies dans les différentes classes du chapitre II du présent règlement si les prescriptions suivantes sont respectées :

- les conteneurs chargés de marchandises dangereuses, sauf les conteneurs citernes doivent être accompagnés d'un certificat d'emportage,
- la ventilation et les mesures à prendre en cas de fuite et de coulage doivent être prévues.

marquées et étiquetées pour être conformes aux règlements qui s'appliquent à tous les modes de transport entrant en jeu dans la chaîne de transport.

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

Voir RPM

## **SECTION VI - ADMISSION – CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CONTENEURS**

### **36-1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

L'exploitant vérifie que tous les conteneurs ou citernes renfermant des marchandises dangereuses sont convenablement étiquetés ou marqués conformément au code IMDG ou aux normes appropriées applicables au mode de transport utilisé.

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

<p><b><u>36-2 – CONFORMITE A LA CONVENTION C.S.C.</u></b> (modifié par arrêté du 29/11/2016)</p> <p>Tout conteneur doit être muni d'une plaque d'agrément conforme aux dispositions de la Convention C.S.C. En outre, les dates d'inspection périodiques du conteneur sont gérées selon les dispositions de la division 431 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires.</p> <p>Tout conteneur ne possédant pas de plaque C.S.C, ou dont les dates d'inspection périodiques ne sont pas gérées conformément aux dispositions de la division 431 précitée, ou dépourvu de certificat d'emportage doit être immobilisé et remis à son responsable dans les plus brefs délais.</p>	<p>En cas de fuite ou coulage constaté sur un conteneur ou une citerne, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires pour faire cesser la fuite et mettre en place les mesures de sécurité appropriées.</p> <p>Un suivi qualitatif et quantitatif du trafic de marchandises dangereuses sur les terminaux de Bassens et du Verdon, par classe ou par sous-classe, est mis en place. Une procédure d'enregistrement de ces données est établie.</p> <p>L'exploitant dispose d'une liste des marchandises dangereuses se trouvant en tout endroit sous sa garde immédiatement disponible pour pouvoir être consultée par la capitainerie ou les services de secours.</p> <p>Cette liste doit indiquer la quantité, la désignation officielle de transport, le numéro ONU des marchandises ainsi que l'endroit précis où elles se trouvent entreposées.</p> <p>L'exploitant s'assure qu'aucune personne non habilitée n'ouvre un conteneur ou une citerne qui renferme des marchandises dangereuses ou n'intervienne d'aucune manière sur celui-ci.</p> <p>Pour qu'une citerne soit déclarée non dangereuse, un certificat indiquant que la citerne a été lavée et dégazée doit être transmis à la capitainerie.</p> <p>L'ouverture éventuelle des conteneurs chargés de marchandises dangereuses doit être effectuée avec toutes les précautions concernant la protection du personnel et sous réserve de l'autorisation de la Capitainerie et au besoin des autres autorités concernées.</p> <p>L'exploitant a l'obligation de se munir d'un équipement destiné à recevoir les conteneurs et citernes mobiles perdant leur contenu (gatte de rétention).</p> <p><b><u>36-2 – CONFORMITE A LA CONVENTION C.S.C.</u></b> Voir RPM</p>
---	---

*TITRE IV*

*DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX*

**SECTION I - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

**41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS  
D'INERTAGE ET DE DÉGAZAGE**

Les citernes non dégazées des navires ou bateaux, qui stationnent ou circulent dans le port, doivent être hermétiquement fermées, à l'exception des dispositifs d'équilibrage, qui doivent être munis de coupe-flammes efficaces.

Lorsque les orifices des citernes doivent être ouverts, l'ouverture doit être faite séparément et successivement pour les différents orifices sur un même navire ou bateau. Un même orifice ne doit rester ouvert que pendant le temps strictement nécessaire ; aussitôt après il doit être hermétiquement fermé.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont soumises à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Elles doivent être exécutées selon les prescriptions des règlements locaux ou de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et aux emplacements désignés à cet effet.

La teneur en gaz toxiques, inertes ou inflammables doit être vérifiée par du personnel compétent et avec des appareils appropriés. La citerne ne doit plus contenir des matières ou résidus pouvant produire des gaz inflammables ou toxiques.

Les opérations d'inertage et de dégazage doivent être attestées par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui précise :

- l'objet pour lequel il a été établi ;
- le nom et la qualité de l'expert qui l'a rédigé ;
- la date, l'heure, le lieu du contrôle ;
- le nom du navire, les parties contrôlées et le résultat de ce contrôle.

Le capitaine du navire doit le signer et en recevoir une copie. Ce certificat doit être communiqué à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, éventuellement aux entreprises concernées.

[Sauf cas particulier prévus par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer \(SOLAS 74\), un navire est considéré comme](#)

**SECTION I - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

**41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPÉRATIONS  
D'INERTAGE ET DE DÉGAZAGE**

Les opérations de ventilation des cales et citernes des navires et bateaux ayant transporté des liquides inflammables peuvent être exécutées sur les zones de mouillage et dans les chenaux d'accès après autorisation de la capitainerie.

Le lavage et le dégazage des citernes des navires ayant transporté des liquides inflammables en vrac peuvent être entrepris, après autorisation de la capitainerie et accord de l'exploitant, aux postes spécialisés. Le cas échéant, un certificat d'inertage, établi par un expert agréé par le grand port maritime ou une attestation du commandant du navire indiquant que le navire dispose d'une installation de gaz inerte en bon état de fonctionnement doit être fourni à la capitainerie avant le début des opérations.

Les opérations de dégazage, de nettoyage des citernes ou la mise sous atmosphère inerte doivent être effectuées conformément au manuel d'exploitation du navire.

inerté lorsque toutes ses capacités, y compris les circuits de tuyautage et le cas échéant, les espaces entourant ces capacités, sont maintenus sous une pression positive, et présentent un taux d'oxygène rendant leur atmosphère ininflammable.

Un navire dégazé est un navire dont toutes les capacités sont dégazées et qui présente un taux d'oxygène de 21% en volume. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la teneur en oxygène de l'atmosphère soit de 21% en volume lorsque l'opération de dégazage est effectuée pour des raisons liées à la qualité des produits et qu'il n'est pas prévu d'entrer dans la citerne.

Les états inertés et dégazés sont couramment appréciés en comparant la teneur en gaz inflammable des capacités à un pourcentage fixé de la limite inférieure d'explosivité (L.I.E) en fonction du but poursuivi.

#### **41-2 - PRESCRIPTIONS DIVERSES**

Il est interdit de fumer ou de créer des feux nus, dans les zones de protection.

Sauf nécessité, les ouvertures des capacités et citernes doivent être maintenues fermées, les dispositifs de détection incendie, s'ils existent, en fonction et les moyens de lutte incendie prêts à être immédiatement utilisés. Des dispositions devront être prises à bord des navires, pour que l'équipage puisse intervenir immédiatement en cas de besoin, et pour qu'une personne désignée à l'avance, fasse usage sans délai des moyens de liaison disponibles pour donner l'alerte.

#### **41-2 - PRESCRIPTIONS DIVERSES**

##### **41-2-1 INTERDICTION DE FUMER**

Il est interdit de fumer sur les navires ou bateaux transportant des marchandises dangereuses, excepté dans les locaux désignés à cet effet par le commandant du navire ou le patron du bateau.

##### **41-2-2 APPAREILS ÉLECTRIQUES PORTATIFS**

Les appareils électriques portatifs, y compris les appareils d'échantillonnage et de jaugeage, qui sont utilisés dans tout espace ou local dans lequel une atmosphère inflammable risque de se propager, doivent être d'un type certifié sûr aux fins d'emploi dans une atmosphère inflammable.

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

##### **4-2-3 FUMIGATION- DÉSINFESTATION - DÉSINSECTISATION :**

L'utilisation de pesticides à bord des navires ou bateaux pendant leur escale dans les limites du port de Bordeaux est soumise à l'autorisation préalable de la capitainerie qui en définit les conditions d'utilisation et les consignes de sécurité à respecter.

**SECTION II - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES**

**42-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Sauf si le règlement local en dispose différemment, lorsqu'elles ne sont pas à bord d'un navire porte-barges, les barges chargées de marchandises dangereuses sont soumises aux règles applicables aux bateaux au titre du présent règlement pour ce qui concerne le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes.

**SECTION III - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES ENGINS DE SERVITUDE**

**43-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Les mesures de sécurité jugées nécessaires par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont fixées soit par les règlements locaux, soit par des consignes particulières.

Toutes les opérations relatives à des produits inflammables par des engins de servitude seront préalablement autorisées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Ces opérations doivent se dérouler conformément aux recommandations de l'OMI en la matière.

Les navires et bateaux dont, toute ou partie de la cargaison a fait l'objet d'une fumigation au départ du port précédent, doivent le déclarer à la capitainerie avant leur arrivée au grand port maritime de Bordeaux et se soumettre à la procédure émise par la capitainerie.

**SECTION II - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES**

**42-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

**SECTION III - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE  
SUR LES ENGINS DE SERVITUDE**

**43-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Les engins de servitude qui travaillent dans les zones de protection établies autour de navires ayant à bord des matières dangereuses sont soumis aux prescriptions particulières de sécurité fixées par la Capitainerie.

Les engins de servitude, y compris les remorqueurs, ne sont autorisés à accoster les navires ou bateaux que pendant le temps strictement nécessaire aux manœuvres ou à la sécurité des opérations.

**SECTION IV - PRÉCAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE**

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

Les règlements locaux fixent les précautions d'ordre nautique et de sécurité à prendre aux postes de stationnement ou pour la circulation des navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses.

Ils indiquent également qu'ils doivent être prêts à se déplacer ou être pris en remorque en cas d'incendie à bord ou à proximité, et dans quelles conditions.

Pour les navires citerne transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses, en plus de ses moyens de déplacement et appareils en état de marche et prêts à fonctionner, une remorque de sécurité métallique sera disposée et tournée aux bittes, à l'avant et à l'arrière, l'œil maintenu à environ 1 mètre du niveau de l'eau et un mou d'une longueur suffisante lové sur le pont.

Toutefois, lorsque, compte tenu notamment des moyens de lutte contre l'incendie disponibles sur le terminal ou dans le port (par exemple remorqueurs équipés de Fi-Fi), ou de la sécurité propre que présentent les navires concernés (inertage des cargaisons, délais d'appareillage réduits en cas de danger, etc.), l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire estime que la remorque de sécurité métallique n'est ni utile, ni efficace en pratique, elle peut dispenser les navires-citernes concernés de l'application des dispositions du paragraphe précédent. Lorsque cette dispense est accordée, l'item A2 du tableau de la "Liste de contrôle Navire-Terre - Partie A-Vracs Liquides-Généralités" et l'item 2 du tableau de la "Liste de contrôle Navire-Navire - Partie A-Vracs Liquides-Généralités" sont rayés ou renseignés de la mention "Sans objet/Purposeless".

Pour les navires citernes, pendant le séjour au port, tout accostage d'embarcation le long du bord est soumise à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Pendant leur séjour au port et hors cas d'urgence, la mise à l'eau d'embarcation le long du bord de ces navires est soumise à l'accord de la capitainerie.

**SECTION IV - PRÉCAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE**

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

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

La capitainerie peut imposer aux navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses toute précaution d'ordre nautique et/ou de sécurité si les circonstances l'exigent ou en cas de situation dégradée.

Tous les navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses doivent se tenir prêts à se déplacer ou à être pris en remorque sur demande de la capitainerie en cas d'incendie à bord ou à proximité ou pour toute autre circonstance qui le commande.

Avant toute manœuvre, le Capitaine du navire confirmera à la Capitainerie et/ou au pilote que des essais machine ont été effectués.

La décision d'appareillage en urgence est prise par la capitainerie en tenant compte des caractéristiques du navire, des conditions nautiques et météorologiques du moment (marée, courant, vent ...), et après avoir pris l'avis du pilote qui doit assister le capitaine dans la manœuvre.

Sauf dispositions contraires accordées après demande par la capitainerie et, le cas échéant, l'exploitant du poste, les navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses doivent conserver en permanence les moyens de propulsion, les treuils et appareils en état de marche et prêts à fonctionner.

<p><b><u>44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRÉSENTANT L'INFLAMMABILITÉ OU L'EXPLOSIVITÉ COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE</u></b></p> <p><b>44-2-1 Amarrage</b> Les amarres en acier sont interdites lorsque les points de passage sur les chaumards ou les points d'amarrage à bord ou à terre sont à une distance inférieure à vingt-cinq mètres (25 m) des flexibles ou des opercules des citernes non hermétiquement fermées (restriction non applicable aux navires inertés ou en cas d'utilisation de chaumards à rouleaux).</p> <p><b>44-2-2 Canots de sauvetage</b> Les canots de sauvetage doivent être opérationnels pendant les opérations.</p> <p><b><u>44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE</u></b></p> <p><b>44-3-1 Dispositions générales</b> Les règlements locaux fixent le nombre de navires ou bateaux pouvant stationner à couple entre eux ou avec d'autres navires ou bateaux.</p>	<p>Chaque poste spécialisé dispose d'une fiche à destination des navires indiquant les conditions d'accueil offertes par le poste et le dispositif d'amarrage requis en fonction de la taille du navire.</p> <p>Les navires et bateaux sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron en respectant, s'il y a lieu, les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par la capitainerie ou par l'exploitant du poste ou du terminal.</p> <p>Au GPMB, la capitainerie dispense les navires citernes de mettre en place la remorque de sécurité métallique.</p> <p><b><u>44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRÉSENTANT L'INFLAMMABILITÉ OU L'EXPLOSIVITÉ COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE</u></b></p> <p><b>44-2-1 Amarrage</b> Voir RPM</p> <p><b>44-2-2 Canots de sauvetage</b> Voir RPM</p> <p><b><u>44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE</u></b></p> <p><b>44-3-1 Dispositions générales</b> La mise à couple le long d'un quai ou d'un appontement de navire ou bateau transportant des marchandises dangereuses est interdite sauf pour les opérations d'avitaillement en soute qui peuvent être réalisées après autorisation préalable donnée par la capitainerie et l'exploitant du poste conformément à l'article 21-4 du RPM et du présent règlement.</p>
--	---

La mise à couple de navires ou bateaux pour des opérations de transbordement de marchandises dangereuses est soumise à autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, qui en fixe les conditions.

Le stationnement de navires ou bateaux à couple avec des navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses n'est autorisé que pour la durée des opérations nécessitant le stationnement à couple.

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

L'accostage d'un navire-citerne par un bateau ou un engin de servitude n'est autorisé que si celui-ci est pourvu d'une ceinture de bois épaisse n'ayant aucune garniture extérieure métallique, ou d'un dispositif de protection équivalent. Les manœuvres d'amarrage ou de désamarrage ne doivent pas être exécutées du début à la fin des opérations de chargement, de déchargement, de ballastage ou de déballastage.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser l'emploi d'engins de servitude à couple pendant les opérations de déchargement à condition que :

- les engins de servitude soient équipés d'un moteur diesel de sûreté ;
- si l'engin de servitude dispose à son bord d'un moteur électrique, ce dernier satisfasse aux prescriptions réglementaires qui lui sont applicables.

### **SECTION V - ÉCLAIRAGE ET CHAUFFAGE** **A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX**

#### **45-1 - RÈGLES APPLICABLES**

L'utilisation d'appareils mobiles pour l'éclairage et le chauffage est interdit à bord des navires et bateaux transportant ou manutentionnant des marchandises dangereuses, sauf dans des locaux fermés désignés par le capitaine ou patron, mis à part les lampes portatives de sécurité d'un type agréé.

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

Voir RPM

### **SECTION V - ÉCLAIRAGE ET CHAUFFAGE** **A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX**

#### **45-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

**SECTION VI - CHAUDIÈRES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE****46-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Les chaudières, les moteurs thermiques ou électriques et les feux de cuisine conformes à la réglementation, en bon état et faisant partie du navire ou bateau, sont autorisés à fonctionner à bord, selon le mode prévu. L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut interdire l'utilisation de ces appareils s'ils ne répondent pas aux conditions requises.

**SECTION VII - RÉPARATION A BORD****47-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Aucune réparation à bord d'un navire n'est autorisée sans déclaration préalable à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Aucune réparation à bord sur navires et bateaux transportant ou ayant transporté des matières dangereuses n'est autorisée sans déclaration et accord préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les dispositions du titre V du présent règlement sont applicables.

**SECTION VI - CHAUDIÈRES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE****46-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

**SECTION VII - RÉPARATION A BORD****47-1 - RÈGLES APPLICABLES**

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

Selon l'importance et la nature des travaux à réaliser, un gardiennage, avec une zone d'exclusion, autour du navire pourra être exigée par la capitainerie.

**SECTION VIII - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

**48-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Tout navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses, en stationnement ou en opération dans le port, doit avoir en permanence à bord un personnel capable d'en assurer la manœuvre, de guider les équipes de secours et de leur indiquer l'emplacement, la nature et la quantité des marchandises dangereuses à bord.

S'il s'agit d'engins de servitude ne comportant pas d'équipage, des dispositions seront prises pour qu'un personnel compétent soit chargé de la surveillance et éventuellement de la manœuvre de ces engins.

**SECTION IX - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT**

**49-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Si le danger est constaté par un navire ou bateau, celui-ci émet, au moyen de son sifflet, une longue série de coups brefs répétés.

En cas d'alerte, toute opération doit cesser immédiatement. Les navires, bateaux et engins amarrés aux postes voisins ou à proximité sont mis en état d'alerte et en instance d'appareillage ; ils doivent supprimer tous feux nus.

De plus :

- les chemins d'accès doivent être immédiatement dégagés par tous les moyens ;
- toute personne étrangère aux navires et bateaux, aux services de sécurité et à l'exploitation est tenue d'évacuer les lieux.

Pendant toute la durée des opérations de manutention de la cargaison d'un navire ou bateau, l'exploitant doit disposer à terre, à portée de main du personnel présent, de moyens d'intervention et de protection du personnel appropriés au produit manutentionné.

**SECTION VIII - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

**48-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

**SECTION IX - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT**

**49-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

*TITRE V*

*CONDITIONS D'ADMISSION EN VUE DE TRAVAUX D'AMENAGEMENT, DE  
MAINTENANCE ET DE RÉPARATION*

*DES NAVIRES, NAVIRES-CITERNES, BATEAUX ET BATEAUX CITERNES*

*TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC*

*OU*

*SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPÉCIALISÉS*

*DES PORTS MARITIMES*

Les conditions d'admission, en vue de procéder à des visites, des réparations ou des opérations de maintenance des navires, des navires citernes, des bateaux et des bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac sont soumises aux dispositions du présent titre, ceci sans préjudice de l'application des réglementations spécialisées.

