



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GUYANE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ARRÊTÉ n° R03-2021-11-09-00003**

**portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses  
dans le Grand Port Maritime de Guyane**

**Le Préfet de la région Guyane  
Chevalier de la légion d'honneur  
Chevalier de l'ordre national du Mérite**

**Vu** le code des transports, cinquième partie, livre III, titre III « Police des ports maritimes » partie législative L5331-2 ; L5331-8 ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le décret 2012-1102 du 1er octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion ;

**Vu** le décret 2012-1105 du 1er octobre 2012 instituant le Grand Port Maritime de la Guyane ;

**Vu** le décret n° 2019-894 du 28 août 2019 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État en Guyane ;

**VU** le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

**VU** le décret du 15 septembre 2021 portant nomination de M. Mathieu GATINEAU, sous-préfet hors classe, en qualité de secrétaire général des services de l'État, responsable de la coordination des politiques publiques, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

**Vu** l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires et son règlement ;

**Vu** l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié, relatif au transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes et son règlement annexé, notamment l'article 11-2-3 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral R03-02 du 23 décembre 2016 portant règlement particulier de police du GPM de Guyane ;

**Vu** l'étude de dangers du port de Pariacabo en date du 10 février 2020 du CNES ;

**Vu** l'étude de dangers du port de Dégrad de Cannes en date du 8 juin 2020 réalisée par l'APAVE ;

**Vu** l'étude du trafic de marchandises dangereuses du port de Dégrad de Cannes réalisée par le cabinet Sécurité Audit Formation Expertise en date du 8 août 2020 ;

**Vu** l'avis final conforme donné par la DGTM, Unité Prévention des Risques Accidentels concernant l'instruction du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses du GPM de Guyane en date du 22 septembre 2021 ;

**Sur** proposition du président du directoire du grand port maritime de la Guyane,

**ARRÊTE**



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



Arrêté n°..... du .....

PREFECTURE DE GUYANE

# SOMMAIRE

<b>CHAPITRE I _DISPOSITIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>4</b>
TITRE I _PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT .....	7
SECTION I - RÉGLEMENTATION.....	7
SECTION II – EXPERTS ET EXPLOITANTS.....	8
TITRE II _DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXPLOITATION DES PORTS .....	9
SECTION I - DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGINS DE TRANSPORT .....	9
SECTION II - DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRES-PLEINS ET HANGARS.....	12
SECTION III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA PRÉVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES. ....	16
SECTION IV - GARDIENNAGE.....	18
TITRE III _DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA MANUTENTION .....	19
SECTION I – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT .....	19
SECTION II – OPÉRATIONS PARTICULIÈRES.....	19
SECTION III – MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC.....	20
SECTION IV - MANUTENTION A BORD DES NAVIRES MIXTES CONÇUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES OU DES LIQUIDES EN VRAC .....	21
SECTION V - MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES .....	21
SECTION VI - ADMISSION – CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CONTENEURS.....	22
TITRE IV _DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX.....	23
SECTION I- MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX .....	23
SECTION II- MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES.....	24
SECTION III - MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE SUR LES ENGINS DE SERVITUDE.....	24
SECTION IV - PRÉCAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE .....	24
SECTION V - ÉCLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX .....	26
SECTION VI - CHAUDIÈRES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE.....	26
SECTION VII - RÉPARATION A BORD .....	26
SECTION VIII - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX.....	27
SECTION IX – CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT .....	27
TITRE V _TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPÉCIALISÉS DES PORTS MARITIMES.....	28
<b>CHAPITRE II PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES.....</b>	<b>29</b>
CLASSE 1 _MATIÈRES ET OBJETS EXPLOSIBLES .....	30
CLASSE 2 _GAZ COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS OU DISSOUS .....	35
CLASSE 3 _LIQUIDES INFLAMMABLES .....	37
CLASSE 4.1 _SOLIDES INFLAMMABLES .....	38

CLASSE 4.2_ MATIÈRES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANÉE .....	39
CLASSE 4.3_ MATIÈRES DANGEREUSES EN PRÉSENCE D'HUMIDITÉ.....	40
CLASSE 5.1_ MATIÈRES COMBURANTES .....	41
CLASSE 5.2_ PEROXYDES ORGANIQUES .....	43
CLASSE 6.1_ MATIÈRES TOXIQUES .....	44
CLASSE 6.2_ MATIÈRES INFECTIEUSES .....	45
CLASSE 7_ MATIÈRES RADIOACTIVES .....	46
CLASSE 8_ MATIÈRES CORROSIVES .....	48
CLASSE 9_ MATIÈRES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS .....	49
MATIERES QUI NE SONT DANGEREUSES QU'EN VRAC AU TITRE DU CODE IMSBC.....	50
ANNEXE 1 DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1 .....	51
ANNEXE 2 LISTE DE CONTROLE ET MODELE DE DECLARATION .....	52
ANNEXE 3 PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSES DE MATIERES.....	64
ANNEXE 4 DETERMINATION DES ZONES D'EFFET DEFINIES A L'ARTICLE 11 DE L'ARRETE DU 20 AVRIL 2007.....	65
ANNEXE 5 LISTE DES POSTES AUTORISES MARCHANDISES DANGERUESES AU GPM DE GUYANE.....	66
ANNEXE 6 CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE PORT DE DEGRAD DE CANNES.....	69

# CHAPITRE I

## **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### CHAMP D'APPLICATION

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites administratives du Grand Port Maritime de Guyane, sont soumis aux prescriptions du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (R.P.M.) et au présent règlement qui le complète.

### PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Voir RPM

Le présent règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses s'applique, sauf dérogation spécifique, à l'ensemble du Grand Port Maritime de Guyane, à savoir :

- Le port de Dégrad des Cannes
- Le site portuaire de Pariacabo à Kourou.

Cependant les installations de Pariacabo ne sont soumises aux dispositions du règlement local du GPM G que dans les cas suivants :

- Présence d'un navire à quai débarquant ou embarquant des marchandises dangereuses, ou chargé de marchandises dangereuses ;
- Présence de marchandises dangereuses en dépôt ou de véhicules de transport chargés de marchandises dangereuses en stationnement.

En dehors de ces cas, le site de Pariacabo, isolé des quais, peut être utilisé à d'autres fins (notamment, accueil d'invités pour acheminement sur des sites d'observation lors des lancements de fusées.

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 des Armées, ou pour son compte, hors dispositions particulières définies par instruction interministérielle conjointe du Ministre des Armées et du Ministre chargé des Transports.

Le présent règlement ne s'applique pas :

- en ce qui concerne l'accès et le stationnement des propres navires et bateaux du Ministère des Armées dans le port ainsi que vis-à-vis des mesures à prendre et des vérifications à faire à bord.

## CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Voir RPM

### DÉFINITIONS

Voir RPM

~ **Autorité portuaire (AP) :**

L'Autorité portuaire est le Président du directoire du GPM-G, conformément à l'article L.5331-5 du Code des Transports et son ou ses représentant(s) par délégation.

~ **Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) :**

L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire est le Président du directoire du GPM-G, conformément à l'article L.5331-6 du Code des Transports et son ou ses représentant(s) par délégation.