### **51 - PERSONNEL A MAINTENIR A BORD**

Tout navire, navire-citerne, bateau ou bateau-citerne en réparation dans un port, transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac, doit avoir à bord un capitaine, un patron ou une personne responsable représentant le propriétaire, chargé de suivre et coordonner les opérations et de prendre les dispositions nécessaires à leur bon déroulement. » doit avoir à bord un capitaine, un patron ou une personne responsable représentant le propriétaire, chargé de suivre et coordonner les opérations et de prendre les dispositions nécessaires à leur bon déroulement.

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

#### **52-1. Autorisation d'admission et de maintien en chantier**

L'admission, pour réparation ou maintenance dans un port, d'un navire ou d'un bateau visé par le présent titre, est soumise à l'autorisation de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire après contrôle d'un expert agréé qui établit un certificat indiquant l'état de l'atmosphère des capacités du navire ou bateau. L'Autorité investie du pouvoir de police portuaire fixe les modalités de contrôle de l'expert.

Par la suite, l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire effectue par période de 24 heures un contrôle avec un expert agréé qui établit un certificat indiquant l'état de l'atmosphère des capacités du navire ou du bateau. L'Autorité investie du pouvoir de police portuaire est informée de toutes réparations et opérations de maintenance. L'accord de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire est nécessaire pour toute réparation qui comporte des travaux à chaud ou qui réduit les capacités de manœuvre des navires de commerce et bateaux, y compris ceux non concernés par les réparations ou opérations de maintenance, même si ces derniers stationnent à des postes destinés à la réparation navale.

### **51 - PERSONNEL A MAINTENIR A BORD**

Voir RPM

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

Voir RPM

Elle fixe les dates et les conditions de ces réparations et opérations de maintenance.

**52-2.** Conditions d'admission et de réalisation des travaux  
Les conditions de préparation du chantier, incluant le navire ou le bateau, ainsi que les travaux autorisés, sont conformes aux dispositions en vigueur applicables en ce qui concerne la protection des travailleurs. Sauf dans les cas particuliers mentionnés aux articles 53 et 54, les navires et bateaux visés par le présent titre dont les travaux nécessitent un passage en cale sèche doivent avoir leurs citernes nettoyées, ventilées et débarrassées de tous les résidus et boues.

**52-3.** Précautions particulières  
Lorsque les conditions d'admission le permettent, le dispositif de lutte contre l'incendie du navire ou du bateau est prêt à fonctionner, le collecteur maintenu sous pression, les lances branchées et disposées pour l'emploi, à proximité des travaux à chaud.  
En cale sèche et à quai, le navire ou le bateau est relié en permanence aux bouches à incendie de la terre.  
Si les conditions de réalisation des travaux en sécurité ne sont plus assurées, tous les travaux sont immédiatement interrompus ; le navire ou bateau à flot devra alors déhaler, à moins que les dispositions de sécurité prévues permettent de rétablir sans délai une situation normale. Les travaux ne pourront reprendre qu'après un nouvel examen de l'expert agréé par l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

### **53 – CAS PARTICULIERS**

**53-1.** Des protocoles, intégrés au règlement local selon les modalités prévues à l'article 11-2-3 du présent règlement, peuvent fixer des dispositions alternatives à celles des articles 51 à 52-3 en raison de facteurs particuliers, telles que des dispositions constructives innovantes du navire ou du bateau, ou la distance séparant les zones de travaux de réparation ou d'opérations de maintenance des capacités contenant les liquides ou les gaz inflammables ou toxiques. Il est procédé à une analyse des risques (\*), menée selon une méthodologie qu'elle explicite, adaptée au type de navire et aux opérations envisagées, visant à déterminer les scénarios d'accident ainsi que leurs effets et conséquences potentiels sur l'installation et son environnement, les personnes et les biens.

### **53 - CAS PARTICULIERS**

Voir RPM

Au vu des résultats de l'analyse des risques, de leurs effets et conséquences potentiels, le protocole définit les modalités de réalisation et les lieux autorisés pour ces travaux ou opérations, ainsi que les analyses de risques complémentaires liées à certaines opérations ; il est publié dans le règlement local après l'avis favorable :

- de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire ;
- des exploitants des chantiers concernés ;
- d'un expert agréé ;
- des services compétents en matière de construction des navires ou des bateaux ;
- des services compétents de l'inspection du travail ;
- du Commandant de zone maritime, dans les ports attenants à un port militaire ;
- et, si le chantier est une installation visée à l'article L. 511-1 du code de l'environnement, de l'inspection des installations classées.

**53-2.** Les dispositions de l'article 53-1 ne s'appliquent pas aux installations relevant de l'en raison de la nature et de la quantité des marchandises dangereuses transportées.

(\*) On pourra se référer, par exemple, à l'une des normes suivantes :  
 NF ISO 31000 "Management du risque - Lignes directrices"  
 NF EN IEC 31010 "Management du risque - Techniques d'appréciation du risque"  
 NF EN ISO 17776 "Installations des plates-formes en mer - Lignes directrices relatives aux outils et techniques pour l'identification et l'évaluation des risques". »

#### **54 – SITUATIONS D'URGENCE**

En cas d'urgence, notamment pour la réalisation de travaux jugés nécessaires sur un navire ou un bateau en situation d'avarie, le préfet de département, sur proposition de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire après avis favorable d'un expert agréé, peut déroger aux dispositions des articles 51 à 53-2 du présent titre.

Le CSPRT (sous-commission permanente chargée du transport des

#### **54 - SITUATIONS D'URGENCE**

Voir RPM

merchandises dangereuses) est informé de cette dérogation dans les conditions prévues par l'article 11-3 du présent règlement pour les cas d'urgence motivé

**55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-  
PLEINS DES POSTES SPÉCIALISÉS**

Toute opération comportant des travaux à chaud ou réduisant la disponibilité des moyens de prévention, de protection, de secours ou de lutte contre les sinistres, ne peut être entreprise sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés sans autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et de l'exploitant du poste. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de conditions particulières de sécurité définies en fonction de la liste des opérations demandées.

**55 - TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES OU TERRE-  
PLEINS DES POSTES SPÉCIALISÉS**

Voir RPM

**CHAPITRE 2**

**PRINCIPES APPLICABLES  
AUX CLASSES DE MARCHANDISES**

*CLASSE 1*

*MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES*

**DISPOSITIONS GENERALES****110 - CHAMP D'APPLICATION**

La classe 1 comprend :

- les matières explosibles, à l'exception de celles qui sont trop dangereuses pour être transportées et de celles dont le danger principal relève d'une autre classe ;
- les objets explosibles, à l'exception des engins contenant des matières explosibles en quantité ou d'une nature telles que leur inflammation ou leur amorçage par erreur ou par accident au cours du transport n'entraîne aucun effet de projection, de feu, de fumée, de chaleur ou de bruit intense extérieur à l'engin ;
- les matières et objets non mentionnés ci-dessus, fabriqués en vue de produire un effet pratique explosif ou pyrotechnique.

Dans le cadre de cette définition de la classe 1, on entend par :

- "matière explosibles", une matière (ou un mélange de matières) solide ou liquide qui peut elle-même par réaction chimique, émettre des gaz à une température et une pression et à une vitesse telles qu'il en résulte des dégâts dans la zone environnante ; les matières pyrotechniques sont incluses dans cette définition même si elles n'émettent pas de gaz ;
- "matière pyrotechnique", une matière (ou un mélange de matières) destinée à produire un effet calorifique, lumineux, sonore, gazeux ou fumigène ou une combinaison de tels effets, grâce à des réactions chimiques exothermiques autoentretenues non détonantes ;
- "objet explosible", un objet contenant une ou plusieurs matières explosibles.

**111 - EXEMPTIONS**

Ne sont pas soumis aux prescriptions mentionnées aux articles 113-3, 113-4, 116-2 les navires et bateaux qui contiennent des marchandises de la classe 1, lorsque la masse nette de matière explosible contenue dans ces marchandises ne dépasse pas :

**DISPOSITIONS GENERALES****110 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

**111 - EXEMPTIONS**

Voir RPM

- 50 kg pour les divisions 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 1.6
- 300 kg pour la division 1.4
- sans limitation pour les marchandises classées 1.4S

### **MESURES APPLICABLES**

#### **112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES**

##### **112-1 Déclaration des marchandises**

Les modalités de déclaration des marchandises de la classe 1 sont celles prévues à l'article 21-1 du présent règlement.

Les règlements locaux pourront subordonner l'admission au port des marchandises de la classe 1, à un contact préalablement établi entre l'expéditeur ou son représentant et la capitainerie avant le chargement de la marchandise à destination du port. Ce contact préalable aurait 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.

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

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

Indépendamment de la production de la déclaration et des indications visées à l'article 21-1 du présent règlement, tout navire ou bateau chargé de marchandises de la classe 1, parvenant à proximité d'un port, doit entrer en relation avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et indiquer l'emplacement de ces marchandises à bord ainsi que les manipulations prévues pendant le séjour du navire ou du bateau dans le port.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES**

Le chargement et le déchargement des marchandises de la classe 1 doit s'effectuer en priorité.

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

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

Voir RPM

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

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 emplacements désignés par les règlements locaux.

Ces règlements indiquent pour chaque emplacement les masses nettes maximales de matières explosibles contenues dans les marchandises de la classe 1 qui peuvent se trouver sur un navire ou bateau, ou sur le terre-plein adjacent, par îlot à quai.

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

La masse nette de matière explosible admissible sur un navire ou un bateau à quai est déterminée par application d'un coefficient multiplicateur K à la masse nette maximale de matière explosible contenue dans les marchandises dangereuses de la classe 1 par îlot à quai, telle qu'elle est fixée par l'application des dispositions des articles 114 à 114-2.

Le coefficient K est limité aux valeurs indiquées dans le tableau ci-après dans lequel "chargement par roulement" s'entend par "chargement par roulement, sans autre forme de manutention" ; en cas de "chargement par roulement avec autre forme de manutention", la valeur applicable est celle qui correspond soit au "chargement en colis séparés", soit au "chargement en unités de charge" suivant le cas, la notion «*d'unité de charge* » étant définie dans la section 1.2.1 du code IMDG.

Position du chargement à bord	Valeur maximale du coefficient K		
	Chargement en colis séparés	Chargement en unités de charge	Chargement en conteneurs ou par roulement
Sur le pont	1	2	4
Sous le pont	2	4	8

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

L'embarquement et le débarquement de marchandises de classe 1 en conteneurs, de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent avoir lieu qu'au Verdon aux postes 805 et 806, à Bassens aux postes 431, 432 et 433, et à Blanquefort-Parempuyre.

Le chargement et le déchargement d'un conteneur de plus de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active aux postes à quai P432 et P433, ainsi que leur entreposage sur les zones 8 et 9 du parc à conteneurs du terminal de Bassens, font l'objet d'une autorisation spécifique préalable délivrée après concertation entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs.

Le chargement et le déchargement d'un conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active aux postes à quai P432 et P433, ainsi que leur entreposage sur les zones 8 et 9 du parc à conteneurs du terminal de Bassens, font l'objet d'une autorisation spécifique préalable délivrée après concertation entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs.

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

Les masses nettes maximales de matières explosibles admissibles contenues dans les marchandises de la classe 1 (exprimées en kg) par îlot à quai, ainsi que les distances entre îlots sont indiquées en annexes 7 et 8.

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

Les prescriptions du code IMDG sont applicables à tout navire en transit dans le port. Il en est de même pour les dispositions mentionnées à l'article 113-3.

Cependant, si les espaces à cargaison contenant les marchandises de la classe 1 restent fermées, si les moyens de détection et de lutte contre l'incendie à bord du navire sont en état effectif de marche et si une surveillance effective est assurée à proximité de ces espaces à cargaison, on peut admettre sur un tel navire en transit une quantité double des quantités calculées par application des dispositions de l'article 113-3.

Les cales contenant des marchandises de la classe 1 ne doivent être ouvertes que pour les opérations de contrôle, et seules les manutentions de marchandises sont admises dans les cales et capacités contiguës.

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

Lorsqu'un navire ou bateau contient des marchandises de la classe 1, il doit être placé, par rapport aux autres navires ou bateaux, à une distance de ceux-ci telle que l'intervalle qui les sépare de toute cale du premier contenant les matières en question soit au moins de 50 m.

Si deux navires ou bateaux contiennent des marchandises de la classe 1, un intervalle d'au moins 100 m doit exister d'un navire à l'autre, entre les cales contenant les marchandises de cette classe.

Les distances minimales fixées ci-dessus peuvent être majorées par les règlements locaux ou l'autorité investie du pouvoir de police portuaire dans des cas spéciaux, notamment pour des quantités particulièrement importantes de marchandises de la classe 1.

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

L'accès au quai d'embarquement et aux terre-pleins des véhicules routiers ou des wagons chargés de marchandises de la classe 1 doit intervenir le plus tard possible.

**113-4**

Voir RPM

**113-5**

Voir RPM

**113-6**

Voir RPM

Le stationnement des véhicules routiers ou des wagons auprès du navire, du bateau ou de l'îlot, tel que défini à l'article 114, doit être limité au temps strictement nécessaire à leur chargement ou leur déchargement, et leur évacuation doit intervenir dans les meilleurs délais.

Toutefois les règlements locaux peuvent fixer les conditions de stationnement des wagons dans le port en dehors des quais, et notamment sur les faisceaux de triage.

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

Les marchandises de la classe 1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre.

Si ce n'est pas possible, ces marchandises seront déposées en îlots, séparés les uns des autres, par des intervalles calculés en conformité avec les prescriptions suivantes :

- on peut mettre ensemble dans un même îlot des marchandises de la classe 1 dans les conditions fixées par la section 7.2.7 code IMDG. relatives à la séparation des marchandises de la classe 1 ;
- on doit éviter soigneusement de laisser entre les îlots tout ce qui pourrait servir de relais de feu ou d'explosion en cas d'accident de n'importe quelle origine ;
- si les dispositions locales ne permettent pas d'observer les distances entre îlots indiquées ci-dessus, les marchandises de la classe 1 doivent être embarquées ou débarquées sans attente à quai ou sur terre-plein ;
- dans tous les cas, que les marchandises soient ou non mises en dépôt à terre, on ne doit charger ou décharger en même temps qu'un seul véhicule routier ou qu'un seul wagon de marchandises dangereuses par cale de navire, par bateau ou par îlot. Le nombre d'engins de transport doit être limité de façon à ne pas dépasser la masse nette maximale autorisée par îlot et à respecter les distances entre îlots indiquées ci-dessus.

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

En aucun cas, les matières et objets explosibles de la classe 1 ne peuvent être déposés sous hangar, ni devant les portes de hangars, même fermées.

Les conteneurs de marchandises dangereuses de la classe 1 sont entreposés sur les parcs à conteneurs dans le respect :

- des règles relatives aux quantités maximales admissibles par îlot et aux distances entre îlots fixées à l'annexe 7 ;
- des distances minimales à respecter entre les marchandises dangereuses de classe 1 et de groupes de compatibilité différents fixées à l'annexe 8 ;
- et des règles complémentaires plus contraignantes suivantes :
  - tout conteneur de moins de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.1 est éloigné d'au moins 40 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ; le cas des conteneurs de plus de 100 kg fait l'objet d'une analyse spécifique visant à déterminer la distance minimale de ségrégation à respecter ;
  - tout conteneur de moins de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active est éloigné d'au moins 60 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ;
  - la distance minimale de ségrégation à appliquer à tout conteneur de plus de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active et à tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active fait l'objet d'une évaluation spécifique préalable lors de la concertation mentionnée à l'article 3.2 entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs ;
  - tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.3 est éloigné d'au moins 89 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de

**114-1 Classement**

Toute charge de marchandises explosibles est classée dans une des six divisions numérotées de 1.1 à 1.6 définies par le code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) et se trouve à l'origine de zones dangereuses classées de Z1 à Z5 suivant la gravité probable des dangers qu'elles présentent pour les personnes et les biens en cas d'explosion ou de combustion

**114-2 Etude de dangers**

Toute charge de marchandises explosibles est classée dans une des six divisions de danger numérotées de 1.1 à 1.6 définies par le code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) et se trouve à l'origine de zones d'effet classées de Z1 à Z5 selon les conséquences potentielles qu'elles présentent pour les personnes et les biens. Ces zones d'effet sont établies conformément à l'article 11 de l'arrêté du ministre de l'écologie du 20 avril 2007 (publié au JO) fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques et aux dispositions de l'annexe 4 du présent règlement. L'étude de dangers visée à l'article 11-2-3-3 détermine notamment les points suivants, qui doivent figurer dans les règlements locaux :

- les postes à utiliser pour les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises de la classe 1 ;
- l'étendue des zones d'effet à prendre en considération autour de ces postes pour des marchandises de différentes divisions de danger, compte tenu des dispositions locales particulières et d'une répartition éventuelle en îlots sur le quai de chargement ;
- les quantités maximales admissibles de marchandises de la classe 1, suivant les différentes divisions de danger et leur répartition éventuelle en îlots, de manière à maintenir l'étendue des zones d'effet dans des limites acceptables ; ces quantités peuvent être modulées pour tenir compte des mesures de maîtrise des risques mises en place (distances entre îlots, écrans de protection, moyens d'évacuation rapide, dispositifs de lutte contre l'incendie, etc...) et sous réserve d'une démonstration de leur efficacité ;

ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

**114-1 Classement**

Voir RPM

**114-2 Etude de dangers**

Les postes à utiliser pour les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises de la classe 1 sont indiqués au chapitre 113-2 ci-dessus.

L'étendue des zones d'effet à prendre en considération autour de ces postes pour des marchandises de différentes divisions de risque, compte tenu des dispositions locales particulières et d'une répartition éventuelle en îlots sur le quai de chargement est précisée à l'annexe 7.

Les quantités maximales admissibles de marchandises de la classe 1, suivant les différentes divisions de risque et leur répartition éventuelle en îlots, sont également précisées dans l'annexe 7.

Des consignes de sécurité particulières sont fixées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour chaque manutention de marchandises dangereuses de classe 1.

Ces consignes déterminent, en fonction du type de marchandises et de la quantité stockée, les mesures de sécurité à prendre pour limiter la probabilité d'accident pyrotechnique au cours des opérations de manutention et pour permettre l'embarquement ou le débarquement simultané éventuel de produits classés de compatibilités différentes.

Elles fixent également les mesures de sécurité à prendre à bord du navire concernant notamment son amarrage, son départ ou son remorquage

- les mesures de sécurité à prendre pour limiter la probabilité d'accident pyrotechnique au cours des opérations de manutention ;
- les mesures de sécurité à prendre pour permettre l'embarquement ou le débarquement simultané éventuel de produits classés de compatibilités différentes ;
- les mesures de sécurité à prendre à bord du navire concernant notamment son amarrage, son départ ou son remorquage éventuel, ses moyens de lutte contre l'incendie, son équipage, ses réparations éventuelles, sa signalisation.

Le tableau suivant donne l'implantation possible de certaines catégories d'installations à protéger contre les effets d'un accident pyrotechnique qui se produirait en un point où se trouve la charge de matière explosive située au centre des zones d'effet précédemment définies :

Catégorie d'installation	Zone où l'implantation est admise
Dépôts à terre de nitrates d'ammonium et d'engrais qui en contiennent, conformément à l'article 516	Z3
Ouvrages portuaires importants, tels qu'écluses	Z3
Installations industrielles liées à l'activité portuaire	Z3
Station de dégazage de pétroliers ou stockage de produits inflammables en réservoirs	Z4
Voies de circulation intérieures, autres que celle desservant le quai	Z3
Voies de circulation importantes extérieures à l'enceinte portuaire	Z4
Habitations isolées	Z4
Habitations groupées	Z5
Immeubles de grande hauteur à murs rideaux	au-delà de Z5
Navires à passagers à quai en cours d'embarquement ou de débarquement de passagers	Z5

éventuel, ses moyens de lutte contre l'incendie, son équipage, ses réparations éventuelles, sa signalisation.

#### Feux d'artifices

Le poste 430 RoRo de Bassens est autorisé pour effectuer des opérations de chargement sur barge de produits pyrotechniques classifiés (artifices de divertissement) pour des tirs de feux d'artifice organisés à partir de la barge en différents lieux de la Garonne. Cette autorisation est délivrée par la capitainerie.

Ce poste n'étant pas accessible aux véhicules à moteur, le chargement est réalisé manuellement ou à l'aide de transpalettes.

Navires à passagers à quai sans embarquement ou débarquement de passagers	Z4	
Navires en passage transportant des produits chimiques en vrac, du gaz liquéfié en vrac et des hydrocarbures en vrac	Z3	
Navires en opération chargeant ou déchargeant des produits chimiques en vrac, du gaz liquéfié en vrac et des hydrocarbures en vrac	Z4	
<p>Le nombre de personnes admises à se trouver simultanément dans les zones Z1 et Z2 doit être aussi réduit que possible pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, compte tenu des nécessités des chargements.</p> <p><b><u>115 - GARDIENNAGE</u></b></p> <p>Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des marchandises de la classe 1 en quelque quantité que ce soit, est obligatoire.</p> <p>Le gardiennage des navires ou bateaux contenant ces mêmes marchandises est obligatoire.</p> <p><b><u>116 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT</u></b></p>		<p><b><u>115 - GARDIENNAGE</u></b></p> <p>Des consignes de sécurité de la capitainerie sont remises aux navires, chauffeurs et aux gardiens.</p> <p><b><u>116 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT</u></b></p> <p>Avant toute manutention de marchandises de la classe 1, les responsables, à bord et à terre, devront s'assurer qu'ils disposent des consignes générales de sécurité du port ainsi que des consignes particulières se rapportant aux opérations prévues, édictées par la capitainerie en fonction des spécificités de la marchandise.</p>

**116-1 Autorisations et interdictions**

Les règlements locaux indiquent les engins autorisés pour la manutention et le transport sur quai des marchandises de la classe 1.

**116-2 Autres dispositions**

- Opérations commerciales

Le chargement des marchandises de la classe 1 doit s'effectuer en fin des opérations commerciales, le navire se tenant prêt à appareiller dès la fin du chargement des marchandises de la classe 1 ; de même à l'arrivée au port, le déchargement des marchandises de la classe 1 doit s'effectuer en priorité.

- Appareils radioélectriques et radars

Certains objets de la classe 1 contiennent des dispositifs d'amorçage qui sont sensibles aux rayonnements électromagnétiques provenant de sources extérieures telles que des émetteurs radio ou radar. Sous réserve des dispositions mentionnées ci-dessous pendant le chargement et le déchargement des marchandises de la classe 1 (autres que les objets de la division 1.4 et les matières explosibles), il convient de déconnecter tous les appareils tels que les émetteurs radio MF/HF (fonctionnant dans la bande 300 kHz-30 MHz) ou radar (bandes 3 et 9 GHz) en actionnant les commutateurs principaux de ces appareils et d'apposer sur le tableau de commande une étiquette interdisant la remise du circuit avant la fin du chargement ou du déchargement.

Pendant le chargement ou le déchargement de tous les objets de la classe 1 (autres que ceux de la division 1.4), aucun émetteur radio ou radar ne doit être utilisé, sauf s'il s'agit d'émetteurs VHF ou UHF se trouvant à bord du navire, dans les grues ou à proximité, dont la puissance de sortie ne dépasse pas 1 W et dont aucun élément du système

**116-1 Autorisations et interdictions**

Les opérations de manutention peuvent s'effectuer avec le concours de tous moyens mécaniques répondant aux conditions générales de sécurité prévues pour chaque type de matériel.

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

Il est interdit de manutentionner tout colis de marchandises explosibles qui semble endommagé.

**116-2 Autres dispositions**

Voir RPM

d'antenne ne passe pas à moins de 2 m des objets explosibles, cette distance étant la distance de sécurité minimale.

Les émetteurs portatifs doivent être d'un type certifié de sécurité (norme ATEX ou équivalent).

Les émissions par satellite dans la bande 1,6 GHz sont autorisées.

Les objets explosibles qui sont sensibles aux rayonnements électromagnétiques provenant de sources extérieures doivent être arrimés à une distance suffisante, eu égard aux caractéristiques du navire et aux écrans protégeant les objets, du central radio, des appareils récepteurs ou émetteurs, de l'antenne radio ou de sa descente. Cette précaution doit également être prise pour l'installation radar du navire.

### **117 - ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS**

L'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises de la classe 1 est soumise aux prescriptions du code IMDG.

Les marchandises de la classe 1 doivent être empotées ou dépotées dans les usines ou les dépôts.

### **118 - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

Un équipage suffisant en nombre et qualité doit être présent à bord du navire ou bateau pour faire face à toute éventualité et au besoin déplacer le navire, si cette mesure était imposée par l'autorité portuaire ou par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

### **119 - AVITAILLEMENT**

Sauf autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et dans les conditions prescrites par cette autorité, les opérations d'avitaillement sont interdites pendant la manutention des marchandises de la classe 1, à l'exception de celles de la division 1.4, groupe de compatibilité S. Ces opérations doivent être effectuées avant ou après les opérations de manutention.

### **117 - ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS**

Voir RPM

### **118 - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

La règle 14 du chapitre V de SOLAS stipule que tous les navires auxquels s'applique la convention SOLAS (navires effectuant des voyages internationaux, les navires de charge de 500T ou plus et tous les navires à passagers) sont tenus de détenir un document d'effectif de sécurité.

### **119 - AVITAILLEMENT**

Voir RPM

**120 - NITRATE D'AMMONIUM**

Des prescriptions particulières sont applicables à cette matière, lorsqu'elle relève de la classe 1 (n° ONU 0222 nitrate d'ammonium).

Les dispositions générales sont précisées dans la classe 5.1.

**120 - NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM

*CLASSE 2*

*GAZ COMPRIMÉS, LIQUEFIÉS OU DISSOUS*

**DISPOSITIONS GENERALES****210 - CHAMP D'APPLICATION**

La classe 2 comprend :

- les gaz comprimés ;
- les gaz liquéfiés ;
- les gaz dissous ;
- les gaz liquéfiés réfrigérés ;
- les mélanges d'un ou de plusieurs gaz avec une ou plusieurs vapeurs de matières d'autres classes ;
- les objets chargés de gaz ;
- les aérosols.

**211 - PROPRIETES**

Les gaz sont normalement transportés sous pression.

Selon leurs propriétés chimiques ou leur action physiologique, ils présentent une très grande variété, pouvant être inflammables, toxiques, corrosifs ou entretenir la combustion, voire posséder plusieurs de ces propriétés à la fois.

Même lorsqu'ils sont inertes chimiquement et physiologiquement, ils peuvent en forte concentration provoquer l'asphyxie.

Enfin un grand nombre d'entre eux ont une action narcotique prononcée ou sont susceptibles de dégager des gaz très toxiques en cas d'incendie.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Code IMDG., les gaz sont répartis dans les subdivisions suivantes afin de tenir compte des différents dangers qu'ils peuvent présenter au cours des transports.

- 2.1. gaz inflammables ;
- 2.2. gaz ininflammables (et non toxiques) ;
- 2.3. gaz toxiques.

**DISPOSITIONS GENERALES****210 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

**211 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****212 - DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC****212-1 Distance de protection**

La distance de protection, est portée à 50 mètres pour les navires et bateaux en opération de chargement, de déchargement ou de transfert.

**213 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS****213-1 Durée de séjour**

Tout navire ou bateau transportant du gaz liquéfié est tenu de quitter le port à la fin du chargement, du déchargement ou du transfert et des opérations techniques et administratives connexes, sauf autorisation particulière donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

**213-2 Sécurité des mouvements**

Tout navire, transportant du gaz inflammable, ou toxique, ou non dégazé, doit être assisté d'au moins un remorqueur pour les manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage, sauf dispositions spéciales fixées par le règlement local en fonction de la configuration du port, des moyens de manœuvre des navires concernés et des conditions météorologiques.

**MESURES APPLICABLES****212 - DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC**

Voir RPM

**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 ou bateau transportant en vrac du gaz inflammable ou toxique ou non dégazé doit être assisté d'au moins un remorqueur pour les manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage.

Toutefois, en fonction des conditions nautiques et météorologiques du moment et si leurs capacités de manœuvre le permettent, les navires d'une longueur inférieure à 120 mètres peuvent être dispensés, par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, de l'assistance d'un remorqueur.

**213-3 Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement**

Les navires et bateaux transportant du gaz liquéfiés en vrac ne peuvent effectuer leurs opérations qu'aux postes suivants (cf chapitre 21-2-2 :

**214 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS**

*(modifié par arrêté du 29/11/2016)*

Toute opération d'avitaillement ou de manutention de colis ne peut être effectuée qu'en dehors des opérations de manutention de la cargaison, c'est à dire navire débranché ou bras inerté, avec l'accord de l'exploitant.

Cette interdiction ne vise pas les opérations menées par canalisations fixes. L'accord de l'exploitant doit être obtenu.

**215 - GARDIENNAGE**

Pendant toute la durée du séjour dans le port, le gardiennage de tout navire ou bateau en opération ou non dégazé est obligatoire.

**216 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

En plus des mesures de sécurité qui figurent en section III du titre II du présent règlement, les dispositions suivantes doivent être observées :

- l'interdiction de fumer ou de faire du feu doit être connue par toute personne se trouvant à bord du navire ou bateau et strictement observée, sauf dans les locaux désignés par le commandant ;
- les équipements susceptibles d'être utilisés par le personnel ne doivent pas provoquer d'étincelles.

Poste 501 (ammoniac)

Poste 436 (butadiène)

Poste 515 (GPL)

Les navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses de classe 2 en conteneurs doivent effectuer leurs opérations de manutention aux postes 431, 432, 433 à Bassens ou aux postes 805 et 806 au Verdon (cf chapitre 21-2-1). Le chargement, déchargement et stockage de chlore est interdit

**214 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM

**215 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage de la zone de protection, appontement inclus, est obligatoire pendant toute la durée du séjour à quai des navires ou bateaux transportant des marchandises de classe 2 en vrac.

**216 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Des consignes spécifiques d'urgence sont rédigées dans le plan particulier de sécurité afin de limiter les conséquences d'un incident de type 'dispersion de gaz toxique', en décrivant la conduite à tenir en cas de fuite de gaz toxique.

En cas d'alerte :

- le dégagement des chemins d'accès doit tenir compte des risques de présence de gaz ;
- toute personne tenue d'évacuer les lieux ne doit pas utiliser un véhicule, lorsque l'opération qui était en cours portait sur un gaz inflammable.

### **217 - MANUTENTION**

- pendant toute la durée de la manutention, le navire ou bateau est sous surveillance ;
- les dépôts de colis et matériels sont interdits sur les terre-pleins et ouvrages de toute nature des postes spécialisés pour la manutention en vrac des gaz.

### **218 - RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES**

- dans le cas où la manutention du gaz liquéfié nécessite du matériel mobile (réchauffeurs, pompes) à bord du navire ou bateau ou sur l'appontement, ce matériel doit être agréé pour travailler en zone de protection ;
- l'installation et la mise en service de ce matériel doivent être contrôlées et acceptées par l'exploitant, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et le commandant ou patron ;
- les circuits des réchauffeurs doivent être équipés de sécurités thermostatiques commandant l'arrêt du déchargement.

### **217 - MANUTENTION**

Les marchandises dangereuses de classe 2 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de ségrégation de l'annexe n°3.

Tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 2 est éloigné d'au moins 15 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses et est positionné à l'amont hydraulique des conteneurs de marchandises dangereuses de classe 3. Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par l'annexe 3 du présent règlement.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

### **218 - RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES**

Voir RPM

**219 - PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ**

Sur les postes spécialisés, des détecteurs avec mesure en continu sont mis en place côté terre dans la zone de protection, en nombre suffisant pour assurer une couverture des risques éventuels d'émissions de gaz.

Ces appareils :

- sont régulièrement vérifiés et contrôlés ;
- doivent assurer l'alarme ;
- sont mis en fonctionnement de l'arrivée au départ du navire.

Le règlement local peut comporter des mesures analogues pour les navires à couple pour transfert de gaz et pour les navires à quai à un poste non spécialisé.

**220 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Pendant les manutentions de gaz inflammables sur les bateaux et engins de servitudes, les locaux d'habitation à bord doivent, sauf dérogation, être évacués et fermés à clef après extinction de tous feux et lumières se trouvant à l'intérieur. Les règlements locaux fixent les cas dans lesquels il peut être dérogé à cette prescription.

**219 - PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ**

Voir RPM

**220 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Voir RPM

*CLASSE 3*

*LIQUIDES INFLAMMABLES*

**DISPOSITIONS GENERALES****310 - CHAMP D'APPLICATION**

La classe 3 comprend :

- les liquides inflammables ;
- les matières explosibles désensibilisées liquides ;
- les liquides inflammables sont des liquides, mélanges de liquides ou liquides contenant des solides en solution ou suspension (peintures, vernis, laques, etc.) qui émettent des vapeurs inflammables à une température inférieure ou égale à 60 °C en creuset fermé. Font également partie de cette classe les matières transportées à des températures égales ou supérieures à leur point d'éclair et les matières transportées ou présentées au transport à température élevée, à l'état liquide et émettant des vapeurs inflammables à une température égale ou inférieure à la température maximale de transport ;
- les matières explosibles désensibilisées liquides sont des matières explosibles qui sont mises en solution ou en suspension dans l'eau ou dans d'autres liquides de manière à former un mélange liquide homogène n'ayant plus de propriétés explosibles ;
- les hydrocarbures de point d'éclair compris entre 60 °C et 100 °C sont soumis aux dispositions du présent règlement pour les opérations d'avitaillement et certaines opérations de manutention qui sont précisées par les règlements locaux.

**311 - PROPRIETES**

L'inflammabilité est la propriété principale des matières de la classe 3.

**DISPOSITIONS GENERALES****310 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

**311 - PROPRIETES**

Voir RPM

Toutes les matières de la classe 3 dégagent des vapeurs qui ont un effet narcotique plus ou moins prononcé et leur inhalation prolongée peut être cause d'évanouissement. Une narcose profonde ou prolongée peut être mortelle.

Certaines matières liquides inflammables ont également des effets toxiques ou corrosifs. Certaines peuvent aussi être sujettes, dans les conditions qui se présentent en cours de transport, à une polymérisation (combinaison de la matière avec elle-même ou auto-réaction) accompagnée d'un dégagement dangereux de chaleur ou de vapeurs, avec risque de rupture du récipient; ces matières ne doivent être transportées que si elles ont été stabilisées d'une façon appropriée.

### **MESURES APPLICABLES**

#### **312 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

Toute opération d'avitaillement ou manutention de colis autorisée par l'exploitant ne peut être effectuée qu'en dehors des opérations de chargement, de ballastage, de contrôles et reconnaissances de cargaisons par ouverture des capacités sauf ballast séparé.

#### **313 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage de tout navire ou bateau en opération ou non dégazé est obligatoire.

#### **314 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

En plus des mesures de sécurité qui figurent à la section III du titre II du présent règlement, les dispositions suivantes doivent être observées :

- l'interdiction de fumer ou de faire du feu doit être connue par toute personne se trouvant à bord du navire ou bateau et strictement observée, sauf dans les locaux désignés par le Commandant. Les équipements

### **MESURES APPLICABLES**

#### **312 - AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

Voir RPM

#### **313 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage de la zone de protection, appontement inclus, est obligatoire pendant toute la durée du séjour à quai des navires transportant des marchandises de classe 3 en vrac.

#### **314 - DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Voir RPM

susceptibles d'être utilisés par le personnel ne doivent pas provoquer d'étincelles ;

- en cas d'alerte, toute personne tenue d'évacuer les lieux ne doit pas utiliser un véhicule ;
- pendant toute la durée des opérations de chargement, ballastage, contrôle et reconnaissance de la cargaison par ouverture des capacités dans le port d'un navire ou bateau vidé mais non dégazé, le Commandant de ce navire ou bateau doit faire assurer en permanence la surveillance du navire ou bateau.

### **315 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Pendant les manutentions de liquides inflammables sur les bateaux et engins de servitude, les locaux d'habitation doivent, sauf dérogation, être évacués et fermés à clef après extinction de tous feux et lumières se trouvant à l'intérieur. Les règlements locaux fixent les cas dans lesquels il peut être dérogé à cette prescription.

### **315 - EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Voir RPM

### **316 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS**

#### **Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement**

Les navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses de la classe 3 en conteneurs doivent effectuer leurs opérations de manutention aux postes 431, 432, 433 à Bassens ou aux postes 805 et 806 au Verdon.

Les navires ou bateaux transportant des marchandises dangereuses de la classe 3 en vrac ne peuvent effectuer leurs opérations qu'aux postes spécialisés d'Ambès, poste 501, 511, 512 ou de Pauillac poste 710.

Le chargement et le déchargement de liquides inflammables (alcool de bouche) de classe 3 en vrac sont autorisés uniquement au poste à quai P413 du terminal de Bassens. Aucun autre trafic de marchandises dangereuses n'est autorisé sur ce poste à quai.

Les citernes routières de transport stationnées sur le quai en attente de chargement ou de déchargement peuvent contenir au maximum 25 tonnes de liquides inflammables.

Un seul camion-citerne routier de transport est stationné sur le quai P413 pendant les phases de chargement et de déchargement

### **317 – DEPOTS A TERRE**

Les marchandises dangereuses de classe 3 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de ségrégation de l'annexe n°3.

Les conteneurs de marchandises dangereuses de classe 3 sont positionnés au plus près des points bas du parc à conteneurs.

*CLASSE 4.1*

*SOLIDES INFLAMMABLES*

**DISPOSITIONS GENERALES****410 - PROPRIETES**

*(Modifié par arrêté du 29/11/2016)*

Les matières de la classe 4.1. sont des matières solides qui peuvent s'enflammer facilement ou qui peuvent causer ou aggraver un incendie par frottement.