Pour l'exécution du RPM et du présent règlement, l'exercice des attributions des deux autorités sus citées est confié au Commandant du port qui pourra les déléguer aux représentants qualifiés de l'AIPPP, placés sous ses ordres, à savoir les Officiers de port et Officiers de port Adjoints. L'AIPPP désigne l'ensemble des Officiers de port et les Officiers de port Adjoints. Elle fixe pour chaque opération les conditions d'exécution et le périmètre de sécurité adéquat.

Sans préjudice des poursuites exercées en cas d'infraction aux dispositions des règlements généraux et particuliers applicables au transport, dépôt et manutention des marchandises dangereuses dans le port, la capitainerie après mise en demeure non suivie d'effet, prendra ou fera prendre d'office toutes mesures pour un retour à une situation normale. En cas de danger immédiat, des mesures adéquates pourront être immédiatement ordonnées par la capitainerie. Dans tous les cas, ces mesures sont prises aux frais et risques du propriétaire de la marchandise, navire, bateau ou véhicule.

~ **Exploitant :**

**Port de DDC :** Le GPM-G est au titre de la définition du RPM exploitant du terminal à conteneurs du port de DDC. Conformément à l'article R 5713-22 du Code des Transports, il assure la réalisation et l'exploitation d'outillage mis à la disposition des opérateurs privés en charge d'effectuer la manutention.

Ces opérateurs disposent de surfaces de stockage, sur le terminal, régies au travers d'Autorisation d'Occupation Temporaire.

Le GPM-G assure les mesures de sécurité et de sureté règlementaires au terminal. Les opérateurs de manutention sont responsables de la sécurité de leurs opérations et de l'application du présent règlement et du RPM.

Ainsi, la référence à l'exploitant dans les textes est utilisée autant pour le GPM-G que pour les opérateurs de manutention suivant les cas.

Pour les opérations effectuées sur le quai pétrolier (manutention de liquides et gaz dangereux), l'exploitant est la SARA.

**Site portuaire de Pariacabo :** Considérant les spécificités des opérations concernant le transport de marchandises dangereuses à usage spatial sur le site portuaire de Pariacabo, et uniquement dans ce cas, l'exploitant est le CNES/CSG dans les conditions suivantes :

- En cas d'embarquement, jusqu'à la mise à disposition sous palan ou au décrochage des

moyens de remorquage dans le garage ; après ces limites, l'exploitant est le commandant du navire,

- En cas de débarquement, après la mise à disposition sous palan ou l'accrochage des moyens de remorquage dans le garage ; avant ces limites, l'exploitant est le commandant du navire.

Lors d'escale de pétrolier à Pariacabo, l'exploitant est la SARA

~ **Dépôt à terre :**

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

~ **Zone de protection :**

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

## TITRE I

# **PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT**

## SECTION I : RÉGLEMENTATION

### **11-1 - RÉGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS**

Voir RPM

### **11-2 - AUTRES RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES**

#### 11-2-3-2

En cas de contravention aux dispositions du RPM, du présent Règlement local ou des consignes, règlements et décisions d'application, ou quand elle estime que la sécurité n'est pas assurée, l'AIPPP peut, sans préjudice des poursuites exercées par ailleurs, prendre ou faire prendre d'office, après en avoir au préalable avisé l'intéressé, toutes mesures d'urgence pour remédier à la situation et ceci aux frais, risques et périls des contrevenants ou de ceux dont l'activité ou la négligence est à l'origine du manque de sécurité

#### 11-2-3-3

Les exploitants des terminaux sont tenus de déclarer dans les meilleurs délais à l'autorité portuaire, les accidents ou incidents notables impliquant des marchandises dangereuses et ceux de nature à porter atteintes aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

Un rapport d'accident ou, sur demande de l'autorité portuaire, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant du terminal. Il précise les éléments suivants :

- les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident,
- les effets sur les personnes et l'environnement,
- les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen et long terme,
- le descriptif des contrôles et modifications d'équipements réalisés suite à l'incident ou l'accident.

Ce rapport est transmis au plus tard sous 15 jours à l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire collecte les déclarations et constitue à partir de celles-ci une base de données permettant une analyse de l'accidentologie.

### **11-3 - DÉROGATIONS POUR DES OPÉRATIONS PONCTUELLES**

Voir RPM

## SECTION II – EXPERTS ET EXPLOITANTS

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

Voir RPM

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

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

### **12-2 - RÔLE DE L'EXPLOITANT**

Voir RPM

L'exploitant doit s'assurer que les matières dangereuses qui pénètrent dans le périmètre de la zone d'exploitation dont il a la charge, ont été dûment déclarées par les chargeurs ou leurs mandataires et disposent de l'autorisation de l'AIPPP pour l'entrée dans les limites portuaires et la mise à quai.

## TITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXPLOITATION DES PORTS

#### SECTION I - DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT

##### **21-1 - DÉCLARATION**

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

Voir RPM

Les personnes visées à l'article 21-1-1 du RPM sont tenues de s'assurer auprès de la capitainerie que le port peut accueillir les marchandises dangereuses et d'adresser une déclaration à celle-ci au départ du port précédent.

La déclaration doit comporter l'ensemble des informations mentionnées en annexe 1 du RPM.

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.

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

Dans le cas de navire spécialisé pour le transport en vrac de marchandises dangereuses, le navire devra préciser, le cas échéant, s'il est dégazé ou inerté. Il devra également préciser à la capitainerie les opérations qui devront être effectuées pendant son séjour au port.

Des renseignements spéciaux peuvent être exigés par la capitainerie.

##### **Site portuaire de Pariacabo :**

Concernant la déclaration des navires pétroliers à destination du site portuaire de Pariacabo, un délai minimum d'avertissement de 8 jours avant l'arrivée doit être respecté.

Par ailleurs, les navires de transport spatial sont prioritaires (article 6 de l'arrêté préfectoral n°551 du 19 avril 2001).

###### 21-1-2 - Arrivée par voie routière ou navigable

Voir RPM

Les déclarations préalables seront transmises à la capitainerie par voie électronique selon le modèle en vigueur dans le port. (Une étude est en cours pour le traitement dématérialisé des déclarations des marchandises dangereuses).

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

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

Voir RPM

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

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

Voir RPM

## 21-2 - CONDITIONS

### 21-2-1 - Admission et circulation des navires, bateaux et véhicules sur le port

Voir RPM

Après accord du CROSS AG, la capitainerie peut imposer le mouillage des navires transportant des marchandises dangereuses. La zone de mouillage est définie par l'arrêté préfectoral R03-2018-11-22-020 du 22 novembre 2018) réglementant la navigation et le mouillage dans la zone maritime de la Guyane en vue de prévenir les pollutions en mer et de garantir la sécurité des personnes et des biens.

Tout navire ou bateau ne peut stationner ou opérer qu'au poste qui lui aura été désigné par l'Autorité Portuaire.

Les mouvements des navires transportant des marchandises dangereuses sont autorisés de jour comme de nuit, sauf interdiction de l'AI3P,  
Sur le site portuaire de Pariacabo la navigation de nuit est interdite.

Voir annexe 5 pour les postes spécialisés.

### 21-2-2 - Postes spécialisés

Voir RPM

Les navires citernes transportant des produits dangereux en vrac liquide ou gazeux devront utiliser les postes spécialisés sauf cas de force majeure et aux conditions édictées par l'AI3P. Ces postes sont précisés en Annexe 5 du présent règlement.

### 21-2-3 - L'admission des navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses en vrac

Voir RPM

### 21-2-4 - Mesures particulières concernant la réception, la circulation, le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses

Seuls les conducteurs en possession d'un badge personnel en vigueur sont autorisés à pénétrer dans l'enceinte du port de Dégrad des Cannes.

Les conditions générales de circulation des véhicules sur le port de Dégrad des Cannes sont régies par les règles du code de la route. À l'intérieur des terminaux, l'exploitant doit indiquer aux véhicules routiers les itinéraires à emprunter conformément au plan de circulation en vigueur.

Le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses n'est autorisé que sur les zones d'entreposage définies et les bords à quai, la durée de stationnement des véhicules contenant

des marchandises dangereuses est limitée au temps d'attente nécessaire à la prise en charge. Lors des arrêts nécessaires à l'acheminement des marchandises dangereuses, les véhicules routiers doivent rester sous la garde permanente de leurs chauffeurs et rester attelés.

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

Sur les postes spécialisés, hydrocarbures, gaz, produits chimiques, seuls les véhicules conformes aux normes en vigueur précisées dans des consignes de sécurité seront admis à l'intérieur de la distance de protection. En aucun cas, ils ne pourront s'approcher à moins de 6 mètres de l'arrêt de l'appontement. Tous les véhicules devront être stationnés de manière à ne pas gêner les accès et pouvoir quitter les lieux de stationnement sans effectuer de manœuvres.

L'accès aux moyens de lutte anti-incendie et anti-pollution doit rester libre en permanence.

#### 21-2-5 - Conditions de circulation des navires et bateaux

Seuls les navires et bateaux appelés pour les besoins de l'exploitation sont autorisés à pénétrer à l'intérieur des zones de protection selon les prescriptions données par la capitainerie.

### **21.3 - SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VÉHICULES ROUTIERS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES**

Voir RPM

Conformément à l'arrêté Préfectoral 553 du 19 avril 2001 délimitant du côté de la mer le port de commerce Dégrad des Cannes et le site portuaire de Pariacabo, les bateaux doivent adopter la signalisation jusqu'à l'alignement :

- canal Torcy-embouchure crique fouillée pour la zone portuaire de Dégrad des Cannes ;
- pont de Kourou pour le site portuaire de Pariacabo.

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

Voir RPM

Toute opération d'avitaillement sur un des postes du port de Dégrad des Cannes et le site portuaire de Pariacabo est soumise à l'autorisation préalable de la capitainerie qui en fixe les conditions et sous réserve du respect des conditions d'accès aux quais et terre-pleins, des limites de sécurité et du règlement d'exploitation du terminal, les conducteurs doivent assurer la surveillance permanente des opérations.

Les exploitants des postes spécialisés peuvent imposer des mesures de sécurité complémentaires.

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

Voir RPM

Le ravitaillement des engins de manutention et des véhicules n'est autorisé dans l'enceinte portuaire qu'aux emplacements prévus à cet effet et agréés par la Capitainerie de Dégrad des Cannes et du site portuaire de Pariacabo.

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

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

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

Il n'est pas autorisé de déposer des marchandises dangereuses autres que « déclarée en quantité limitée » à moins de 25 mètres du lieu d'approvisionnement en carburant des véhicules, bateaux et engins.

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

Voir RPM

### **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 et après étude par l'AIPPP. L'AIPPP précisera, dans ce cas, les conditions de sécurité à respecter en fonction de la localisation, du produit et des moyens de lutte. La Capitainerie se réserve le droit d'interrompre à tout moment une opération de transfert, pendant laquelle ne seraient pas respectés les termes des conventions SOLAS, MARPOL, et en général toute règle de sécurité élémentaire.

Dans le cas d'incident ou coulage, ces opérations seront sous la surveillance d'un expert chimiste et/ou du service de secours, l'AIPPP ou son représentant devra immédiatement en être informé ainsi que le service des douanes.

#### **Site portuaire de Pariacabo :**

Toute opération d'emportage ou dépotage de conteneurs de marchandises dangereuses est interdite sur le port, ainsi que toute opération de transvasement de marchandises dangereuses liquides.

En cas d'accident où un (des) récipient(s) ne serait (seraient) plus apte(s) au transport, des règles d'opération spécifiques doivent être définies en fonction des risques encourus, et approuvées par l'exploitant, en relation avec la capitainerie. Ces règles prennent en compte la sécurité des personnes, des biens et la protection de l'environnement.

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

L'accès aux enceintes portuaires de Dégrad des Cannes est strictement limité aux seules personnes en possession de leur badge personnel et en cours de validité.

La circulation des personnes sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses ou polluantes est interdite aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité et la sûreté.

Les services de secours, d'urgence et d'assistance bénéficient d'un accès en permanence. Seules les personnes appelées pour les besoins de l'exploitation sont autorisées à rentrer à l'intérieur d'une zone de protection de marchandises dangereuses.

Les règles de sécurité telles que l'interdiction de fumer, de détenir briquets ou allumettes dans l'enceinte des quais pétroliers ou chimiques, ou encore la non dépendance à une quelconque substance alcoolique, narcotique ou hallucinogène, devront être strictement respectées sur les quais, terre-pleins et dans les hangars.

L'accès à tout navire, bateau ou dépôt dans lequel se trouvent des marchandises dangereuses est soumis à autorisation de l'exploitant ou du capitaine du navire et du Grand Port Maritime de Guyane.

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

Le personnel affecté à la manutention sur les terminaux, y compris les opérateurs intérimaires ou en contrat à durée déterminée, reçoit une formation initiale et périodique sur les risques inhérents aux opérations de manutention.

Cette formation traite à minima :

- des consignes d'exploitation et des mesures à prendre en situation d'urgence ;
- des risques liés aux marchandises dangereuses.

L'opérateur du terminal doit pouvoir justifier à tout moment, sur demande de l'autorité portuaire, que son personnel concerné est formé selon les exigences définies au présent article.

#### **Site portuaire de Pariacabo :**

Le nombre de personnes autorisées à circuler sur les quais est fixé par l'exploitant en concertation avec l'Autorité portuaire.

La liste des personnes admises dans l'enceinte portuaire de Pariacabo est établie par l'exploitant à chaque escale de navire.

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

### 22-3-1 - Dépôts à terre

Voir RPM

Les conditions de dépôt des marchandises dangereuses sont précisées pour chaque classe de matière dangereuse au chapitre II. Ces dépôts éventuels devront se faire selon le tableau donné en annexe 3 (séparation des marchandises dangereuses sur les terminaux) sauf prescriptions particulières de la Capitainerie en conformité avec l'article R5333-14 du Code des transports.

Pour tout type de marchandise dangereuse, l'exploitant doit s'assurer qu'il dispose de toutes les informations suffisantes, permettant de localiser ces marchandises et obtenir, le cas échéant auprès du responsable sécurité de l'expéditeur ou du receveur, les renseignements sur la nature et les dangers de chacune des substances dangereuses, ainsi que les mesures de premiers secours applicables en cas d'accident.

Toute disposition devra être prise afin de limiter la durée de dépôt à terre des marchandises dangereuses et les zones de dépôt à terre doivent être rapidement accessibles par les services d'incendie et de secours.

Dans le cas des navires retardés pour raisons imprévisibles (météo, avaries, etc.), une durée de stationnement supplémentaire de deux jours maximums sera admissible, sur simple demande justifiée.