La classe 4.1. comprend aussi les matières autoréactives (solides et liquides) et les matières qui polymérisent, susceptibles de subir une réaction fortement exothermique, ainsi que des matières explosibles désensibilisées solides qui peuvent exploser si elles sont insuffisamment diluées.

Pour certaines matières autoréactives, il faut prévoir une régulation de la température.

De ce fait, la classe 4.1 englobe :

- les matières solides inflammables ;
- les matières autoréactives ;
- les matières explosibles désensibilisées solides ;
- les matières qui polymérisent.

Certaines matières de la classe 4.1, comme le celluloïd, risquent de dégager des gaz toxiques et inflammables lorsqu'elles chauffent ou en cas d'incendie.

**DISPOSITIONS GENERALES****410 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****411 - DEPOTS A TERRE**

Les matières de la classe 4.1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre.

Si ce n'est pas possible, ces marchandises sont déposées en îlots, qui doivent être bien ventilés et abrités du soleil.

Les quantités maximales de matières autoréactives placées dans ces îlots, ainsi que les distances de séparation de ces îlots entre eux ou avec toute autre marchandise, sont fixées par les règlements locaux.

**MESURES APPLICABLES****411- DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la class 4.1 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de ségrégation de l'annexe n°3.

En cas de dépôt sur terre-plein ou sous hangar de ces matières est soumis aux prescriptions suivantes :

- La marchandise est disposée en îlots de 100 tonnes au plus, séparés par-une distance de sécurité de 24 mètres,
- Les intervalles entre îlots devront rester libres de toute matière ou tout déchet combustible,
- Lorsque les marchandises de la classe 4.1 ne sont pas transportées en conteneurs, la distance de sécurité entre un dépôt de marchandises de la classe 4.1 et un dépôt d'autres matières dangereuses est déterminée au cas par cas par l'autorité portuaire en fonction de la quantité de matières et du degré de risque. Elle ne peut être inférieure à 25 mètres,
- Pour tout dépôt dans un hangar, une manche à eau branchée et alimentée ainsi qu'un extincteur adapté aux risques doivent être disposés à proximité immédiate. (voir si suffisant de le mettre dans le tableau)

Tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 4 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ

**412 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des matières autoréactives soumises à régulation de température (n° ONU 3231 à 3240) en quelque quantité que ce soit, est obligatoire.

Sur les terminaux à conteneurs la surveillance des matières autoréactives soumises à régulation de température est effectuée sous la responsabilité de l'exploitant.

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

qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

**412 - GARDIENNAGE**

Voir RPM

*CLASSE 4.2*

*MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE*

**DISPOSITIONS GENERALES****420 - PROPRIETES**

Les matières de la classe 4.2 sont des solides ou des liquides susceptibles de chauffer et de s'enflammer dans des conditions normales de transport ou de s'échauffer au contact de l'air et pouvant alors s'enflammer. Cette propriété est due à une réaction de la matière avec l'oxygène (de l'air) lorsque la chaleur produite n'est pas évacuée assez rapidement à l'extérieur.

L'auto-échauffement des matières donnant lieu à une inflammation spontanée est dû à une réaction de la matière avec l'oxygène (de l'air) lorsque la chaleur produite n'est pas évacuée assez rapidement à l'extérieur.

Une combustion spontanée se produit quand le flux de chaleur produite est supérieur à celui de chaleur évacuée et que la température d'inflammation spontanée est atteinte.

La classe 4.2 englobe :

- les matières pyrophoriques ;
- les matières auto-échauffantes.

Les matières pyrophoriques sont celles qui, même en petites quantités, s'enflamment dans les cinq minutes au contact de l'air. Les matières auto-échauffantes sont celles qui, bien que n'étant pas pyrophoriques, sont susceptibles de s'échauffer au contact de l'air, sans apport d'énergie, généralement lorsqu'elles sont en grande quantité (plusieurs kilos) et après un long laps de temps (plusieurs heures ou jours).

Certaines matières de la classe 4.2 risquent de dégager des gaz toxiques en cas d'incendie.

**DISPOSITIONS GENERALES****420 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****421 – GARDIENNAGE**

Le gardiennage est obligatoire pour tout dépôt à terre de plus de 100 tonnes de matière du groupe d'emballage I.

Les matières distantes entre elles de moins de 10 mètres sont considérées comme faisant partie d'un même dépôt.

**MESURES APPLICABLES****421 – GARDIENNAGE**

Voir RPM

**422 – DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 4.2 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

Avant la mise en dépôt, l'expéditeur ou le réceptionnaire de la marchandise doit s'assurer que l'emplacement destiné à recevoir les matières de la classe 4.2 est convenablement nettoyé.

Tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 4 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

*CLASSE 4.3*

*MATIERES QUI, AU CONTACT DE L'EAU,  
DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES*

**DISPOSITIONS GENERALES****430 – PROPRIETES**

Les matières de la classe 4.3 sont des solides ou des liquides qui, par réaction avec l'eau, sont susceptibles de s'enflammer spontanément ou d'émettre des gaz inflammables en quantités dangereuses.

Les gaz ainsi dégagés par certaines matières peuvent former avec l'air des mélanges explosibles, qui s'enflamment facilement sous l'effet d'un agent d'allumage tel que flamme nue, étincelle, ampoule électrique non protégée, ou à la chaleur de la réaction.

Certaines matières de la classe 4.3. dégagent des gaz toxiques en présence d'humidité ou au contact de l'eau ou d'acides.

**MESURES APPLICABLES****431 - MANUTENTION DES COLIS**

Toutes dispositions doivent être prises pour éviter le contact de l'eau avec des colis contenant des matières de cette classe.

**DISPOSITIONS GENERALES****430 – PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****431 - MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM

**432 – DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 4.3 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

Tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 4 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

*CLASSE 5.1*

*MATIERES COMBURANTES*

**DISPOSITIONS GENERALES****510 - PROPRIETES**

Les matières de la classe 5.1 libèrent directement ou indirectement de l'oxygène dans certaines circonstances. De ce fait, elles accroissent le risque et la violence de l'incendie des matières combustibles avec lesquelles elles entrent en contact.

Il est donc dangereux de mélanger des matières comburantes avec des matières combustibles et même avec des matières telles que le sucre, la farine, les huiles comestibles ou minérales. Ces mélanges s'enflamment facilement, parfois sous l'effet d'un frottement ou d'un choc, et peuvent brûler avec violence, voire entraîner une explosion.

Les acides liquides réagissent violemment avec la plupart des matières comburantes en émettant des gaz toxiques. Certaines matières de la classe 5.1 risquent également de dégager des gaz toxiques en cas d'incendie.

**MESURES APPLICABLES****511 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Toutes précautions doivent être prises pour éviter que des matières combustibles solides et surtout liquides soient mises ou puissent, en cas d'accident, être mises en contact avec des matières de la classe 5.1.

**DISPOSITIONS GENERALES****510 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****511 – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Voir RPM

**511-1 – Mesures et précautions à prendre à l'embarquement, au débarquement et pendant les manutentions**

Les marchandises de la classe 5.1 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

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

Les dispositions ci-après indiquent les mesures générales de sécurité à respecter en matière de manutention, chargement et déchargement du produit. Elles doivent être complétées par celles des règlements locaux et par des directives prises par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Pour justifier les motifs de ces dispositions et pour éviter qu'en cas de danger, soient prises des mesures allant à l'encontre du but poursuivi, elles sont précédées par des indications sur les principales propriétés du nitrate d'ammonium en tant que matière dangereuse.

**512 – PROPRIETES**

**512-1 Risques liés à la décomposition**

Le nitrate d'ammonium, quand il est englobé dans un incendie violent, se décompose en émettant des produits gazeux toxiques.

Le mélange accidentel de nitrate d'ammonium avec divers composés (chlorates, nitrites...) engendre des corps instables capables d'amorcer une décomposition, voire une explosion du produit.

Le nitrate d'ammonium et ses mélanges sont, comme d'ailleurs tous les sels ammoniacaux, décomposés par les corps basiques (soude, chaux, ciment) avec dégagement d'ammoniac, gaz très suffocant d'odeur caractéristique.

**512-2 Risques d'explosion**

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

Voir RPM

**512 – PROPRIETES**

Le personnel de l'exploitation et de la manutention dispose d'un matériel de détection mobile de gaz toxique permettant de détecter un dégagement de NO<sub>2</sub> qui proviendrait d'une des cales du navire. Ce matériel est mis en place pendant toute la durée des opérations.

- la décomposition du nitrate d'ammonium dans un incendie est spécialement dangereuse quand elle s'effectue dans des conditions de confinement, c'est-à-dire des conditions telles que, l'évacuation des gaz à l'atmosphère étant malaisée, la pression puisse s'élever au-dessus de la pression atmosphérique ; en effet, sous confinement, la décomposition va en s'accéléralant et peut éventuellement se terminer par une explosion en masse du produit ;
- si la quantité de nitrate d'ammonium est relativement peu importante, par exemple quelques dizaines de tonnes, une décomposition de ce genre est facile à combattre et il est très peu probable qu'elle aboutisse à une explosion ; au contraire, si l'on est en présence d'une grande masse confinée et si des moyens d'arrosage très puissants ne sont pas mis en œuvre, on peut craindre l'accéléralation du phénomène jusqu'à une explosion ;
- l'incorporation de matières combustibles au nitrate d'ammonium aggrave considérablement la décomposition qui a lieu en cas d'incendie. Un tel mélange avec le nitrate peut se produire accidentellement, soit au cours des manutentions, soit en cas de sinistre, par exemple si un liquide combustible s'écoule sur du nitrate et s'infiltré dans la masse par capillarité ;
- le nitrate d'ammonium et certains de ses mélanges qui en renferment un pourcentage élevé, peuvent exploser sous l'action d'un explosif suffisamment puissant détonant à leur contact.

Le transport et la manutention des solutions chaudes concentrées de nitrate d'ammonium (N.A.S.C.) présentent un certain nombre de risques tels que :

- le risque de fuite et de contamination du produit ;
- le risque de décomposition violente si le produit est chauffé sous confinement, en cas d'incendie notamment ;
- le risque de cristallisation (la réception du produit peut nécessiter des installations de réchauffage).

Ces risques conduisent au respect des principes de sécurité suivants :

- ségrégation rigoureuse entre, d'une part le nitrate d'ammonium ou des engrais qui en contiennent, et d'autre part, les explosifs, les matières combustibles, les matières chlorées, les chlorates, les nitrites, les corps à réaction basique ;

- nécessité d'éviter la contamination du nitrate par les matières ci-dessus énumérées, comme cela peut avoir lieu en cas de fuite d'un liquide ou de poussières entraînées par le vent ;
- nécessité d'éviter tout ce qui augmente le confinement.

### **513 - TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM**

Le nitrate d'ammonium et les engrais qui en contiennent relèvent de la classe 5.1 du code IMDG, à l'exception de :

- n° ONU 0222 nitrate d'ammonium, qui relève de la classe 1 ;
- n° ONU 2071 engrais au nitrate d'ammonium, qui relève de la classe 9.

Dans la classe 5.1, le nitrate d'ammonium et les engrais qui en contiennent sont répertoriés de la manière suivante :

- n° ONU 1942 : nitrate d'ammonium ;
- n° ONU 2067 : engrais au nitrate d'ammonium ;
- n° ONU 2426 : nitrate d'ammonium liquide (solution chaude concentrée) ;
- n° ONU 3375 : nitrate d'ammonium en émulsion, suspension ou gel servant à la fabrication d'explosifs de mine (liquide ou solide).

*Nota* : Les engrais au nitrate d'ammonium dont les compositions mènent aux cases de sortie 9, 18, 19 et 36 du diagramme de décision du paragraphe 39.5.1 (troisième partie, section 39) du Manuel d'épreuves et de critères, et repris sous le numéro ONU 2067, qui ne sont pas conformes à la norme NF U42-001-1 (octobre 2011) ou au règlement (UE) 2019/1009 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 établissant les règles relatives à la mise à disposition sur le marché des fertilisants UE, modifiant les règlements (CE) n° 1069/2009 et (CE) n° 1107/2009 et abrogeant le règlement (CE) n° 2003/2003, ne sont pas considérés comme des engrais et doivent, de ce fait, être assimilés au nitrate d'ammonium (classe 5.1 ou 1 selon le cas).

### **513 - TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****514 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS**

Les règlements locaux indiquent les tonnages maxima de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 et de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C.), qui peuvent être admis dans les ports selon les postes sur un même navire ou bateau. Ces tonnages dépendent principalement du conditionnement de la marchandise, de la distance du poste aux points vulnérables les plus voisins (lieux habités, installations portuaires...) ainsi que des moyens de lutte contre l'incendie prévus à ce poste.

**MESURES APPLICABLES****514 - ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS**

Le nitrate d'ammonium technique et les engrais à base de nitrate d'ammonium sont conditionnés dans des bigs-bags dont la quantité unitaire n'excède pas 1 200 kg, fermés et étanches. Aucun transport ou manipulation sous forme vrac n'est autorisé.

**514-1 Points de stationnement d'embarquement ou de débarquement**

Le chargement et le déchargement de nitrate d'ammonium technique et d'engrais à base de nitrate d'ammonium de classe 5.1 sous forme solide en vrac conditionné en bigs-bags sont autorisés uniquement aux postes à quai P415 et P416 du terminal de Bassens.

Ces opérations de transport sont autorisées sous réserve de la mise en place des dispositions des articles 13.3 et 14.1 du présent arrêté exigées avant toute reprise de ce trafic de marchandises dangereuses sur ces postes à quai.

Aucun autre trafic de marchandises dangereuses n'est autorisé sur ces postes à quai.

**514-2 Admission des navires**

A l'import, le navire n'est autorisé à accoster qu'à la marée qui précède immédiatement la première heure de travail possible. Les opérations de déchargement doivent débuter dans le délai le plus court permis par les

horaires de travail et doivent être poursuivies avec diligence en fonction de ces mêmes horaires de travail.

A l'export, les opérations de chargement doivent débuter dès l'arrivée de la marchandise sur le port. Le navire doit appareiller à la première marée suivant la fin du chargement.

#### **514-3 Tonnage maximal admis par navire**

Bassens amont postes 415/416 (conditionnement en GRV):

- engrais au nitrate d'ammonium conforme à la norme NFU 42001, numéros ONU 2067 et 2071 : 6000 tonnes (sous réserve du respect des dispositions de l'arrêté préfectoral modifié du 15 mai 2014) ;
- nitrate d'ammonium (ou nitrate d'ammonium technique / NAT) n° ONU 1942 : 6000 tonnes (sous réserve du respect des dispositions de l'arrêté préfectoral modifié du 15 mai 2014) ;

Ces tonnages sont admis sous réserve de la mise en place des moyens de pompage en eau prescrits par l'article 518 du RPM.

Bassens aval et Le Verdon (conditionnement en conteneurs):

- engrais au nitrate d'ammonium conforme à la norme NFU 42001, n° ONU 2067 et 2071 : 2000 tonnes ;
- nitrate d'ammonium n° ONU 1942, 2426 ou 3375 : 2000 tonnes.

#### **514-4 Admission des trains**

Les voies ferrées portuaires autorisées pour le stationnement des rames de trains transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais qui en contiennent sont les voies n°56 et 57 à Bassens (voir annexe 5).

Au maximum 24 wagons en attente de chargement ou de déchargement contenant 63 tonnes chacun peuvent être présents à quai, soit une quantité maximale totale de 1 512 tonnes. Ces wagons sont répartis en îlots sur des voies ferrées respectant les distances de séparation de l'article 516 du règlement RPM.

**515 - RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT**

Les engrais au nitrate d'ammonium repris sous le numéro ONU 2067 et décrits au "Nota" de l'article 513, à l'exception des mélanges homogènes du type azote/phosphate ou azote/potasse et des engrais complets du type azote/phosphate/potasse contenant plus de 70 % mais moins de 90 % de nitrate d'ammonium et au plus 0,4% de matières combustibles totales, ne peuvent être embarqués ou débarqués dans les ports maritimes que :

- s'ils sont conformes aux dispositions de la norme de la norme NF U42-001-1 (octobre 2011) ou à celles du règlement (UE) 2019/1009 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 établissant les règles relatives à la mise à disposition sur le marché des fertilisants UE, modifiant les règlements (CE) n° 1069/2009 et (CE) n° 1107/2009 et abrogeant le règlement (CE) n° 2003/2003 ;
- et s'ils sont transportés en sacs ou en grands récipients pour vrac (GRV) répondant aux prescriptions du code IMDG.

L'expéditeur ou le réceptionnaire doit présenter un certificat attestant cette conformité, ainsi qu'un certificat de classement et la preuve de résistance à la détonation si celle-ci est requise par le règlement (UE) 2019/1009 ou par la norme NF U42-001-1 (octobre 2011).

Le nitrate d'ammonium ne peut être embarqué ou débarqué dans les ports maritimes que s'il est transporté en sacs ou en grands récipients pour vrac (GRV).

L'exploitant fournit à la capitainerie un plan de circulation présentant les flux de wagons et camions ainsi que les limites de la zone de protection qu'il établit.

**514-5 Admission de camions**

Des camions de 29 tonnes de charge utile maximum de nitrate d'ammonium ou d'engrais qui en contiennent sont autorisés. Au maximum 3 camions en attente de chargement ou de déchargement contenant 29 tonnes chacun peuvent être présents à quai, soit une quantité maximale totale de 87 tonnes.

La manutention ne se fait que sur un seul camion à la fois (les autres camions sont stationnés le long du quai, les chauffeurs restant dans la cabine).

Si tout ou partie de l'opération est effectuée par camions, la liste des camions avec leurs immatriculations est transmise à la Capitainerie et à l'agent de sécurité avant leur arrivée sur l'installation portuaire de Bassens. Si ces camions arrivent en dehors des heures de manutention, ils sont regroupés à leur arrivée à un endroit qui sera précisé par la Capitainerie et gardiennés dès lors que la masse totale de nitrate d'ammonium transporté dépasse 200 tonnes.

L'exploitant fournit à la Capitainerie un plan de circulation présentant les flux de wagons et camions ainsi que les limites de la zone de protection qu'il établit.

**515 - RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT**

Voir RPM

**516 - DEPOTS A TERRE**

Le nitrate d'ammonium, les engrais des classes 5.1 ou 9 qui en contiennent et les solutions chaudes de nitrate d'ammonium doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Ils doivent être embarqués ou débarqués sans avoir à être mis en dépôt à terre.

Toutefois, si l'exploitant justifie que ce n'est pas possible, le nitrate d'ammonium et les engrais des classes 5.1 ou 9 sont déposés en îlots. Dans ces îlots, les conteneurs peuvent être gerbés. Les règlements locaux précisent le nombre maximal d'îlots admissible par poste, ainsi que la durée de séjour temporaire maximale admissible.

Les engrais de la classe 9 contenant du nitrate d'ammonium (N° ONU 2071) sont disposés en îlots contenant au maximum 600 tonnes entre lesquels sont aménagés des passages d'une largeur minimale de 4 m.