Dans le cas où ponctuellement des zones sécurisées seraient mises en œuvre, l'AIPPP pourra

modifier les temps de stationnement.

L'exploitant a la responsabilité de faire respecter la séparation des marchandises dangereuses sur les quais et terre-pleins, conformément au tableau en Annexe 3.

#### Durée de stationnement :

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

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses est autorisé sur les terre-pleins dédiés pour une durée maximale de jours ouvrés fixée dans le chapitre 2 pour chaque classe.

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

Pour les marchandises en colis conditionnées en conteneurs entreposées sur le terminal à conteneurs, ces durées peuvent être augmentées de manière exceptionnelle ou réduites (en cas entre autres d'engorgement du terminal), par l'AIPPP, qui analysera au cas par cas les conditions et édictera les consignes de sécurité. Ces décisions devront garder un caractère exceptionnel et feront l'objet de prescriptions particulières de l'AIPPP.

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

#### Site portuaire de Pariacabo :

Un dépôt autorisé de marchandises dangereuses, sur le terre-plein, en conditions normales, est celui constitué par les conteneurs vides et non nettoyés, avant rembarquement. Les quantités totales de produits résiduels renfermés dans ces conteneurs doivent être inférieures à :

- 200 kg pour N<sub>2</sub>O<sub>4</sub> MON (Mix Oxydes of Nitrogen, Tetroxyde de diazote - mélange de N<sub>2</sub>O<sub>4</sub> et de NO<sub>2</sub> en proportion 70/30. Code ONU1067 Classe 2.3 Subsidiaire 5.1 et 8) ;
- 1000 kg pour UH25 (Mélange de diméthylhydrazine asymétrique (DMHA) 75% et monohydrate d'hydrazine 25% Code ONU 1163 Classe 6.1 Subsidiaire 3 et 8) et MMH (Méthylhydrazine ONU 1244 Classe 6.1 Subsidiaire 3 et 8).

Au-delà de ces limites, il y aurait prise en compte au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

La durée de dépôt doit être aussi courte que possible, et en tous cas ne pas excéder 3 jours.

En cas de dépôt un gardiennage du site est systématiquement requis.

Les marchandises dangereuses ne doivent stationner sur l'appontement que le temps de leur manutention.

#### 22-3-2 - Dépôts de sécurité

Voir RPM

Les annexes 3 et 6 fixent la séparation des marchandises dangereuses dans les zones de sécurité et les délais d'enlèvement et conditions de passage sur les terminaux. Ces annexes prennent en compte l'annexe 3 du RPM, les conclusions de l'étude de danger A532535408.1 finalisée en juin 2020 qui analyse entre autres les dangers présentés par les entreprises environnant la zone portuaire, ainsi que de l'étude du trafic hebdomadaire de marchandises dangereuses du port de Dégrad des Cannes finalisée en août 2020.

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

Voir RPM et Annexe 3

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

Voir RPM

Les travaux conduisant à une augmentation des risques (emploi d'une flamme ou d'une source chaude par exemple) ne peuvent être effectués qu'après délivrance d'un "permis d'intervention" et éventuellement d'un "permis de feu" et en respectant une consigne particulière.

Le "permis d'intervention" et éventuellement le "permis de feu" et la consigne particulière doivent être établis et visés par l'exploitant (bureau QHSE du GPMG) ou une personne qu'il aura nommément désignée. Lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, le "permis d'intervention" et éventuellement le "permis de feu" et la consigne particulière doivent être cosignés par l'exploitant et l'entreprise extérieure ou les personnes qu'ils auront nommément désignées.

Le permis rappelle notamment :

- les motivations ayant conduit à sa délivrance. L'impossibilité de réaliser ces travaux hors de l'installation ou des zones à risques sera notamment justifiée ;
- la durée de validité ;
- la nature des dangers ;
- le type de matériel pouvant être utilisé ;
- les mesures de prévention à prendre, notamment les vérifications d'atmosphère, les risques d'incendie et d'explosion, la mise en sécurité des installations ;
- les moyens de protection à mettre en œuvre notamment les protections individuelles, les moyens de lutte (incendie, etc.) mis à la disposition du personnel effectuant les travaux.

Tous les travaux ou interventions sont précédés, immédiatement avant leur commencement, d'une visite sur les lieux destinée à vérifier le respect des conditions prédéfinies.

Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des installations doit être effectuée par l'exploitant ou son représentant et le représentant de l'éventuelle entreprise extérieure.

## **22-5 - MATÉRIELS D'ÉCLAIRAGE**

Voir RPM

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

Voir RPM

## **22-7 - TELEPHONE – RADIOTELEPHONE**

En téléphonie et radiophonie mobile, seul l'usage de téléphones et radios agréés « zone explosive » est autorisé à l'intérieur des zones de protection ainsi que sur les postes spécialisés pour la manutention des marchandises dangereuses en vrac.

### 22-7-1

Voir RPM

### 22-7-2

Voir RPM

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**

Voir RPM

23-1-1 - Dispositions générales

Voir RPM

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

Les équipements susceptibles d'être utilisés par le personnel, doivent être adaptés à la marchandise manutentionnée et à celles qui se trouvent à bord. Les fiches de sécurité concernant les marchandises manutentionnées ou transportées, doivent être tenues à disposition immédiate du personnel. Le personnel doit avoir reçu une formation appropriée à son rôle en cas de sinistre ou d'accident. Les moyens d'intervention du navire et du poste doivent en permanence être prêts à fonctionner immédiatement.

Tout navire ou bateau dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, doit immédiatement en faire la déclaration à la Capitainerie. 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 des officiers et un équipage suffisant pour assurer une veille efficace, intervenir immédiatement si besoin et/ou déplacer le navire.

Les différentes procédures d'alertes sont détaillées dans le Plan Portuaire de Sécurité (PPS).

**Site portuaire de Pariacabo :**

Le dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres et accidents dus aux marchandises dangereuses à Pariacabo fait l'objet de :

- Une procédure sauvegarde spécifique
- Une procédure d'intervention de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP), spécifique au port de Pariacabo.

En outre, un moyen de coordination existe en matière de sauvegarde : c'est le bureau de coordination sauvegarde du CNES/CSG, activé à chaque escale de navire spécialisé de l'exploitant, et informé à chaque escale d'un navire pétrolier.

En cas d'accident majeur, les moyens et l'organisation mis en place font l'objet du plan de secours spécialisé (PSS) du site de Pariacabo.

Les moyens de sécurité permanents permettant de faire face aux dommages ou défaillances des véhicules et colis de marchandises dangereuses sont les suivants :

- Une équipe de mécaniciens du transporteur et son véhicule d'intervention
- Un mécanicien du CSG en astreinte, avec un véhicule d'intervention, pouvant intervenir en cas de besoins.
- Une équipe de la BSPP sur le site, intervenant en cas d'incendie et/ou de fuite sur colis de marchandises dangereuses.

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

Voir RPM

L'organisation et le fonctionnement pour la lutte contre les sinistres sont regroupés dans un plan de sécurité portuaire (Plan d'Opération Interne du GPM-G).

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

- Le service opérationnel de secours compétent ;
- L'exploitant de l'installation (ou son astreinte) et le capitaine du navire concerné s'il y a lieu ;
- La capitainerie (ou son astreinte).