Le nitrate d'ammonium (N° ONU 1942) et les engrais de la classe 5.1 qui en contiennent (N° ONU 2067) sont disposés en îlots contenant au maximum 250 tonnes entre lesquels sont aménagés des passages d'une largeur minimale définie conformément au tableau ci-dessous en fonction de la marchandise et de la quantité par îlot.

Quantité Q contenue dans l'îlot en tonnes	Espace entre îlots pour les engrais du N° ONU 2067 en mètres	Espace entre îlots pour le nitrate d'ammonium du N° ONU 1942 en mètres
$Q \leq 50$	8	9
$50 < Q \leq 100$	10	10
$100 < Q \leq 150$	11	12
$150 < Q \leq 200$	12	13
$200 < Q \leq 250$	13	14

**516 - DEPOTS A TERRE**

Aucun stockage n'est autorisé sur les installations à l'exception des zones de stationnement des véhicules en attente de chargement ou de déchargement.

Le nitrate d'ammonium technique et les engrais en contenant séjournent dans le port le moins de temps possible. Ils sont embarqués ou débarqués sans avoir à être mis en dépôt à terre.

Toutefois, si ce n'est pas possible, toutes précautions doivent être prises pour que les dépôts ainsi que les lots en attente de chargement ne puissent être mis en contact avec le sol mouillé ou souillé, qu'ils soient abrités de la pluie, et qu'un intervalle propre de 25 mètres sépare les îlots des autres marchandises.

Sauf dérogation accordée par la capitainerie, un seul îlot est autorisé par poste, contenant au maximum:

- 250 tonnes de produit, s'il s'agit de nitrate d'ammonium de classe 5.1 n° ONU 1942, 2426 ou 3375 ;
- 600 tonnes de produit, s'il s'agit d'engrais au nitrate d'ammonium n° ONU 2067 et 2071.

Les marchandises de la classe 5.1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre. Toutefois, si ce n'est pas possible, les marchandises de classe 5.1 sont déposées en îlots.

Sur les terre-pleins, chaque îlot de marchandises dangereuses de classe 5.1 doit être séparé par un intervalle de 25 mètres d'un îlot ou dépôt de marchandises dangereuses de classe 1, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.2 et 6.2 et par un intervalle d'au moins 6 mètres de tout autre stock de marchandises. Des couloirs de circulation de 5 mètres au moins doivent être maintenus entre les îlots, ou entre un îlot et une construction, voie de circulation ou ferrée, et autour des dispositifs de sécurité.

Les dépôts à terre correspondant à chacun des numéros ONU susvisés sont clairement distincts et séparés d'une distance minimale correspondant à la plus grande valeur mentionnée dans le tableau ci-dessus pour chaque îlot considéré.

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

Sous hangar, les mêmes dispositions doivent être prises à condition que la hauteur des dépôts n'excède pas 4 mètres.

Sur terre-pleins, la quantité maximale admissible par îlot de stockage et la distance minimale séparant deux îlots de stockage de nitrate d'ammonium ou d'engrais de la classe 5.1 respectent les dispositions de l'article 516 du RPM.

Un gardiennage et des moyens de sécurité disposés prêts à être utilisés peuvent être imposés par la Capitainerie.

Avant tout dépôt sur terre-plein ou sous hangar des marchandises de la classe 5.1, les surfaces de stockage et leurs abords doivent être soigneusement nettoyées et en particulier débarrassées de tous débris combustibles.

Après les opérations de manutention, les surfaces des postes à quai, terre-pleins, hangars et lieux de dépôt doivent être soigneusement débarrassées de toute trace de ces matières.

Le sol des zones où transitent ou sont entreposés du nitrate d'ammonium ou des engrais en contenant est exempt de bitume.

Le stationnement des véhicules et engins à moteur à moins de 5 mètres des dépôts de matières de la classe 5.1 est interdit.

Dans les parcs à conteneurs, tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 5.1 est éloigné d'au moins 76 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

La durée du dépôt est limitée à 3 jours ouvrables.

**517 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 9 est obligatoire lorsque la masse de ces produits dépasse 200 tonnes.

« Toutefois, si ces engrais de la classe 9 sont logés dans des conteneurs, la masse à partir de laquelle le gardiennage est obligatoire peut être supérieure à 200 tonnes ; en ce cas, elle doit être fixée par l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire.

« Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent du nitrate d'ammonium (autrement que liquide en solution chaude concentrée) ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 est obligatoire lorsque la masse de ces produits dépasse 50 tonnes.

« Toutefois, si les sacs renfermant ces produits sont logés dans des conteneurs, la masse à partir de laquelle le gardiennage est obligatoire peut être supérieure à 50 tonnes ; en ce cas, elle doit être fixée par l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire. »

**516-1 Zone de protection**

La zone de protection est définie par une distance de 25 m autour du navire et des véhicules ou wagons sur le quai. Elle est matérialisée et fait l'objet d'un gardiennage permanent de l'arrivée de la marchandise sur le quai jusqu'au départ du navire (marchandise évacuée).

Son accès est strictement interdit à toute personne ne participant pas aux opérations de manutention ou à l'exploitation du navire.

Des panneaux « INTERDICTION DE PENETRER » et « INTERDICTION DE FUMER » sont mis en place aux abords.

La distance entre un navire contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais qui en contiennent et un autre navire contenant des matières explosives ou inflammables doit être d'au moins 50 mètres.

**517 – GARDIENNAGE**

Dans les conditions fixées par le RPM, le gardiennage de la zone de protection est obligatoire :

- pour les importations : de l'accostage à la fin du déchargement (marchandise évacuée).
- pour les exportations : de l'arrivée de la marchandise sur le quai au départ du navire.

Il est effectué par au moins un agent de sécurité. L'agent procède au contrôle effectif des personnes à l'entrée de la zone de protection. Il doit disposer d'un téléphone lui permettant d'alerter la capitainerie en cas de nécessité ou d'incident.

Un deuxième agent de sécurité, qualifié « pompier », est présent pendant tout le temps que dure les opérations de manutention du produit.

La capitainerie fixe, suivant le cas, les conditions de gardiennage des conteneurs dont la masse de produit dépasse 200 tonnes.

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

En plus des mesures de sécurité qui figurent à la section III du titre II du présent règlement, les précautions ci-après doivent être prises pendant tout le séjour dans le port d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou des solutions chaudes de nitrate d'ammonium, même lorsque ce navire ou bateau n'est pas en opérations.

Ces précautions consistent à ce que les moyens dont dispose le port pour combattre les incendies puissent être les uns instantanément et les autres très rapidement mis en œuvre pour déverser des jets d'eau de plus en plus importants dans les parties du navire ou bateau où un commencement d'incendie serait constaté.

Les services d'intervention doivent disposer, pour chaque poste désigné pour recevoir les navires et bateaux contenant des matières visées à l'article 514, de disponibilités en eau ou de moyens de pompage d'eau, dont le débit est fonction du tonnage maximum des cargaisons autorisées et du délai nécessaire à la mise en action de ces moyens sur le poste. Le tableau suivant indique les valeurs minimales de ces débits d'eau, étant entendu que la pression doit être suffisante afin d'obtenir le débit nécessaire. Les disponibilités en eau obtenues par les moyens propres au navire ou bateau ne sont pas à prendre en compte dans cette évaluation.

L'exploitant doit faire la preuve qu'en toute circonstance il peut fournir le débit d'eau imposé dans les délais impartis.

DISPONIBILITÉ EN EAU Imposée sur le poste	TONNAGE MAXIMUM ADMIS DE MATIÈRES VISÉES A L'ARTICLE 514 À UN POSTE				
	De 0 à 200 tonnes	De 200 à 1000 tonnes	De 1000 à 1500 tonnes	De 1500 à 2000 tonnes	Au-delà de 2000 tonnes
Immédiate (*)	100 t/h	500 t/h	500 t/h	750 t/h	900 t/h (**)
Dans un délai d'un quart d'heure	–	–	250 t/h	250 t/h	100 t/h
Dans un délai d'une demi-heure	–	–	–	–	250 t/h
Total des débits d'eau imposés (***)	100 t/h	500 t/h	750 t/h	1000 t/h	1250 t/h

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

Des consignes de sécurité particulières sont fixées par la capitainerie pour chaque manutention de nitrate d'ammonium ou d'engrais qui en contiennent.

Les opérations de chargement et déchargement de conteneurs contenant des nitrates d'ammonium ou des engrais qui en contiennent sont autorisées sous réserve de disposer d'un débit d'eau de 100t/h en disponibilité immédiate.

Les opérations de chargement ou de déchargement du nitrate d'ammonium technique et les engrais en contenant ne peuvent débuter qu'après avoir vérifié la disponibilité des moyens de protection et de lutte contre l'incendie exigés aux postes à quai P145 et P416. Ces moyens sont mis en œuvre selon une procédure connue du Grand Port Maritime de Bordeaux, du manutentionnaire et de la société de gardiennage.

Une consigne d'exploitation écrite est mise en place. Elle prévoit à minima :

- la vérification de la disponibilité des moyens de protection et de lutte contre l'incendie avant le début des opérations ;
- le nettoyage des sols et des abords avant le début des opérations ;
- l'interdiction de stockage de matières combustibles le long des voies ;
- la surveillance des trains hors manutention ;
- la vérification de l'amarrage du bateau.

(\*) Toute disponibilité en eau nécessite la présence sur le poste :

- de moyens fixes et de matériels permanents mobiles (bateaux-pompes, pompes inclus)
- d'un personnel suffisant et formé pour sa mise en action.

(\*\*) Le débit de 900 t/h peut être réalisé ainsi :

- 750 t/h au moins par des moyens fixes et permanents sur le poste,
- 150 t/h au plus par des moyens présents seulement pendant le chargement ou le déchargement mis en place par le port.

(\*\*\*) Les règlements locaux précisent les modalités de mise à disposition du débit de 100 t/h par les moyens du port.

*NOTA : Les règlements locaux peuvent prévoir des adaptations de ces dispositions pour les postes de chargement et déchargements de conteneurs.*

Tout navire ou bateau transportant des matières visées à l'article 514 est tenu de ne séjourner dans le port que pendant le temps nécessaire aux opérations de chargement, déchargement ou transbordement ainsi qu'aux opérations techniques et administratives connexes, sauf autorisation particulière donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les prescriptions du présent article demeurent valables, même si le nitrate d'ammonium et les engrais ne font pas partie des marchandises embarquées ou débarquées par le navire ou bateau dans le port.

Dans ce cas, il pourra être toléré que les disponibilités en eau en fonction du tonnage ne soient pas immédiates, si des dispositions réelles sont prises pour assurer la mise en œuvre de ces mêmes débits dans un délai de 10 minutes à compter d'une alerte.

#### **519 - CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES**

Le règlement local fixe :

- d'une part, les conditions du contrôle du respect par l'exploitant des dispositions fixées au tableau de l'article 518 ;
- d'autre part, la composition de la commission chargée de ce contrôle.

#### **519 – CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES**

Avant l'arrivée du navire ou à l'arrivée de la marchandise sur le quai, le matériel destiné à assurer le débit réglementaire en eau prévu à l'article 518 du RPM est mis en place devant le poste d'accostage par les services du port.

Une commission s'assure de la conformité de l'application des mesures de sécurité demandées par l'autorité portuaire et du bon fonctionnement de la pompe à eau à grand débit. Elle est composée de :

- l'exploitant ou du manutentionnaire ;
- de l'agent de sécurité agréé par le port, chargé de la surveillance de la zone de protection ;
- d'un représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

*CLASSE 5.2*

*PEROXYDES ORGANIQUES*

<b><u>DISPOSITIONS GENERALES</u></b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES</u></b>
<p data-bbox="170 555 427 584"><b><u>520 - PROPRIETES</u></b></p> <p data-bbox="170 600 1169 831">Les peroxydes organiques sont sujets à une décomposition exothermique qui peut s'amorcer sous l'effet de la chaleur, de frottement, d'un choc ou d'un contact avec des impuretés (acides par exemple). La vitesse de décomposition augmente à mesure que la température monte et varie suivant la formulation du peroxyde organique. La décomposition peut entraîner un dégagement de gaz ou de vapeurs inflammables ou nocives. <u>Pour certains peroxydes organiques, il faut prévoir une régulation de température.</u></p> <p data-bbox="170 847 1169 943">Certains peroxydes organiques peuvent subir une décomposition explosive particulièrement lorsqu'ils sont confinés ; on peut modifier cette caractéristique en ajoutant des diluants ou en utilisant des emballages appropriés.</p> <p data-bbox="170 959 770 987">Enfin, de nombreux peroxydes brûlent ardemment.</p> <p data-bbox="495 1123 846 1152"><b><u>MESURES APPLICABLES</u></b></p> <p data-bbox="170 1251 495 1279"><b><u>521 - DEPOTS A TERRE</u></b></p>	<p data-bbox="1211 555 1469 584"><b><u>520 - PROPRIETES</u></b></p> <p data-bbox="1211 600 1335 628">Voir RPM</p> <p data-bbox="1514 1145 1865 1174"><b><u>MESURES APPLICABLES</u></b></p> <p data-bbox="1211 1273 1536 1302"><b><u>521 – DEPOTS A TERRE</u></b></p> <p data-bbox="1211 1318 2177 1374">Les marchandises de la classe 5.2 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à</p>

Les matières de la classe 5.2 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre.

Si ce n'est pas possible, ces marchandises sont déposées en îlots, qui doivent être bien ventilés et abrités du soleil.

Les quantités maximales de peroxydes organiques placés dans ces îlots, ainsi que les distances de séparation des îlots entre eux ou avec toute autre marchandise, sont fixées par les règlements locaux.

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

### **522 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des peroxydes organiques soumis à régulation de température (n° ONU compris entre 3111 et 3120), en quelque quantité que ce soit, est obligatoire.

Sur les terminaux à conteneurs la surveillance des peroxydes soumis à régulation de température est effectuée sous la responsabilité de l'exploitant.

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

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

Les emplacements destinés à recevoir les peroxydes organiques doivent être convenablement nettoyés et débarrassés de tout corps gras.

Des matières absorbantes non organiques et non grasses (telles que sable, ciment, etc..), en quantité au moins égale au volume du plus gros colis, doivent être placées à proximité des lieux où se font les opérations.

En cas d'avarie, il doit être fait appel à une équipe spécialisée qui procédera à la mise hors danger de la matière et des lieux.

conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

Tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 5.2 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

### **522 - GARDIENNAGE**

Voir RPM

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

Voir RPM

*CLASSE 6.1*

*MATIERES TOXIQUES*

**DISPOSITIONS GENERALES****610 - PROPRIETES**

Les matières de la classe 6.1 ont la propriété de soit provoquer la mort ou des troubles graves, soit avoir des effets nocifs sur la santé de l'homme, si elles sont absorbées par ingestion, par inhalation ou par voie cutanée.

Presque toutes les matières de la classe 6.1 dégagent des gaz toxiques en cas d'incendie ou lorsqu'elles sont chauffées jusqu'à décomposition.

Certaines matières présentent en outre d'autres dangers, tels que l'inflammabilité ou la corrosivité.

**DISPOSITIONS GENERALES****610 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****611 – GARDIENNAGE**

Le gardiennage des dépôts de ces matières est obligatoire.

**612 - DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 6.1 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

*CLASSE 6.2*

*MATIERES INFECTIEUSES*

**DISPOSITIONS GENERALES****620 - PROPRIETES**

Par matières infectieuses, on entend les matières dont on sait ou dont on a des raisons de penser qu'elles contiennent des agents pathogènes.

Les agents pathogènes sont définis comme des micro-organismes (y compris les bactéries, les virus, les rickettsies, les parasites et les champignons) et d'autres agents tels que les prions, qui peuvent provoquer des maladies chez l'homme et chez l'animal.

Les matières qui ne contiennent pas de matières infectieuses ou qui ne sont pas susceptibles de provoquer de maladie chez l'homme ou chez l'animal ne sont pas soumises aux dispositions de la présente classe.

Les matières infectieuses sont soumises aux dispositions de la présente classe si elles sont susceptibles de provoquer une maladie lorsqu'on est exposé à celle-ci.

**MESURES APPLICABLES****621 - DEPOTS A TERRE - STOCKAGE**

Les matières de la classe 6.2 ne peuvent être mises en dépôt à terre ou ne peuvent séjourner qu'après obtention de l'accord des autorités sanitaires du port.

**622 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention ou de transbordement ne doivent être effectuées qu'avec l'accord des autorités sanitaires du port. Après désinfection si besoin est, une vérification devra être réalisée par un représentant qualifié de ces autorités.

**DISPOSITIONS GENERALES****620 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****621 - DEPOTS A TERRE - STOCKAGE**

Les marchandises de la classe 6.2 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

Le séjour à quai des marchandises de la classe 6.2 est soumis à l'accord préalable des services de l'Agence régionale de santé (ARS).

**622 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Voir RPM

*CLASSE 7*

*MATIERES RADIOACTIVES*

**DISPOSITIONS GENERALES****710 - PROPRIETES**

Les risques induits par les transports de substances radioactives sont les suivants : – le risque d'exposition externe (irradiation) de personnes, notamment dans le cas de la détérioration des composants du colis assurant la protection radiologique (c'est-à-dire qui permettent de réduire le rayonnement au contact des colis contenant les substances radioactives) ; – le risque d'exposition interne (contamination par inhalation ou ingestion de particules radioactives) ou de contamination de la peau des personnes en cas de relâchement de substances radioactives hors de l'emballage ; – la contamination de l'environnement dans le cas de relâchement de substances radioactives ; – le démarrage d'une réaction nucléaire en chaîne non contrôlée (risque de criticité) pouvant occasionner une irradiation grave des personnes. Ce risque ne concerne que les substances fissiles ; – le dégagement de chaleur important de certaines substances (par exemple le combustible irradié), qui peuvent entraîner des blessures pour les personnes à proximité ou endommager les composants du colis.

**711 - REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES**

Indépendamment des réglementations applicables au transport des marchandises dangereuses, d'autres dispositions non exhaustives s'appliquent, s'il y a lieu.

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

- les articles L 1333-1 à 14 du code de la défense ;
- les articles R 1333-1 et suivants du code de la défense ;

**DISPOSITIONS GENERALES****710 - PROPRIETES**

Voir RPM

**711 - REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES**

Toute opération de transport et de manutention de matières radio active fait l'objet d'une EDD spécifique ITMD au titre du code de l'environnement et est soumise à l'accord préalable de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN).

- autres décrets et arrêtés pris en application des articles susvisés du code de la défense.