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

### 23-2-1 - Dispositions générales

Voir RPM

Après chaque escale de navires pétroliers, l'exploitant doit procéder au nettoyage du bac de décantation du poste de dépotage (site portuaire de Pariacabo).

Les résidus objets des annexes I et II de la convention MARPOL 73/78 doivent être déchargés au poste spécialisé avec l'accord de l'exploitant.

### 23-2-2

Voir RPM

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 des Capitaines des navires. La Capitainerie donnera son accord avant le début des opérations. En aucun cas, ils ne doivent séjourner dans les limites du port ; les dépôts à terre de ces résidus conditionnés ou non sont interdits.

### 23-2-3

Voir RPM

L'exploitant des postes pétroliers et chimiques doit s'acquitter des mesures de sécurité relatives à la convention MARPOL.

Les postes pétroliers et chimiques doivent être équipés de vannes à fermeture rapide à l'extrémité des canalisations fixes de chargement et de déchargement côté appontement. Lors des opérations de chargement et déchargement des navires et bateaux, les moyens suivants, armés par du personnel qualifié, doivent être prêts à intervenir pour lutter contre une pollution accidentelle des plans d'eau, due à un déversement d'hydrocarbures :

- Des barrages flottants de longueur suffisante pour contenir des nappes d'hydrocarbures ;
- Des engins permettant de récupérer les hydrocarbures répandus et de les stocker ;
- Des moyens de neutralisation des hydrocarbures résiduels : appareils d'épandage et produits dispersants ou neutralisants ou absorbants.

Les moyens, visant à lutter contre une pollution accidentelle ainsi que les modalités de mise en œuvre, sont indiqués dans le Plan de Lutte Antipollution de l'exploitant des terminaux pétroliers (DDC et Pariacabo) et dans le Plan d'Opération Interne du GPM-G pour le terminal conteneur.

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

Voir RPM

En cas de pollution ou de contamination des hangars, quais ou terre-pleins, l'exploitant doit faire avertir dans délai à la Capitainerie, En accord avec elle, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires pour rétablir dans leur situation initiale les hangars, quais et terre-pleins.

Afin de limiter l'étendue d'une pollution, les exploitants de terminaux où sont manutentionnées des marchandises dangereuses, disposent d'une réserve de matière absorbante.

## **SECTION IV : GARDIENNAGE**

Le gardiennage imposé au titre de la sécurité du séjour des marchandises dangereuses sur les quais et terre-pleins consiste en une surveillance spécifique des marchandises dangereuses pour renforcer la sécurité portuaire. Il est effectué distinctement et indépendamment des dispositions prévues au code ISPS.

Les consignes de gardiennage de chaque produit sont indiquées dans le chapitre II, principes applicables aux classes de marchandises, du présent règlement.

Indépendamment des conditions particulières susmentionnées, les exploitants des terminaux s'assurent que le personnel de gardiennage a connaissance des risques associés aux différentes classes de matières dangereuses susceptibles d'être présentes.

### **24-1 - LORS DE LA PRÉSENCE DANS LE PORT**

Voir RPM

Pendant le séjour d'un navire ou bateau au port, le gardiennage à bord est obligatoire et effectué par l'équipage, sous la responsabilité du Capitaine ou du patron. Ce gardiennage doit comporter un contrôle permanent des accès à bord du navire (tel que prévu au Code ISPS).

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

Voir RPM

L'AIPPP peut ordonner des mesures de sécurité adaptées (gardiennage exclusif, isolement, évacuation, etc.) dans le cas des conteneurs dont le dépôt dépasse la durée allouée ou en cas d'incident et se réserve le droit de faire renforcer le gardiennage en fonction du type de marchandise et des circonstances.

#### **Site portuaire de Pariacabo :**

Le gardiennage de l'enceinte de Pariacabo est régi par des consignes particulières actualisées à chaque escale d'un navire transportant des matières dangereuses ou établies en cas de présence de conteneurs citernes vides et non nettoyés ou encore d'un segment S1 de MPS non évacué en raison de conditions météorologiques défavorables (orage).

Pour les navires pétroliers, l'exploitant assure le gardiennage et en informe le bureau du port.

## TITRE III

### DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA MANUTENTION

#### SECTION I – OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

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

Voir RPM

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

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

##### **31-2 - INTERDICTIONS**

Voir RPM

#### SECTION II – OPÉRATIONS PARTICULIÈRES

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

Voir RPM

Sauf dispositions contraires fixées par le directeur du port, les véhicules doivent emprunter, lorsqu'elles existent, les voies matérialisées et respecter les signalisations routières. Sur les terre-pleins, ils doivent circuler à vitesse réduite.

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. Néanmoins la durée de ces arrêts doit correspondre au temps nécessaire à la stricte réalisation des formalités administratives ou de contrôle inhérent à l'acheminement de celles-ci et hors de toute notion d'attente qui ne serait pas liée à l'activité portuaire.

Le stationnement éventuel des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses dans le port doit respecter les arrêtés ADR.

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

Les opérations de fumigation des engins de transport dans l'enceinte portuaire sont soumises à autorisation préalable de la capitainerie. Ces opérations doivent se dérouler conformément au chapitre 3.5 du Code IMDG.

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

Voir RPM

Les opérations de nuit des marchandises dangereuses ne pourront se faire que si les prescriptions assorties à chaque classe peuvent être respectées. Un conteneur en EI (Enlèvement Immédiat tel que défini à l'annexe 6) ne peut être débarqué la nuit s'il ne peut pas être évacué.

## **SECTION III – MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC**

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

Voir RPM

Conformément aux prescriptions du RPM, les opérations pour le vrac solides ne peuvent se faire qu'au terminal minéralier, et pour les vrac liquide qu'au terminal pétrolier.

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

#### 33-2-1

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 29-11-2016)*

#### 33-2-2

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 29-11-2016)*

#### 33-2-3

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 29-11-2016)*

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

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 29-11-2016)*

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

Voir RPM *(tel que modifié par les arrêtés du 08-07-2009 & 13-12-2018)*

### **33-5 - LIAISONS ÉQUIPOTENTIELLES *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)***

#### 33-5-1

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

### 33-5-2

Voir RPM (*tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018*)

### 33-5-3

Voir RPM (*tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018*)

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

### **34-1 - CONDITIONS**

Voir RPM

Tout navire mixte conçu pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac (navires type Oil Bulk Ore : OBO) doit fournir à l'AI3P au moins 24 heures avant son arrivée les renseignements suivants :

- La date et la nature des trois derniers chargements ;
- L'état (plein, vide, dégazé) de ses capacités (espaces et citernes à cargaison, capacités contiguës) ;
- La date et l'origine du certificat de dégazage ;
- L'état des sloops à bord du navire.

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

## SECTION V. MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

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

Voir RPM

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

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

Voir RPM

Tout colis ou engin de transport présentant des anomalies ou des fuites doit être déclaré à la Capitainerie.

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

Tout accident/incident survenu à une marchandise dangereuse et qui risquerait de mettre en danger des biens, personnes ou l'environnement doit faire l'objet d'un retour d'information à la Capitainerie.

## SECTION VI : ADMISSION – CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CONTENEURS

### **36-1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Voir RPM et chapitre VI du présent règlement.

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

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

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

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

En prenant en compte le trafic et l'encombrement des quais, le gerbage de conteneurs contenant des marchandises dangereuses peut être autorisé sur 2 hauteurs. Un conteneur non dangereux pourra être accepté en troisième hauteur. Très exceptionnellement dans des périodes d'encombrement extrême du terminal une quatrième hauteur pourra être permise uniquement avec des conteneurs vides.