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

– le code du travail définit des dispositions spécifiques pour la protection des travailleurs, salariés ou non, exposés aux rayonnements ionisants. Ces dispositions, énoncées au titre V du livre IV de la IV<sup>e</sup> partie, complètent les principes généraux de prévention ;

– le code de la santé publique définit, dans son article L. 1333-2, les principes généraux de la radioprotection (justification, optimisation et limitation). Le champ d'application du chapitre III du titre III du livre III de la première partie du code de la santé publique relatif aux rayonnements ionisants couvre les actions nécessaires pour prévenir ou réduire les risques dans différentes situations d'exposition radiologique : outre les actions mises en œuvre pour protéger les personnes vis-à-vis d'un risque consécutif à une contamination radioactive de l'environnement ou de produits provenant de zones contaminées ou fabriqués à partir de matériaux contaminés, sont également concernées les actions mises en œuvre en cas de situation d'urgence radiologique ;

– l'arrêté du 26 juin 2019 relatif à la surveillance individuelle de l'exposition des travailleurs aux rayonnements ionisants fixe les modalités et les conditions de mise en œuvre des dispositions des articles R. 4451-64 à R. 4451-72 du code du travail ;

– l'arrêté du 23 octobre 2020, relatif aux mesurages réalisés dans le cadre de l'évaluation des risques et aux vérifications de l'efficacité des moyens de prévention mis en place dans le cadre de la protection des travailleurs contre les risques dus aux rayonnements ionisants, précise en son article 14 les modalités de vérification des véhicules servant à l'acheminement de substances radioactives prévue au 2<sup>o</sup> du I de l'article R. 4451-45 du code du travail ;

– l'instruction no DGT/ASN/2018/229 du 2 octobre 2018 relative à la prévention des risques d'exposition aux rayonnements ionisants précise les conditions d'application du chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre IV de la IV<sup>e</sup> partie du code du travail. Elle précise notamment au chapitre 8.2.5 les modalités de délimitation de zone dans le cadre des opérations d'acheminement ;

– en application de l'article R. 1333-44 du code de la santé publique, l'arrêté du 24 juillet 2015 portant homologation de la décision de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) no 2015-DC-0503 du 12 mars 2015 relative au régime de déclaration des entreprises réalisant des transports de substances radioactives sur le territoire français ;

– le guide de l'ASN no 27, publié sur <https://www.asn.fr>, donne des recommandations pour s'assurer de la qualité de l'arrimage des colis, matières ou objets radioactifs en vue de leur transport ;

– le guide de l'ASN no 29, publié sur <https://www.asn.fr>, rappelle les exigences réglementaires en lien avec la radioprotection des travailleurs et du public et précise l'articulation entre les différents textes applicables. De plus, il présente les recommandations de l'ASN pour appliquer de manière satisfaisante ces exigences. »

### **MESURES APPLICABLES**

#### **712 - DÉPÔTS À TERRE**

Les matières radioactives de la classe 7 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre.

En cas de mises en dépôt à terre, il convient de tenir compte des articles 712-1 et 712-2.

Les cas exceptionnels sont soumis à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

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

Toutes les opérations de transport de substances radioactives (préparation du colis, envoi, manutention du colis, chargement, déchargement, acheminement, entreposage en transit, déballage, réception, etc.) sont encadrées par un programme de protection radiologique (PPR). Chaque entreprise intervenant lors d'une opération de transport de substances radioactives doit établir un PPR, quels que soient les types de substances transportées et leur emballage. Le PPR définit les objectifs de

### **MESURES APPLICABLES**

#### **712 – DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 7 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

radioprotection, ainsi que les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs en tenant compte de la nature et de l'ampleur des risques. Le principe de l'approche graduée s'applique : le niveau de 22 novembre 2020 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 3 sur 84 détail du PPR et l'ampleur des dispositions qu'il contient doivent être proportionnés aux enjeux de radioprotection des opérations de transport réalisées. Quel que soit le niveau du risque, même faible, le PPR comporte obligatoirement : – les contraintes de doses individuelles définies en deçà des valeurs limites réglementaires pour le public et les travailleurs, ainsi que les mesures prises pour optimiser la radioprotection et la sûreté en tenant compte des interactions entre le transport et d'autres activités éventuelles ; – les estimations des doses prévisionnelles individuelles résultant des opérations de transport pour les travailleurs et les dispositions de surveillance individuelle ou des lieux de travail retenues ; – les dispositions pour assurer la formation des travailleurs ; – les mesures prises pour s'assurer du respect des distances minimales de séparation entre les colis de substances radioactives et les travailleurs ou le public. Les colis, suremballages et conteneurs contenant des matières radioactives et les matières radioactives non emballées doivent être séparés pendant le transport et l'entreposage en transit : – des travailleurs, dans des zones de travail régulièrement occupées, par des distances calculées en appliquant un critère de dose de 5 mSv en un an ; – des membres du public, dans les zones auxquelles le public a régulièrement accès, par des distances calculées en appliquant un critère de dose de 1 mSv en un an. Le tableau ci-après peut servir d'indicateur permettant d'éviter le dépassement de la limite réglementaire applicable au public.

*Tableau des distances minimales de séparation entre les matières radioactives et les personnes*

Somme des indices de transport (II)	Distance de séparation entre les matières radioactives et les personnes (mètres)
Jusqu'à 10	6
Plus de 10 mais au maximum 20	8
Plus de 20 mais au maximum 50	13
Plus de 50 mais au maximum 100	18
Plus de 100 mais au maximum 200	26
Plus de 200 mais au maximum 400	36

Les colis ou suremballages des catégories II-JAUNE ou III-JAUNE ne doivent pas séjourner dans des zones auxquelles le public a accès.

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

Le nombre de colis, de suremballages, de citernes et de conteneurs contenant des matières fissiles entreposées dans un même endroit doit être limité de telle sorte que la somme des indices de sûreté d'un même groupe de colis, suremballages, citernes ou conteneurs ne dépasse pas 50.

Les groupes de colis, suremballages, citernes ou conteneurs contenant des matières fissiles doivent être entreposés de manière à ménager une distance d'au moins 6 mètres entre eux.

Lorsque l'indice de sûreté d'un véhicule, d'un colis, d'un suremballage, d'une citerne ou d'un conteneur dépasse 50, l'entreposage doit être tel que soit maintenue une distance d'au moins 6 mètres par rapport à d'autres colis, suremballages, citernes ou conteneurs ou par rapport à d'autres véhicules contenant des matières fissiles.

Le mélange de colis de types différents de matières radioactives, y compris de matières fissiles, et le mélange de types différents de colis ayant des indices de transport différents est permis sous réserve de toutes prescriptions supplémentaires spécifiées dans le(s) certificat(s) d'agrément délivré(s) par les autorités compétentes.

**713 - GARDIENNAGE**

Le gardiennage des dépôts à terre ou des véhicules terrestres en stationnement qui contiennent des matières radioactives de la classe 7, en quelque quantité que ce soit, est obligatoire à l'exception des matières radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911.

Les matières relevant des numéros ONU 2912, 2913, 2915, 2978, 3321, 3322 et 3332, dans la mesure où il existe des possibilités de protection suffisantes, peuvent être dispensées de l'obligation de gardiennage sous réserve d'une disposition du règlement local.

Le gardiennage des colis pourra, toutefois, être remplacé par un dépôt dans un local désigné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le gardiennage des navires ou bateaux contenant des matières radioactives de la classe 7 est obligatoire à l'exception des matières radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911.

**714 - PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS****714-1 Quais et terre-pleins**

Les quais et terre-pleins sur lesquels des matières radioactives de la classe 7 ont stationné devront, en dehors des matières radioactives relevant des numéros ONU 2908 à 2911, dans un délai et suivant une périodicité fixée par le règlement local, subir un contrôle d'absence de contamination radioactive par une personne qualifiée, conformément à l'article R. 4451-46 du code du travail. Par personne qualifiée, on entend le conseiller en radioprotection, tel que défini par l'article R. 4451-112 du code du travail. Un compte rendu de ce contrôle est rédigé et archivé par l'organisme ayant procédé aux contrôles. Une copie de ce compte rendu est conservée par le commissionnaire de transport le cas échéant.

**714-2 Décontamination**

Les quais et terre-pleins devront être décontaminés par un organisme habilité à cet effet et l'absence de contamination résiduelle devra être vérifiée par la personne qualifiée définie ci-dessus, lorsque le contrôle effectué selon les dispositions prévues à l'article 714-1 a déterminé une contamination totale (fixée et non fixée) qui dépasse les niveaux suivants :

**713 - GARDIENNAGE**

Voir RPM

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

Voir RPM

- 0,4 Bq/cm<sup>2</sup> pour les émetteurs bêta et gamma ainsi que pour les émetteurs alpha de faible toxicité ; <sup>(1)</sup>
- 0,04 Bq/cm<sup>2</sup> pour les autres émetteurs alpha.

<sup>(1)</sup> Par émetteurs alpha de faible toxicité on entend l'uranium naturel, l'uranium appauvri, le thorium naturel, l'uranium 235 ou l'uranium 238, le thorium 232, le thorium 228 et le thorium 230 lorsqu'ils sont contenus dans des minerais ou des concentrés physiques ou chimiques ; les radionucléides émetteurs alpha dont la période est inférieure à dix jours.

### **715 - MANUTENTION DES COLIS**

Pour les matières radioactives de la classe 7 relevant des numéros ONU 2916, 2917, 2919, 3323, 3328, 3329, 3330 et 3331 déchargées d'un navire, l'expéditeur ou le destinataire ou leurs représentants seront tenus de procéder à une vérification qualitative des colis et à un contrôle du débit de dose. Lorsque ces colis sont transportés en conteneurs fermés, cette vérification est limitée au conteneur de transport. Pour les matières radioactives de la classe 7 relevant des numéros ONU 2912, 2913, 2915, 2919, 3321, 3322, 3324 à 3327 et 3331 déchargées d'un navire, l'expéditeur ou le destinataire ou leurs représentants procèdent à une vérification qualitative des colis et à un contrôle de la contamination surfacique. Lorsque ces colis sont transportés en conteneurs fermés, cette vérification est limitée au conteneur de transport. En cas de constatation sur un colis de matières radioactives soit d'une détérioration, soit d'une déféctuosité (et même en cas de simple doute sur l'emballage), le personnel doit se mettre à l'écart et alerter, en plus de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire et de la division de l'Autorité de sûreté nucléaire territorialement compétente, soit l'expéditeur, soit le destinataire ou son représentant, lesquels prennent les mesures nécessaires pour isoler le colis endommagé ; dans le cas de transport en utilisation exclusive, l'expéditeur ou le destinataire est présent ou représenté

### **715 - MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM

*CLASSE 8*

*MATIERES CORROSIVES*

**DISPOSITIONS GENERALES****810 - PROPRIETES**

Les matières de la classe 8 ont la propriété de provoquer des lésions plus ou moins graves des tissus vivants. Si elles se répandent hors des emballages, elles risquent d'endommager d'autres marchandises, voire même le navire, bateau ou véhicule dans lequel elles se trouvent.

Un grand nombre de matières corrosives sont volatiles et dégagent des vapeurs irritantes pour le nez et les yeux.

Certaines matières présentent en outre un danger de toxicité, soit directement par absorption ou inhalation de vapeurs, soit par émission de gaz en se décomposant sous l'effet de hautes températures. Certaines autres présentent enfin un risque danger d'inflammabilité.

**811 - PRESCRIPTIONS**

Pas de prescriptions particulières aux matières de la classe 8.

**DISPOSITIONS GENERALES****810 - PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****811 - PRESCRIPTIONS**

Voir RPM

**812 - DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 8 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

*CLASSE 9*

*MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS*

**DISPOSITIONS GENERALES****910 - CHAMP D'APPLICATION**

La classe 9 comprend :

- les matières et objets non visés par les autres classes et dont l'expérience a montré, ou pourra montrer, qu'elles présentent un caractère dangereux ; ces matières comprennent les matières liquides transportées ou présentées au transport à une température égale ou supérieure à 100°C et les matières solides transportées ou présentées au transport à une température égale ou supérieure à 240°C ;
- les matières nuisibles qui ne sont pas soumises aux dispositions de la partie A du chapitre VII de SOLA
- S 74, mais auxquelles les dispositions de l'annexe III de MARPOL 73/78 s'appliquent.

**MESURES APPLICABLES****911 - DEPOTS A TERRE**

Les dépôts des polymères expansibles en granulés dégageant des vapeurs inflammables (n° ONU 2211) et des matières plastiques pour moulage en pâte, en feuille ou en cordon extrudé, dégageant des vapeurs inflammables ( n° ONU 3314 ) doivent être bien ventilés et abrités du soleil.

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

Les prescriptions particulières définies à la classe 5.1 sont applicables à ces engrais.

**913 - AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9**

Pas de prescriptions particulières aux autres matières de la classe 9.

**DISPOSITIONS GENERALES****910 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES****911 - DEPOTS A TERRE**

Les marchandises de la classe 9 qui sont transportées en conteneurs doivent être séparées des autres marchandises dangereuses pendant leur dépôt dans les parcs à conteneurs de Bassens et du Verdon suivant les indications du tableau de l'annexe n°3.

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

Voir RPM

**913 - AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9**

Voir RPM

*MATIERES QUI NE SONT DANGEREUSES  
QU'EN VRAC AU TITRE DU CODE IMSBC*

**DISPOSITIONS GENERALES****1010 - CHAMP D'APPLICATION**

Le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) définit des matières dites "MDV" comme suit :

« *Matières qui ne sont dangereuses qu'en vrac (MDV)* désigne des matières qui, lorsqu'elles sont transportées en vrac, peuvent posséder des propriétés chimiques dangereuses, autres que les matières classées comme marchandises dangereuses dans le Code IMDG. »

Les propriétés dangereuses associées à ces matières font l'objet des descriptions ci-après dans le Code IMSBC :

**Matières solides combustibles : MDV (symbole de référence CB)**

Ce sont des matières qui sont facilement combustibles ou s'enflamment aisément lorsqu'elles sont transportées en vrac et qui ne satisfont pas aux critères existants pour être incluses dans la classe de danger 4.1.

**Matières solides auto-échauffantes : MDV (symbole de référence SH)**

Ce sont des matières qui s'échauffent spontanément lorsqu'elles sont transportées en vrac et qui ne satisfont pas aux critères existants pour être incluses dans la classe de danger 4.2.

**Matières solides qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables : MDV (symbole de référence WF)**

Ce sont des matières qui dégagent des gaz inflammables au contact de l'eau lorsqu'elles sont transportées en vrac et qui ne satisfont pas aux critères existants pour être incluses dans la classe de danger 4.3.

**Matières solides qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz toxiques : MDV (symbole de référence WT)**

Ce sont des matières qui dégagent des gaz toxiques au contact de l'eau lorsqu'elles sont transportées en vrac.

**DISPOSITIONS GENERALES****1010 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

**Matières solides toxiques : MDV (symbole de référence TX)**

Ce sont des matières qui présentent un risque de toxicité pour l'homme si elles sont absorbées par inhalation ou par voie cutanée lorsqu'elles sont chargées, déchargées ou transportées en vrac et qui ne satisfont pas aux critères existants pour être incluses dans la classe de danger 6.1.

**Matières solides corrosives : MDV (symbole de référence CR)**

Ce sont des matières qui sont corrosives pour la peau, les yeux ou les métaux ou qui sont des sensibilisants respiratoires et qui ne satisfont pas aux critères existants pour être incluses dans la classe de danger 8.

**Matières solides présentant d'autres dangers : MDV (symbole de référence OH)****MESURES APPLICABLES****1011 - DEPOTS A TERRE**

Les dépôts des matières solides en vrac MDV, respectivement de symbole de référence CB, SH, WF, TX et CR obéissent aux mêmes dispositions, du présent règlement ou du règlement local, que celles applicables respectivement aux matières des classes de danger 4.1, 4.2, 4.3, 6.1 et 8.

Les matières solides en vrac MDV de symbole de référence WT doivent séjourner à terre dans des emplacements à l'abri de l'eau et de l'humidité.

**1012 - MATIÈRES SOLIDES EN VRAC MDV DE SYMBOLE DE RÉFÉRENCE OH**

Pas de prescription particulière.

**1013 - ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (non dangereux)**

Le dépôt en vrac de ces engrais obéit aux prescriptions des articles 511 et 516 du Chapitre II du présent règlement.

**MESURES APPLICABLES****1011 - DEPOTS A TERRE**

Voir RPM

**1012 - MATIÈRES SOLIDES EN VRAC MDV DE SYMBOLE DE RÉFÉRENCE OH**

Voir RPM

**1013 - ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (non dangereux)**

Voir RPM

**ANNEXES**

- **ANNEXE 1** : DÉCLARATION PRÉVUE A L'ARTICLE 21-1 (*Annexe 1 du RPM – modifiée par arrêtés du 09-12-2010 et du 13-12-2018*)
- **ANNEXE 2** : LISTE DE CONTRÔLE ET MODÈLES DE DÉCLARATION (*Annexe 2 du RPM - modifiée par arrêté du 29-11-2016*)  
(VOIR RPM)
- **ANNEXE 3** : PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSES DE MATIERES (*Annexe 3 du RPM - modifiée par arrêté du 29-11-2016 et du 17-11-2020*)
- **ANNEXE 4** : DETERMINATION DES ZONES D'EFFET DEFINIES A L'ARTICLE 11 DE L'ARRETE du 20 AVRIL 2007 (*Annexe 4 du RPM - créée par l'arrêté du 17-11-2020*)
- **ANNEXE 5** : TRAFIC ANNUEL MAXIMAL ADMISSIBLE DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN CONTENEURS, SELON LA CLASSE ET LA LOCALISATION (*Annexe 1 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux*)
- **ANNEXE 6** : QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES DE MATIERE ACTIVE DE LA CLASSE 1, PAR DIVISION DE RISQUES, PAR ILOT ENTREPOSE SUR LES BORDS A QUAI ET DISTANCES MINIMALES ENTRE ILOTS, SELON L'EMPLACEMENT DU BORD A QUAI. (*Annexe 2 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux*)
- **ANNEXE 7** : QUANTITES MAXIMALES ADMISSIBLES DE MATIERE ACTIVE DE LA CLASSE 1, PAR DIVISION DE RISQUES, PAR ILOT ENTREPOSE SUR LES **PARCS A CONTENEURS** ET DISTANCES MINIMALES ENTRE ILOTS, SELON L'EMPLACEMENT (*Annexe 3 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux*)
- **ANNEXE 8** : DISTANCES MINIMALES A RESPECTER ENTRE LES MARCHANDISES DE CLASSE 1 ET DE GROUPE DE COMPTABILITE DIFFERENTS (*Annexe 4 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux*)
- **ANNEXE 9** : LISTE DES QUAIS ET TERMINAUX DU GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX AUTORISES POUR LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
- **ANNEXE 10** : DECLARATION D'EXPEDITION, DE TRANSPORT, DE CHARGEMENT (OU DECHARGEMENT), DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

**ANNEXE 1****ANNEXE 1 : DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1** (*Annexe 1 du RPM - modifiée par arrêtés du 09-12-2010 et du 13-12-2018*)