Les conteneurs citernes non lavés, non dégazés, sont soumis aux mêmes dispositions que celles relatives au dernier produit transporté. Les opérations de lavage, dégazage doivent être attestées par un expert agréé qui donnera un certificat de lavage ou de dégazage.

L'ouverture éventuelle des conteneurs chargés de marchandises dangereuses doit être effectuée avec toutes les précautions concernant la protection du personnel conformément au Code CTU et sous réserve de l'autorisation de l'AI3P et au besoin des autres autorités concernées.

Les distances de protection sont adoptées en fonction du type de marchandises dangereuses et conforme à l'annexe 3 de ce règlement.

### **36-2 - PLAQUE C.S.C. (CONTAINER SAFETY CONVENTION)**

Voir RPM

L'exploitant doit s'assurer que les conteneurs et citernes mobiles utilisés pour le transport maritime de marchandises dangereuses ou polluantes ont été approuvés conformément à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC), aux dispositions pertinentes du code IMDG et ont reçu un certificat ou l'approbation de l'autorité compétente.

## 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**

Voir RPM

L'ouverture des orifices, capots, opercules des citernes est à autorisation et respects de prescriptions de la Capitainerie.

Les navires équipés de système de chargement et ou de prise d'échantillons fermé (closed loading et closed sampling) sont tenus d'utiliser impérativement leur installation.

Les opérations de ventilation, dégazage et lavage des cales et citernes, sont interdites dans les limites du GPMG.

Le pourcentage acceptable pour admission en réparation navale ne peut en aucun cas être supérieur à 20 % de la LIE (Limite Inférieure d'Explosivité). En fonction des travaux à effectuer, la Capitainerie peut exiger de ventiler les espaces afin d'obtenir un pourcentage inférieur à 20%.

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

Tout navire de vrac liquide ou gazeux pourvu d'un système d'inertage doit l'utiliser et avoir ses citernes inertées avant son entrée.

La Capitainerie peut exiger que l'inertage et le dégazage soient attestés par un certificat. Elle peut également si elle le juge utile demander un contrôle renforcé toutes les 12 ou 24 heures selon le cas.

L'établissement de ce certificat devra être conforme aux prescriptions du 5e alinéa de l'article 41-1 du RPM et est à la charge du navire.

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

Voir RPM

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

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

Les plans détaillés du navire ou bateau et son plan de chargement (manifeste ou liste tel que décrit au chapitre 5.4.3 du Code IMDG) doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition.

## 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 ENGIN DE SERVITUDE

### **43-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

Les engins de servitude qui travaillent dans les zones de protection des installations pétrolières sont soumis aux prescriptions particulières de sécurité fixées par la Capitainerie.

Pour le site portuaire de Pariacabo, et en accord avec les Autorités Portuaires, les procédures et consignes de l'exploitant sont applicables.

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.

Les opérations de soutage et de transfert, par les engins de servitude, font l'objet des articles 21-4 et 21-5 du présent règlement.

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

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

Voir RPM

A l'accostage comme à l'appareillage, la manœuvre doit être exécutée avec le maximum de prudence. Tous les navires transportant des marchandises dangereuses en vrac, ou en colis des classes 1 (sauf 1.4 et 1.6) et de la classe 7, devront être pilotés pour tous les mouvements effectués dans le port. Les navires chargés d'hydrocarbures ou gaz liquide ne devront rester à quai que le temps nécessaire aux opérations. Ils seront autorisés à entrer à la marée qui précède immédiatement leurs opérations et devront libérer le poste à la première marée permettant leur appareillage.

La capitainerie peut imposer à un navire porteur de marchandises dangereuses toute précaution d'ordre nautique et de sécurité utile dès lors que les circonstances l'exigent tel que le recours à un ou plusieurs remorqueurs etc... Cette décision tient compte du type de navire, de sa capacité de manœuvre, de la situation du trafic, de la marée et des conditions météorologiques, ainsi que des classes et quantités de marchandises dangereuses qui sont transportées à bord du navire.

Pour l'amarrage, le navire ou bateau ne peut utiliser d'autres points d'amarrage que les organes prévus à cet effet placés sur les ouvrages portuaires.

Le navire doit placer une coupée munie d'un filet de sécurité, permettant l'embarquement en sécurité du personnel. Cet accès doit rester parfaitement éclairé pendant la nuit.

Le navire ou bateau doit toujours être en mesure de se déplacer dès que l'ordre lui en sera donné.

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

Sauf autorisation de la Capitainerie, aucune réparation ou intervention n'est autorisée sur les dispositifs de détection et extinction de l'incendie.

La surveillance des amarres et leur réglage pendant le séjour à quai au cours du chargement et du déchargement sont assurés sous la responsabilité du capitaine du navire de façon que lesdites amarres restent sous une tension compatible avec leurs caractéristiques et de manière à éviter tout dépassement des limites d'utilisation des outillages.

Les essais de machines au point fixe sont interdits sur les navires porteurs de marchandises dangereuses ou à moins de cinquante mètres (50 m) de tout navire porteur de marchandise dangereuse en dehors des séquences de préparation d'appareillage. Ces derniers sont soumis dans tous les cas à l'autorisation de l'autorité portuaire.

### **Le paragraphe suivant concerne les navires citernes transportant ou ayant transporté des marchandises liquides transportés en vrac.**

Une remorque métallique avec œil devra être disposée en permanence à l'avant et à l'arrière du côté opposé au bord à quai, l'œil étant maintenu à environ un mètre au-dessus de l'eau, de façon à pouvoir être immédiatement saisi par les remorqueurs en cas de besoin. Ces remorques devront présenter quinze mètres (15 m) environ de mou lové sur le pont et être solidement tournées à bord.

Toute réparation à la machine, au guindeau ou à l'appareil à gouverner, susceptible de provoquer une immobilisation du navire ou bateau est interdite sauf autorisation spéciale donnée par l'AIP3P.

## **44-2 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX CHARGES DE MARCHANDISES PRÉSENTANT L'INFLAMMABILITÉ OU L'EXPLOSIVITÉ COMME DANGER PRINCIPAL OU SUBSIDIAIRE**

### 44-2-1 - Amarrage

Voir RPM

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

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

### 44-2-2 - Canots de sauvetage

Voir RPM

Une embarcation de sauvetage, côté mer, doit être dessaisie, parée à être mise à l'eau sans délai.

Sauf nécessité absolue, l'utilisation des embarcations de sauvetage dites "Free-Fall" est soumise à l'autorisation de l'AIPPP.

### **44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE**

#### 44-3-1 - Dispositions générales

Voir RPM (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

Le stationnement de navires à couple est interdit pour tout navire de transport de marchandises dangereuses.

L'AIPPP peut autoriser l'emploi des engins de servitude à couple pendant les opérations commerciales.

Les opérations de soutage ou d'avitaillement font l'objet de l'article 21-4 du présent règlement.