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

1. Nom et indicatif d'appel du navire et, le cas échéant, numéro OMI d'identification ;
2. Nationalité du navire ;
3. Longueur et tirant d'eau maximum du navire au départ ;
4. Port de destination ;
5. Heure probable d'arrivée au port de destination (ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente) ;
6. Heure probable d'appareillage ;
7. Itinéraire envisagé ;
8. Caractéristiques de la marchandise dangereuse
  - 8.1. Appellation technique exacte (désignation officielle de transport) des marchandises dangereuses ou polluantes
  - 8.2. Numéro ONU s'il existe
  - 8.3. La classe de danger des marchandises dangereuses ou polluantes déterminée conformément au code IMDG (pour les colis) ou aux Recueils IBC, IGC ou au code IMSBC (pour le vrac)
  - 8.4. Le cas échéant, catégorie du navire au sens du Recueil INF
    - 8.5.1 Pour les marchandises dangereuses ou polluantes transportées en vrac : Les quantités transportées.
    - 8.5.2 Pour les marchandises dangereuses ou polluantes transportées en colis :
      - a) le nombre de colis et le type de conditionnement ainsi que la quantité totale de marchandises dangereuses ou polluantes à laquelle s'appliquent les indications (en volume ou en masse) et
      - b) la masse nette de matières explosibles dans le contenu s'il s'agit de marchandises dangereuses de la classe 1, et
      - c) l'activité maximale du contenu radioactif pendant le transport exprimée en becquerels (Bq), ainsi que le nom ou le symbole de chaque radionucléide pour les matières radioactives de la classe 7 autres que les colis exceptés. Pour les matières fissibles, la masse totale en gramme (g) ou en multiples du gramme peut être indiquée au lieu de l'activité.
  - 8.6. Emplacements des marchandises dans le navire
  - 8.7. Si ces marchandises sont transportées dans des citernes mobiles, des conteneurs ou des véhicules routiers autres que des véhicules-citernes, marques d'identification de celle-ci / de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses à bord du navire et leur emplacement ;
10. Nombre de personnes composant l'équipage du bord ;
11. Nombre total de personnes à bord ;
12. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

**ANNEXE 2**

**ANNEXE 2 - LISTE DE CONTRÔLE ET MODÈLES DE DÉCLARATION** (*Annexe 2 du RPM - modifiée par arrêtés du 08-07-2009, du 29-11-2016 et du 13-12-2018*)

Voir annexe 2 du RPM

<b>ANNEXE 3</b>
-----------------

**ANNEXE 3 - PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSES DE MATIERES** (*Annexe 3 du RPM - modifiée par arrêtés du 29-11-2016 et du 17-11-2020*)

Classes		2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	8	9
<b>Gaz inflammables</b>	<b>2.1</b>	0	0	0	s	a	s	s	s	s	0	a	0
<b>Gaz non inflammables non toxiques</b>	<b>2.2</b>	0	0	0	a	0	a	0	0	a	0	0	0
<b>Gaz toxiques</b>	<b>2.3</b>	0	0	0	s	0	s	0	0	s	0	0	0
<b>Liquides inflammables</b>	<b>3</b>	s	a	s	0	0	s	s	s	s	0	0	0
<b>Solides inflammables (y compris les matières autoréactives et les matières explosibles désensibilisées solides)</b>	<b>4.1</b>	a	0	0	0	0	a	0	a	s	0	a	0
<b>Matières sujettes à l'inflammation spontanée</b>	<b>4.2</b>	s	a	s	s	a	0	a	s	s	a	a	0
<b>Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables</b>	<b>4.3</b>	s	0	0	s	0	a	0	s	s	0	a	0
<b>Matières comburantes</b>	<b>5.1</b>	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	s	0
<b>Peroxydes organiques</b>	<b>5.2</b>	s	a	s	s	s	s	s	s	0	a	s	0
<b>Matières toxiques</b>	<b>6.1</b>	0	0	0	0	0	a	0	a	a	0	0	0
<b>Matières corrosives</b>	<b>8</b>	a	0	0	0	a	a	a	s	s	0	0	0
<b>Matières et objets dangereux divers</b>	<b>9</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Note concernant le tableau ci-dessus :**

Les cargaisons des classes 1 (à l'exception de la division 1.4S), 6.2 et 7 ne sont normalement admises dans la zone portuaire qu'aux fins de leur expédition ou livraison immédiate. Ces classes ne figurent donc pas dans le tableau. Toutefois, s'il est nécessaire, à la suite de circonstances imprévues, de faire séjourner ces cargaisons temporairement, le séjour doit s'effectuer dans des zones désignées à cet effet. Dans ce cas, le règlement local visé à l'article 11-2-3, ou à défaut l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire, détermine les prescriptions particulières à observer, en tenant compte des prescriptions relatives à la séparation pour chacune de ces classes, telles qu'énoncées par le Code IMDG, et en s'appuyant sur les dispositions des articles 114 (Classe 1), 621 (Classe 6.2) et 712 à 712-2 (Classe 7) du présent règlement.

**Les notations figurant dans le tableau ont la signification suivante :****1. Colis / GRV / Remorques / Conteneurs plates-formes**

0 : la séparation n'est pas nécessaire, sauf lorsqu'elle est prescrite individuellement dans la colonne (16b) de la Liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2 du Code IMDG.

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

s : « séparé de » - à ciel ouvert, une distance minimale de 6 m est exigée.

**2. Conteneurs fermés / Citernes mobiles / Véhicules routiers fermés**

0 : aucune séparation n'est nécessaire.

a : « loin de » - aucune séparation n'est nécessaire.

s : « séparé de » - à ciel ouvert, une distance minimale de 3 m (ou une largeur de conteneur standard EVP) est exigée, longitudinalement et latéralement.

**3. Véhicules routiers ouverts / Wagons de marchandises / Conteneurs ouverts**

0 : aucune séparation n'est nécessaire.

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

s : « séparé de » - à ciel ouvert, une distance minimale de 6 m est exigée, longitudinalement et latéralement.

**Observations et dispositions complémentaires :**

4. Dans le tableau de séparation ci-dessus, "0" indique que la séparation n'est pas exigée d'une manière générale, sauf lorsqu'elle est prescrite individuellement dans la colonne (16b) de la Liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2 du Code IMDG.

5. Un engin fermé est un engin dans lequel les marchandises dangereuses sont entièrement enfermées et entourées de parois suffisamment résistantes, tel qu'un conteneur, une citerne ou un véhicule. Les engins bâchés sur les côtés ou sur le haut ne sont pas des engins fermés.

6. Dans le cas des cargaisons dangereuses qui présentent un seul danger subsidiaire, les prescriptions de séparation correspondant à ce danger subsidiaire s'appliquent lorsqu'elles sont plus rigoureuses que celles correspondant au danger principal. Lorsque des engins de transport contiennent des cargaisons dangereuses qui relèvent de plusieurs classes, il convient d'appliquer les prescriptions de séparation les plus rigoureuses.

7. Dans le cas des cargaisons dangereuses qui présentent deux dangers subsidiaires ou plus, il convient d'appliquer les prescriptions de séparation figurant dans la colonne (16b) de la Liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2 du Code IMDG.

8. Les marchandises dangereuses en colis non conteneurisées qui appartiennent à des classes différentes ne doivent pas être directement gerbées les unes au-dessus des autres. Cela s'applique également aux cargaisons dangereuses en colis appartenant à la même classe mais présentant des dangers subsidiaires différents, ainsi qu'à certaines cargaisons de la classe 8.

9. Dans la mesure du possible, les conteneurs, les conteneurs-citernes et les citernes mobiles qui contiennent des marchandises dangereuses ne doivent pas être gerbés directement les uns au-dessus des autres, ni se chevaucher. Les exemptions ne devraient être autorisées que dans le cas de conteneurs chargés de marchandises dangereuses de la même classe, à l'exception toutefois des conteneurs de cargaisons différentes de la classe 8.

10. Les marchandises dangereuses portant des étiquettes ou plaques-étiquettes signalant leur toxicité doivent, dans la mesure du possible, être séparées des denrées alimentaires et des aliments pour animaux.

<b>ANNEXE 4</b>
-----------------

**ANNEXE 4 - DETERMINATION DES ZONES D'EFFET DEFINIES A L'RTICLE 11 DE L'ARRETE DU 20 AVRIL 2007**

*(Annexe 4 du RPM - Créée par arrêté du 17-11-2020)*

**Seuils retenus et distances d'effet**

Les zones d'effets en pyrotechnie sont calculées historiquement à partir de formules de calcul établies notamment à partir d'essais (réels ou sur maquette). Ces zones d'effets correspondent en pratique aux zones délimitées par les seuils d'effets mentionnés à l'article 11 de l'arrêté du 20 avril 2007.

**1 - Etendue des zones d'effet**

L'étendue des zones d'effets dépend essentiellement de la configuration du terrain, des moyens de protection mis en place et de la nature du danger liée en particulier à la division de danger des produits explosifs qui leur donnent naissance.

En terrain plat et sans protection, les distances à la charge explosive qui doivent être prises comme limites de zones sont celles qui sont indiquées dans les points 2 à 5 (par type de phénomène), à moins que les propriétés explosives particulières de la charge ne justifient une évaluation différente de l'étendue des zones dangereuses. Ces distances doivent être augmentées s'il existe des conditions particulières susceptibles d'aggraver le danger, notamment par la prise en compte de la durée de la surpression. Elles peuvent être réduites notamment si la configuration du terrain ou la mise en place de dispositifs de protection efficaces diminuent le danger.

Les distances R (exprimées en mètres), indiquées dans les points suivants, des limites des zones d'effet correspondant à la charge de masse Q (masse nette de matière explosive exprimée en kilogrammes) placée au niveau du sol, sont définies en atmosphère normale, c'est-à-dire dans des conditions normales de température et de pression, au-dessus d'un terrain plat sans protection particulière.

On admet que, en terrain plat et sans protection particulière, la détonation d'une masse Q :

- Entraîne, dans un rayon  $R = 0,5 Q^{1/3}$  ;
- Peut entraîner, dans un rayon  $R = 2,4 Q^{1/3}$ , s'il y a un risque de projections,

La détonation presque simultanée de toute masse susceptible de détoner.

**2 - Effets de surpression**

Le tableau suivant permet de déterminer l'étendue des zones d'effet en terrain nu :

<b>Désignation de la zone</b>	<b>Z1</b>	<b>Z2</b>	<b>Z3</b>	<b>Z4</b>	<b>Z5</b>
Distance R (en mètres) au centre de la charge de masse Q (en kg)	$0 < R1 \leq 5 Q^{1/3}$	$< R2 \leq 8 Q^{1/3}$	$< R3 \leq 15 Q^{1/3}$	$< R4 \leq 22 Q^{1/3}$	$< R5 \leq 44 Q^{1/3}$

La masse Q est exprimée en équivalent TNT. Les zones d'effet sont centrées sur la charge sauf si cette dernière est dispersée ou mobile, aux quels cas les distances limites de ces zones sont comptées à partir des surfaces extérieures de la charge ou de l'enveloppe des positions successives de ces surfaces.

Si des produits explosifs présentent à la fois un danger d'explosion en masse et un risque important de projections (de plus de 150 grammes à plus de 15 mètres), les zones d'effet à retenir sont les plus étendues de celles du produit ou de son enveloppe qui ont été déterminées pour ces matières ou objets considérés comme appartenant d'une part à la division 1.1 et d'autre part à la division 1.2.

### **3 - Effets de projection**

Le tableau suivant permet de déterminer l'étendue des zones d'effet en terrain nu (et en fonction de Q, masse nette des matières explosives, à l'exclusion des enveloppes qui les contiennent) pour des objets destinés à projeter des éclats multiples.

Ces valeurs peuvent être utilisées par défaut dans d'autres configurations, mais d'autres approches au cas par cas peuvent être utilisées. Les zones d'effet sont délimitées à partir des bords de la charge.

#### **3.1 Si $Q \geq 100$ kg**

Désignation de la zone	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5
Distance R (en mètres) à la charge de masse Q (en kg)	1) Objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active				
	$0 < R1 \leq 15$	$< R2 \leq 90$	$< R3 \leq 200$	$< R4 \leq 60 Q^{1/6}$ ou 300 si $300 \geq 60 Q^{1/6}$	$< R5 \leq 120 Q^{1/6}$ ou 600 si $600 \geq 120 Q^{1/6}$
	2) Objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active				
	$0 < R1 \leq 25$	$< R2 \leq 135$	$< R3 \leq 300$	$< R4 \leq 75 Q^{1/6}$ ou 400 si $400 \geq 75 Q^{1/6}$	$< R5 \leq 150 Q^{1/6}$ ou 800 si $800 \geq 150 Q^{1/6}$

**3.2 Si  $10 \leq Q < 100$  kg** : les distances figurant dans le tableau précédent peuvent être réduites d'un tiers.

**3.3 Si  $Q < 10$  kg** : les limites des zones d'effet sont à définir par une étude particulière.

Si des matières ou objets présentent à la fois un danger d'explosion en masse et un risque important de projections (de plus de 150 grammes à plus de 15 mètres), les zones d'effet à retenir sont les plus étendues de celles du produit ou de son enveloppe qui ont été déterminées pour ces matières ou objets considérés comme appartenant, d'une part, à la division 1.1, d'autre part, à la division 1.2.

**4 - Effets thermiques**

Désignation de la zone	Z1	Z2	Z3	Z4
Distance R (en mètres) à la charge de masse Q (en kg)	1) Matières ou objets de la division de danger 1.3 relevant de l'alinéa a) du 2.2.1.1.5 de l'ADR ou de l'alinéa .1 du 2.1.1.4 du Code IMDG			
	$0 < R1 \leq 2,5 Q^{1/3}$	$< R2 \leq 3,5 Q^{1/3}$	$< R3 \leq 5 Q^{1/3}$	$< R4 \leq 6,5 Q^{1/3}$
Distance R (en mètres) à la charge de masse Q (en kg)	2) Matières ou objets de la division de danger 1.3 relevant de l'alinéa b) du 2.2.1.1.5 de l'ADR ou de l'alinéa .2 du 2.1.1.4 du Code IMDG			
	$0 < R1 \leq 1,5 Q^{1/3}$	$< R2 \leq 2 Q^{1/3}$	$< R3 \leq 2,5 Q^{1/3}$	$< R4 \leq 3,25 Q^{1/3}$

Ces valeurs peuvent être utilisées par défaut dans d'autres configurations, mais d'autres approches au cas par cas peuvent être utilisées. Les zones d'effet sont délimitées à partir des bords de la charge.

Lorsqu'il n'est pas possible de savoir de quels alinéas de l'ADR ou du Code IMDG relèvent les matières ou objets de la division de danger 1.3, il est fait application des formules de calcul figurant dans la ligne 1) du tableau ci-dessus.

**5 - Effets dus à un produit de division de danger 1.4**

Désignation de la zone	Z2	Z3	Z4
Distance R (en mètres) à la charge de masse Q (en kg)	$0 < R2 \leq 0,5 Q^{1/3}$ ou 5 si $0,5 Q^{1/3} > 5$	$< R3 \leq 10$	$< R4 \leq 25$

Ce cas ne comporte pas de zones Z1 et Z5.

Les matières et objets du type 1.4S ne comportent pas de dangers plus graves que ceux des zones Z4.

<b>ANNEXE 5</b>
-----------------

**ANNEXE 5 - TRAFFIC ANNUEL MAXIMAL ADMISSIBLE DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN CONTENEURS, DELON LA CLASSE ET LA LOCALISATION**

*(Annexe 1 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du GPMB)*

Localisation (poste à quai ou parc à conteneurs)	Classe de marchandises dangereuses	Trafic annuel maximal admissible en EVP/an	Capacité associée à un EVP
P431	1	Trafic interdit	
	2.1 / 2.2	3213	20 tonnes
	2.3 / 6.1	714	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes
P432 + P433 Parc à conteneurs de Bassens	1.1/1.5	1800	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic non limité	-
	1.3	Trafic non limité	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	3213	20 tonnes
	2.3 / 6.1	714	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes

Localisation (poste à quai ou parc à conteneurs)	Classe de marchandises dangereuses	Trafic annuel maximal admissible en EVP/an	Capacité associée à un EVP
P805 + P806	1.1/1.5	320	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic interdit	
	1.3	Trafic non limité	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	1635000	20 tonnes
	2.3 / 6.1	1635	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes
Parc à conteneurs du Verdon	1.1/1.5	32	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic interdit	
	1.3	32	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	1635	20 tonnes
	2.3 / 6.1	1635	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	32500	25 tonnes
	5.1	32500	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes

<b>ANNEXE 6</b>
-----------------

Annexe 2 – Quantités maximales admissibles de matière active de la classe 1, par division de risques, par îlot entreposé sur **les bords à quai** et distances minimales entre îlots, selon l'emplacement du bord à quai

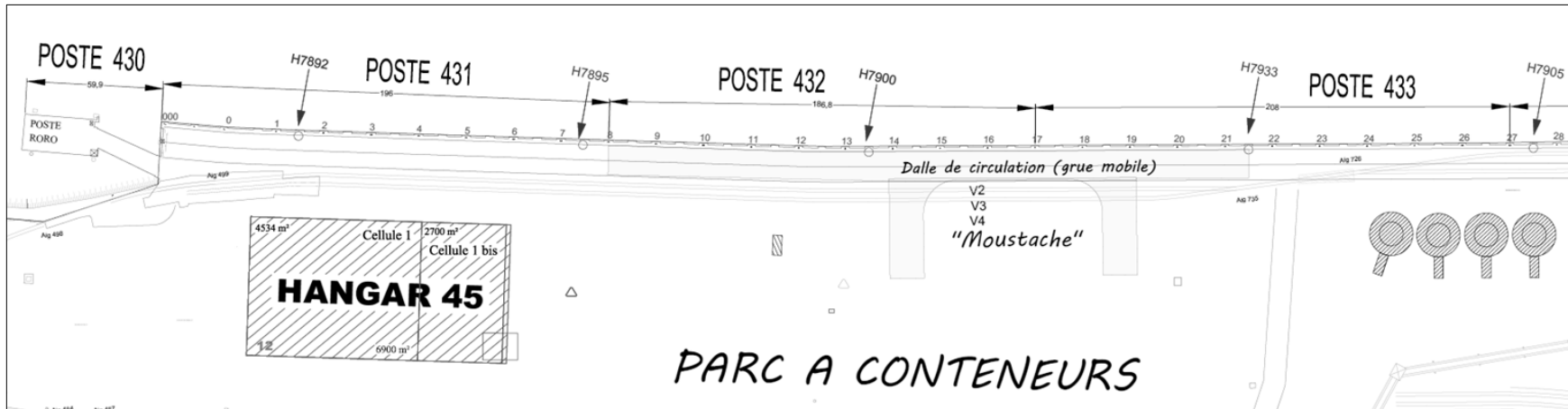
*(Annexe 2 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du GPMB)*