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

Voir RPM (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

## **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**

Voir RPM

## **SECTION VII- RÉPARATION A BORD**

### **47-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

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

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

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

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

## SECTION VIII-. PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

### **48-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## SECTION IX – CONDUITE A TENIR EN CAS D’INCIDENT

### **49-1 - RÈGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## TITRE V

### TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS SPÉCIALISÉS DES PORTS MARITIMES

*(Tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

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

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

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

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

#### **53 - VISITES ET RÉPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES**

Voir RPM

53-1 Voir RPM

53-2 Voir RPM

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

54-1 - Dispositions générales

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

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

54-2 - Précautions particulières

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

54-3 - Travaux autorisés

Voir RPM *(tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018)*

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

Voir RPM

## **CHAPITRE II**

### **PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES**

# CLASSE 1

## MATIÈRES ET OBJETS EXPLOSIBLES

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### **110 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM (*tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018*)

#### **111 - EXEMPTIONS**

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

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

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

Voir RPM (*tel que modifié par l'arrêté du 09-12-2010*)

##### **Port de DDC :**

Les conditions d'accueil de l'export de classe 1 sont soumises à l'accord et dérogation de la capitainerie, après déclaration préalable de l'expéditeur. L'accord de la Capitainerie sera accompagné d'une date d'autorisation d'entrée sur le port qui devra être respectée et vérifiée par le poste de contrôle.

##### **Site portuaire de Pariacabo**

Un contact préalable au déchargement des SEGMENTS S1 (Segments supérieurs des propulseurs d'appoint d'Ariane V, contenant environ 26 Tonnes de propergol, code ONU 0186 Classe 1.3C), de MPS (Moteur à Propergol Solide) des navires à Pariacabo est exigé entre l'expéditeur ou son représentant, le service sauvegarde de l'exploitant, l'AI3P et le bureau du site portuaire de Pariacabo.

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

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

Voir RPM (*tel que modifié par l'arrêté du 13-12-2018*)

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

Voir RPM et annexe 5.

Au débarquement, les marchandises de la classe 1 sont en enlèvement immédiat (EI), donc ne doivent pas séjourner sur le quai. À l'embarquement, les marchandises de cette classe sont en chargement direct, elles doivent être présentées au chargement au moment de leur embarquement et ne doivent pas séjourner sur le quai.

Le débarquement ou l'embarquement des marchandises de la classe 1 pourront être réalisés, sauf dérogation à titre exceptionnel de l'AI3P, uniquement aux quais suivants :

### Port de Dégrad des Cannes

- Quai 1
- Quai 2
- Quai Ro/Ro
- Quai 3 : uniquement pour la manutention, pas de stockage ni séjour.

### Site portuaire de Pariacabo et appontement

- Emplacement matérialisé au sol sur le quai Lo/Lo
- Le quai roulier

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

Voir RPM.

### Port de Dégrad des Cannes :

Quai / Classe	1.1 – 1.2 – 1.5	1.3 – 1.6	1.4
1	2 500 kg	5 000 kg	10 000 kg
2	3 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
3 (manutention uniquement)	2 000 kg	3 000 kg	8 000 kg
RoRo	3 000 kg	5 000 kg	10 000 kg

### Nota 1 conditions exceptionnelles de maintien à quai

La classe 1 étant en EI (Enlèvement Immédiat), elle ne devrait pas rester à quai et quitter le quai dès le déchargement comme indiqué dans l'Annexe 6. Les conditions d'admissibilité de marchandises de classe 1 à quai sont données en cas d'accord explicite de la capitainerie dû à des circonstances exceptionnelles ayant empêché l'enlèvement immédiat de ces marchandises.

### Nota 2 Distance entre îlots

En cas de maintien à quai des matières explosibles, dans les conditions exceptionnelles mentionnées au nota 1 et afin de limiter la dispersion du risque, il ne sera autorisé qu'un îlot par quai. Pour cette raison aucune distance entre îlots n'est donnée au sein du quai dans le tableau. La distance entre l'îlot du quai 1 et celui du quai 2 serait au moins de 100 m.

### Nota 3 Poids de poudre

Les poids donnés dans ce tableau sont des poids en Kilogramme de masse explosible (NEC Net Explosible Content), autrement dit le poids de poudre. Le poids net peut lui être très supérieur.

### Nota 4 Poids par quai

Si un îlot contient plusieurs classes de matières explosibles, il faut additionner les poids de toutes les classes et considérer la limite de la matière la plus dangereuse.

Si l'îlot comprend de la classe 1.1 ou 1.5 et d'autres classes explosibles, il faudra considérer tout le poids comme étant de la classe 1.1 ou 1.5.

Si l'îlot comprend de la classe 1.3 ou 1.6 et d'autres classes explosibles autres que 1.1 ou 1.5, il faudra considérer tout le poids comme étant de la classe 1.3 ou 1.6.

### Site portuaire de Pariacabo et appontement :

Navires spécialisés de l'exploitant :

- 110 tonnes en garage du navire pour des matières ou objets classés 1.3C
- 55 tonnes en pontée pour des matières ou objets classés 1.3C ou l'équivalent (en termes de zones de danger générées) pour des matières ou objets classés différemment

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

Voir RPM.

Les manipulations de marchandises de la classe 1 pendant le séjour du navire ou bateau, à bord ou vers la terre, sont interdites pour les marchandises qui ne sont ni à destination ni en provenance du GPMG, sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP, accompagnée de prescriptions de sécurité.

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

Voir RPM.

#### **Site portuaire de Pariacabo et appontement :**

En présence de navires spécialisés de l'exploitant comprenant une charge de plus de 75 tonnes de poids de poudre de produit classées 1.3C en garage du navire et au regard de la spécificité des trafics rencontrés sur le site portuaire de Pariacabo, la Capitainerie se réserve le droit de réviser les distances fixées par le RPM.

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

Voir RPM.

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

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

### **114 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM.

#### 114-1 - Classement

Voir RPM.

#### 114-2 - Étude de danger

Voir RPM.

Une étude de dangers a été réalisée sur le site portuaire de Dégrad des Cannes (et une pour le site portuaire de Pariacabo), afin de définir les quantités maximales admissibles en tenant compte des intérêts à protéger, des dispositions particulières locales existant autour du point d'embarquement ou de débarquement et notamment des constructions en dur situées sur les quais, ainsi que la répartition éventuelle en îlots en attente de chargement.

L'Étude de danger (§7.4.5) a déterminé que tous les scénarios dangereux retenus, pour le port, sont en zone verte (accidents présentant des caractéristiques de risques moins prioritaires). En fonction de cette étude ont été déterminés, les quais autorisés, les poids permis et le temps de séjour tel qu'indiqués dans les autres paragraphes et annexes de cette réglementation. Par exemple un enlèvement immédiat a été demandé pour des produits ayant une probabilité d'incident de  $4,44 \cdot 10^{-5}$  (§7.4.4 de l'étude de danger).

### **115 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

## **116 - OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

### 116-1 - Autorisations et interdictions

Voir RPM.

Les opérations de manutention et de transport, sur les quais et terre-pleins, de marchandises de la classe 1 ne peuvent être effectuées que par des engins portuaires adaptés spécifiquement à la manutention des conteneurs.

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

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

Les manutentionnaires devront également s'assurer qu'ils disposent de moyens (personnels compris) de protection et de lutte contre l'incendie adaptés et parés pour une utilisation immédiate.

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

### 116-2 - Autres dispositions

Voir RPM.