		Division de risque							
		1.1 / 1.5		1.2 / 1.6		1.3		1.4	
Poste à quai	Emplacement	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots
P430	Passerelle RoRo	53	9	0	0	8000	40	Non limité	10 m
P431		Trafic non autorisé							
P432	Bollards 13-16	5832	43	15625 <sup>(5)</sup> / 100 <sup>(6)</sup>	60 <sup>(5)</sup> / 12 <sup>(6)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
P432/ P433	Bollards 16-19	2600	33	15625 <sup>(5)</sup> / 100 <sup>(6)</sup>	60 <sup>(5)</sup> / 12 <sup>(6)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
P433	Bollards 19-22	325	17	0	0	3800	31	Non limité	10 m
P433	Bollards 22-25	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m
P433	Bollards 25-26	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m
P805	Bollards 8-10	44 <sup>(1)</sup> / 44 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	8 <sup>(1)</sup> / 8 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	1191	21	Non limité	10 m
P805	Bollards 10-12	394 <sup>(1)</sup> / 197 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	18 <sup>(1)</sup> / 14 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	10648	44	Non limité	10 m
P805	Bollards 12-14	1508 <sup>(1)</sup> / 28 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	28 <sup>(1)</sup> / 7 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P805/P806	Bollards 14-16	3796 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	37 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P806	Bollards 16-18	7530 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	47 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 0 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P806	Bollards 18-20	13256 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 28 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	57 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 7 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P806	Bollards 20-22	16000 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 183 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	58 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 14 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P806	Bollards 22-24	16000 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 576 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	58 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 20 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
P806	Bollards 24-30	16000 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 895 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	58 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup> / 23 <sup>(3)</sup> / 0 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m

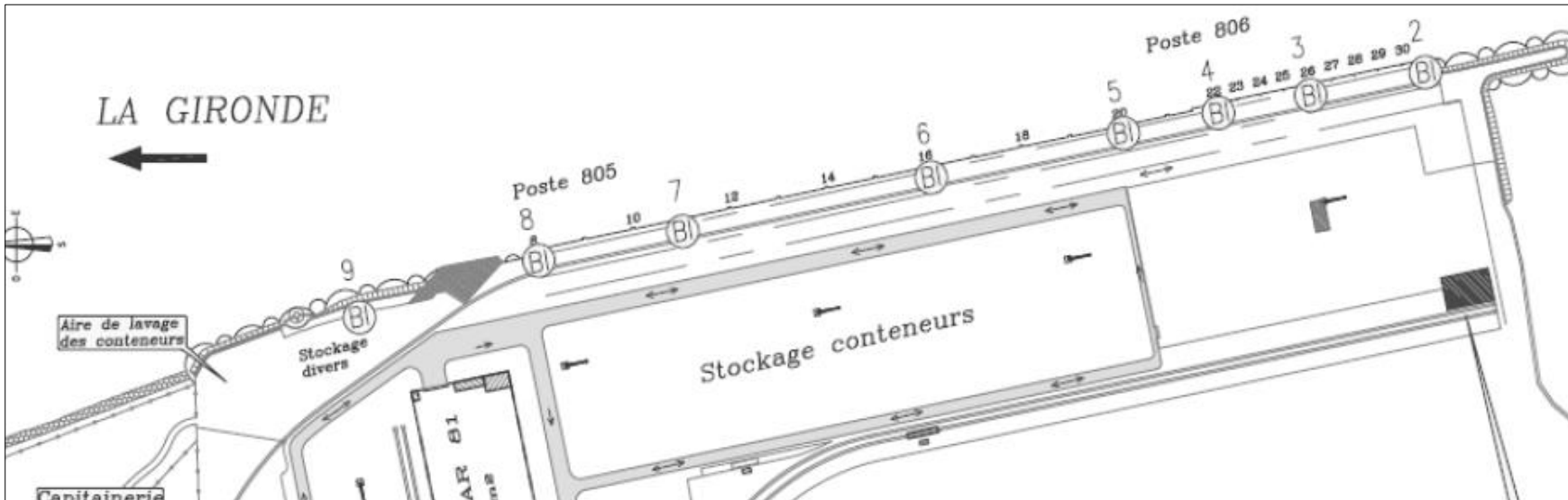
<sup>(1)</sup> Quantités et distances en l'absence de paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806 <sup>(2)</sup> Quantités et distances en cas de présence d'un paquebot accosté au poste à quai P806, bollards 16 à 30 <sup>(3)</sup> Quantités et distances en cas de présence d'un paquebot accosté au poste à quai P805, bollards 8 à 16 <sup>(4)</sup> Quantités et distances en cas de présence de paquebots accostés aux postes à quai P805 et P806 <sup>(5)</sup> Quantités et distances lorsque seuls des objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active sont présents <sup>(6)</sup> Quantités et distances lorsque des objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active sont présents

Emplacement des bollards sur les terminaux

Terminal de Bassens – postes à quai P430 à P433



Terminal du Verdon



<b>ANNEXE 7</b>
-----------------

**ANNEXE 7 - QUANTITÉS MAXIMALES ADMISSIBLES DE MATIÈRE ACTIVE DE LA CLASSE 1, PAR DIVISION DE RISQUES, PAR ILOT ENTREPOSÉ SUR LES PARCS À CONTENEURS ET DISTANCES MINIMALES ENTRE ILOTS, SELON L'EMPLACEMENT**

*(Annexe 3 de l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du GPMB)*

Poste à quai	Zone	Division de risque							
		1.1 / 1.5		1.2 / 1.6		1.3		1.4	
		Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots	Masse maximale par îlot	Distance minimale entre îlots
Parc à conteneur de Bassens	Zone 1	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m
	Zone 2	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m
	Zone 3	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m
	Zone 4	84	11	0	0	1000	20	Non limité	10 m
	Zone 5	422	18	0	0	5038	34	Non limité	10 m
	Zone 6	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m
	Zone 7	670	21	100 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	12 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	8000	40	Non limité	10 m
	Zone 8	2261	32	15625 <sup>(1)</sup> / 100 <sup>(2)</sup>	60 <sup>(1)</sup> / 12 <sup>(2)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
	Zone 9	2261	32	15625 <sup>(1)</sup> / 100 <sup>(2)</sup>	60 <sup>(1)</sup> / 12 <sup>(2)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
	Zone 10	1953	30	100 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	12 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
	Zone 11	1214	26	100 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	12 <sup>(1)</sup> / 0 <sup>(2)</sup>	16000	50	Non limité	10 m
	Zone 12	244	15	0	0	2915	29	Non limité	10 m
Parc à conteneurs du Verdon	Zone R	18 <sup>(3)</sup> / 17 <sup>(4)</sup>	7 <sup>(3)</sup> / 7 <sup>(4)</sup>	0	0	322	14	Non limité	10 m
	Zone T	209 <sup>(3)</sup> / 143 <sup>(4)</sup>	15 <sup>(3)</sup> / 13 <sup>(4)</sup>	0	0	5640	36	Non limité	10 m
	Zone C	3375 <sup>(3)</sup> / 143 <sup>(4)</sup>	36 <sup>(3)</sup> / 13 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
	Zone S	16000 <sup>(3)</sup> / 143 <sup>(4)</sup>	61 <sup>(3)</sup> / 13 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m
	Zone F	16000 <sup>(3)</sup> / 143 <sup>(4)</sup>	61 <sup>(3)</sup> / 13 <sup>(4)</sup>	0	0	16000	50	Non limité	10 m

<sup>(1)</sup> Quantités et distances lorsque seuls des objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active sont présents

<sup>(2)</sup> Quantités et distances lorsque des objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active sont présents

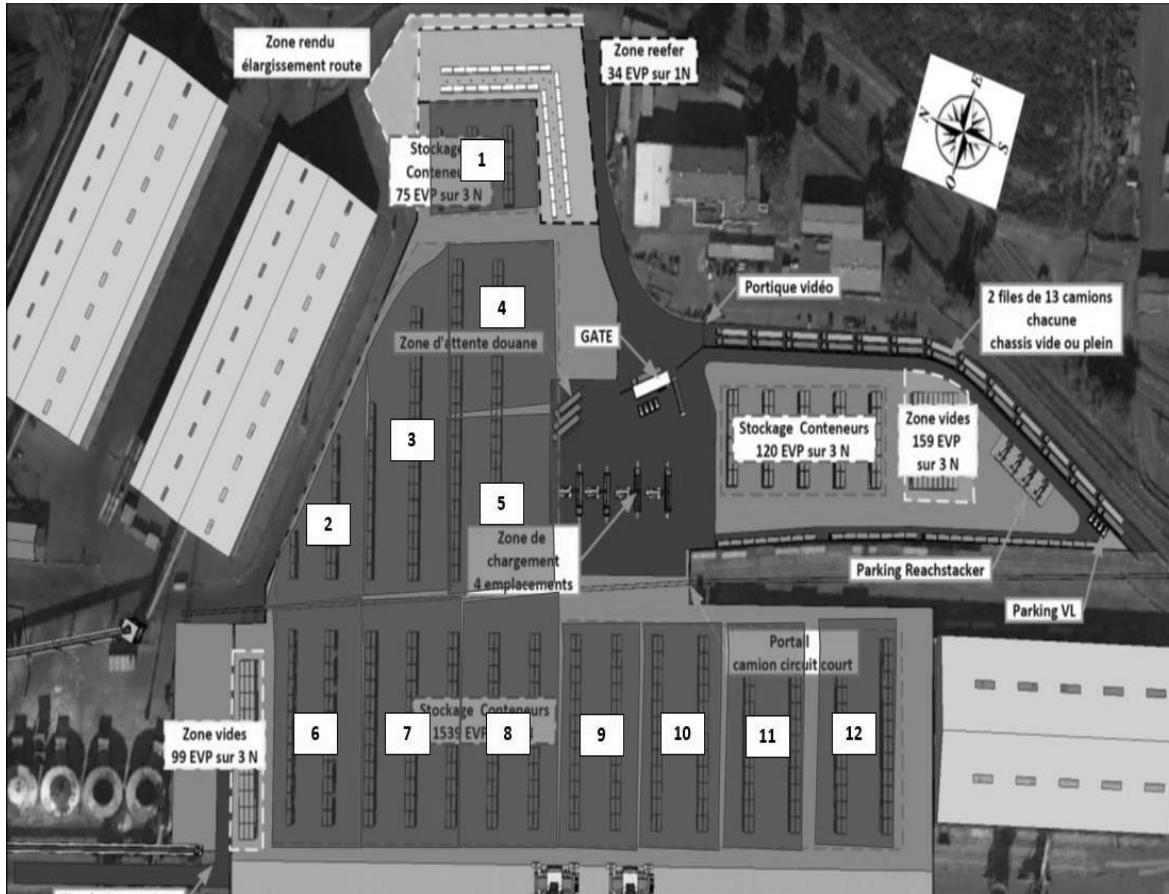
<sup>(3)</sup> En l'absence de paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806

<sup>(4)</sup> En présence d'un paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806. La quantité maximale autorisée ne dépasse pas

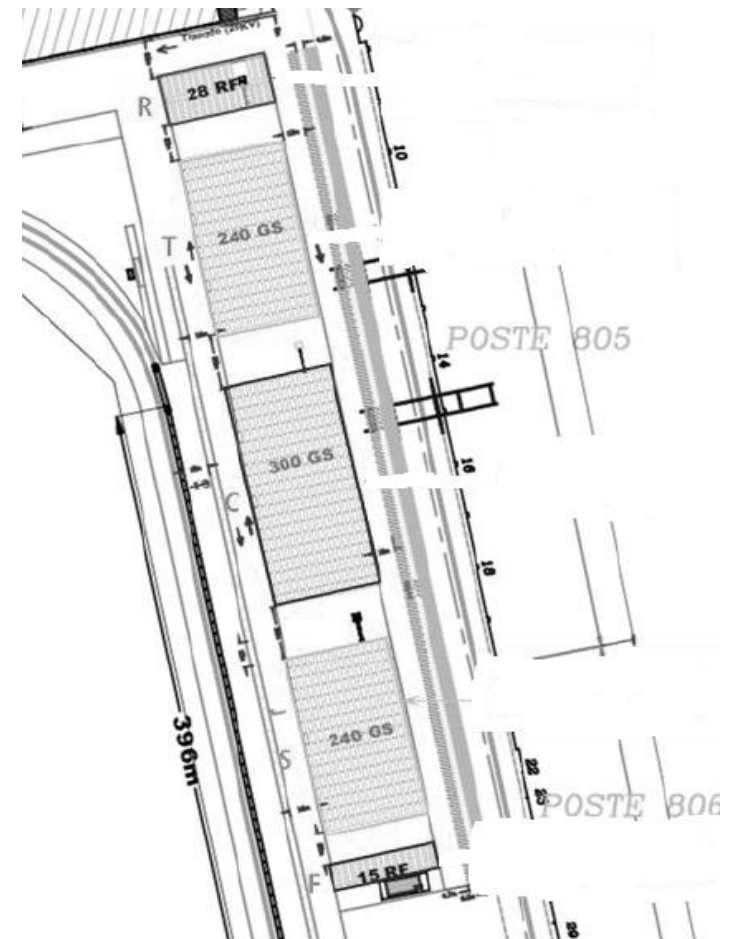
- 17 kg si le stockage est localisé sur le parc mais au plus près du paquebot
- 68 kg si le stockage est réalisé sur le parc mais au milieu de celui-ci
- 143 kg si le stockage est réalisé sur le parc mais au plus éloigné de celui-ci

Zones des parcs à conteneurs

Terminal de Bassens



Terminal du Verdon



<b>ANNEXE 8</b>
-----------------

**ANNEXE 8 - DISTANCES MINIMALES A RESPECTER ENTRE LES MARCHANDISES DE CLASSE 1 ET DE GROUPE DE COMPTABILITE DIFFERENTS**

*(Annexe 4 de l'arrêté préfectoral du 13 Septembre 2022 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses du GPMB - arrêté du 20/04/07 modifié fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques).*

Groupe de compatibilité	A	B	C	D	E	F	G	H	J	L	N	S
A	X	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m
B	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X
C	6 m	6 m	X	X	X	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	X
D	6 m	6 m	X	X	X	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	X
E	6 m	6 m	X	X	X	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	X
F	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X
G	6 m	6 m	X	X	X	6 m	X	6 m	6 m	6 m	6 m	X
H	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X	6 m	6 m	6 m	X
J	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X	6 m	6 m	X
L	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X	6 m	6 m
N	6 m	6 m	X	X	X	6 m	6 m	6 m	6 m	6 m	X	X
S	6 m	X	X	X	X	X	X	6 m	6 m	6 m	X	X

X= Pas de distance minimale à respecter

<b>ANNEXE 9</b>
-----------------

**ANNEXE 9 - LISTE DES QUAIS ET TERMINAUX DU GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX AUTORISES POUR LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Terminaux	Appontements / postes à quai			Marchandises dangereuses		Arrêtés préfectoraux de référence (²)
	Désignation	Statut	Exploitant (¹)	Classes autorisées	Conditionnement	
Le Verdon	P805	non spécialisé	Non désigné	Toutes classes sauf 1.2, 1.6 et 7	conteneurs	arrêté du 13/09/2022
	P806	non spécialisé	Non désigné	Toutes classes	conteneurs	arrêté 13/09/2022
Pauillac	P700 (module de transfert)	non spécialisé	Airbus	Classe 1 (propergol)	colis	arrêté du 12/03/2014
	P710	spécialisé	CCMP	Classe 3 (hydrocarbures)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 26/12/2012 (CCMP)
Ambès	P501	spécialisé	YARA/ EPG	Classe 2 (ammoniac) Classe 3 (hydrocarbures) Classe 3 (éthanol)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> 17/05/1990 (YARA) arrêté <b>ICPE</b> du 20/12/2011 (EPG)
	P511	spécialisé	SPBA / EPG	Classe 3 (hydrocarbures)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 20/01/2012 (SPBA) arrêté <b>ICPE</b> du 11/01/2013 (EPG)
	P512	spécialisé	SPBA	Classe 3 (hydrocarbures)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 20/01/2012 (SPBA)
	P515	spécialisé	COBOGAL	Classe 2 (GPL)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 21/03/2016 (Cobogal)
	P517 (hors exploitation)	spécialisé	DPA	Classe 3 (hydrocarbures)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 16/12/2004 (DPA)
Bassens	P413	non spécialisé	Non désigné	Classe 3 (éthanol)	vrac	arrêté du 13/09/2022
	P415	non spécialisé	Sea Invest	Classe 5 (NAT et engrais)	GRV	arrêté du 13/09/2022 & arrêté du 15/05/2014 modifié
	P416	non spécialisé	Sea Invest	Classe 5 (NAT et engrais)	GRV	arrêté 13/09/2022 & arrêté du 15/05/2014 modifié
	P431	non spécialisé	Non désigné	Toutes classes sauf 1 et 7	conteneurs	arrêté 13/09/2022
	P432	non spécialisé	Non désigné	Toutes classes	conteneurs	arrêté 13/09/2022
	P433	non spécialisé	Non désigné	Toutes classes	conteneurs	arrêté 13/09/2022
	P436	spécialisé	Simorep / Foresa	Classe 2 (butadiène) Classe 3 (méthanol)	vrac	arrêté <b>ICPE</b> du 29/11/2010 (SIMOREP) arrêté <b>ICPE</b> du 11/10/2011 (FORESA)
Blanquefort-Parempuyre	P261	Non spécialisé	ArianeGroup	Classes 1, 5.1, 6.1, 8 et 9	conteneurs	arrêté du 23/11/2020 (GPMB/ARIANEGROUP) + nouvel arrêté modificatif à venir

(1) La notion d'exploitant est précisée dans les définitions, au chapitre des dispositions générales du présent règlement.

(2) Arrêtés préfectoraux pris au titre du code de l'environnement (réglementation spécifique aux infrastructures de transport ou aux ICPE).

**ANNEXE 10****ANNEXE 10 - DECLARATION D'EXPEDITION, DE TRANSPORT, DE CHARGEMENT (OU DECHARGEMENT), DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES****GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX****Déclaration d'expédition, de transport, de chargement (ou déchargement),  
dépôt de marchandises dangereuses (art.21-1-2 et 22-3-1 du RPM)**

<b>Date :</b>	<b>DESTINATAIRE : CAPITAINE</b> <b>GPMB</b>
<b>EXPEDITEUR :</b>	Email : ec-bassens@bordeaux-port.fr Tél. +33(0)5 56 90 59 36 Fax.+33(0)5 56 90 57 49

Nom du transporteur :

Immatriculation de la remorque / numéro du conteneur / numérotation du wagon :

Date souhaitée d'entrée sur le port:

Navire et destination :

Cette déclaration, faisant foi au titre du RPM, doit être transmise par voie électronique à la capitainerie au moins 24 heures avant l'arrivée des marchandises dangereuses dans l'enceinte portuaire.

<b>Appellation des marchandises</b>	<b>Classe</b>	<b>N°ONU</b>	<b>Quantité (kg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Conditionnement (selon IMDG)</b>	<b>Nombre de colis</b>	<b>Durée souhaitée de dépôt</b>

Dès réception de la présente déclaration ainsi que du double de la déclaration d'expédition/transport/chargement de la marchandise, la capitainerie autorisera l'opération citée en objet sous réserve d'un retour par mail comprenant les consignes de sécurité à respecter.