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

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

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

Sur le site portuaire de Pariacabo, les principales mesures de sécurité prises pour limiter la probabilité d'accident pyrotechnique au cours des opérations de manutention sont les suivantes :

#### Avant toute opération

- Vérifier que les matériels de manutention utilisés (moyens de levage du navire, chariots élévateurs...) sont en bon état et qu'ils sont à jour de leurs contrôles périodiques par un organisme agréé lorsque ces contrôles sont requis ;
- Vérifier de même les matériels de transport routier, conformément aux exigences de l'ADR ;
- S'assurer de la présence dans l'enceinte portuaire de l'équipe de la BSPP (sapeurs-pompiers de Paris affectés au Centre Spatial Guyanais) munie de son matériel mobile de lutte contre l'incendie ;
- Mettre en place le dispositif de gardiennage de l'enceinte portuaire ;
- Coordonner les interventions des différents acteurs. Ceci implique que des moyens de communication adaptés, et conforme aux exigences réglementaires, soient distribués et qu'un responsable de la coordination des opérations au sol soit désigné.

### En cours d'opération

- Séparer les risques :
  - Entre la pontée et le garage du navire. Le garage doit rester fermé lorsque des opérations de débarquement de MD de la pontée ont lieu ;
  - Entre chaque conteneur de marchandises dangereuses. Chaque conteneur de MD doit être évacué des quais aussitôt après débarquement ;
  - Respecter les consignes de sécurité, et notamment ne pas fumer lors des opérations ;
  - Ne pas faire passer des conteneurs de matières ou objets explosibles au-dessus de conteneurs de marchandises dangereuses lors des manutentions des marchandises placées en pontée ;
  - Ne pas opérer lorsque les conditions météorologiques sont notoirement défavorables (orage).

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

Voir RPM.

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

Voir RPM. (*tel que modifié par arrêté du 28-01-2008*)

### **119 - AVITAILLEMENT**

Voir RPM.

### **120 - NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM.

## CLASSE 2

# GAZ COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS OU DISSOUS

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### **210 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM.

#### **211 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

### MESURES APPLICABLES

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

##### 212-1 - Distance de protection

Voir RPM.

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

##### 213-1 - Durée de séjour

Voir RPM.

Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel. Tout dépôt devra se faire conformément aux tableaux fournis en annexe 3.

Pour les navires transportant du gaz liquéfié en vrac, ils devront commencer leur débarquement dès l'accostage et leur appareillage devra avoir lieu à la première pleine mer suivant la fin des opérations commerciales.

##### 213-2 - Sécurité des mouvements

Voir RPM.

L'assistance du remorqueur ne se fera que lorsque les conditions de manœuvre seront dégradées du fait des éléments extérieurs ou des capacités du navire.

#### Engins de servitude

Tous les engins flottants et bâtiments de servitude évoluant à l'intérieur des distances de protection doivent être équipés de façon à garantir une sécurité d'exploitation maximum (défenses efficaces, moteurs équipements et appareils répondant aux normes en vigueur pour leurs opérations).

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 29-11-2016*)

## **215 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

## **216 - DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Voir RPM.

## **217 - MANUTENTION**

Voir RPM.

## **218 - RÉCHAUFFEURS ET POMPES MOBILES**

Voir RPM.

## **219 - PRÉCAUTIONS A PRENDRE POUR ÉVITER LES ÉMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ**

Voir RPM.

Tout choc ou chute impliquant un véhicule de transport de gaz toxiques ou inflammables doit immédiatement être signalé à la capitainerie.

Pour éviter les chocs ou dommages importants aux véhicules de transport contenant des bouteilles de gaz toxique et/ou inflammable, il est nécessaire de les éloigner des véhicules transportant des marchandises inflammables et de les tenir à l'écart des zones de passages fréquents des engins de manutention.

Les opérations de chargement de navire doivent être interrompues en cas de vent violent ou tempête.

Les règles de conduite sur les terre-pleins doivent être rigoureusement respectées.

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

Voir RPM.

Toutefois, concernant les engins de servitude, les logements pourront ne pas être évacués et les feux et lumières pourront ne pas être éteints à condition que ces engins de servitude disposent d'installations fixes d'éclairage électrique antidéflagrant satisfaisant aux règlements de sécurité et que l'autorisation ait été au préalable obtenu de l'AIPPP.

## CLASSE 3

### LIQUIDES INFLAMMABLES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **310 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM.

##### **311 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM.

#### MESURES APPLICABLES

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

Voir RPM.

##### **313 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

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

Voir RPM.

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

Un bac de rétention d'une capacité adéquate (conteneur 45 pieds) est à disposition pour tous les containers en coulage.

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

Voir RPM.

Les bateaux et engins de servitude équipés de systèmes assurant une surpression et une étanchéité des locaux d'habitation ou disposant d'installations fixes d'éclairage antidéflagrant pourront déroger aux dispositions du présent article après autorisation expresse de l'AIPPP.

## CLASSE 4.1

### SOLIDES INFLAMMABLES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **410 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 29-11-2016*)

#### MESURES APPLICABLES

##### **411 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM.

Les matières de la classe 4.1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible et dans tous les cas moins de 24 h conformément à l'annexe 6 ou selon des prescriptions particulières de la Capitainerie. La mise en dépôt éventuelle des matières auto réactives devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3. Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

##### **412 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

La mise en dépôt éventuelle des matières auto réactives devra être gardiennée.

Chaque gardien devra disposer de moyens légers d'extinction appropriés, d'un moyen de communication, et des instructions en rapport avec la matière gardiennée.

## **CLASSE 4.2**

### **MATIÈRES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANÉE**

#### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

##### **420 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM.

#### **MESURES APPLICABLES**

##### **421 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

## **CLASSE 4.3**

# **MATIÈRES DANGEREUSES EN PRÉSENCE D'HUMIDITÉ**

### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **430 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM.

### **MESURES APPLICABLES**

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

VOIR RPM.

Les matières de la classe 4.3 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 sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie. La mise en dépôt éventuelle devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3. Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

## CLASSE 5.1

### MATIÈRES COMBURANTES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **510 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM.

#### MESURES APPLICABLES

##### **511 - OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Voir RPM.

Les matières de la classe 5.1 doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie conformément à l'annexe 6. Dans ce cas, outre le respect des distances indiquées en annexe 3, des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et le gardiennage.

#### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM.

##### **512 - PROPRIÉTÉS**

512-1 - Risques liés à la décomposition

Voir RPM.

512-2 - Risques d'explosion

Voir RPM.

##### **513 - TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

#### MESURES APPLICABLES

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

Voir RPM.

Sous réserve de la disponibilité des dispositifs de prévention et de lutte contre les sinistres définis par l'article 518 du présent règlement, les tonnages maxima de nitrate d'ammonium N° ONU 1942 (classe 5.1) 2071 (classe 9), 2426 (classe 5.1) et 3375 (classe 5.1) et d'engrais au nitrate d'ammonium N° ONU 2067 (classe 5.1) admissibles sur un même navire ou bateau ne devront pas excéder 200 tonnes. Toute quantité supplémentaire sera soumise à étude préalable et dérogation temporaire.

## **515 - RESTRICTIONS AU DÉBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté des 29-11-2016 et 13-12-2018*)

## **516 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM.

Les matières de la classe 5.1 doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie qui en fixera les conditions.  
Les distances de protection sont alors précisées dans l'Annexe 3 du présent règlement.

Dans le cas de conditionnement en conteneurs, ceux-ci doivent être disposés porte contre porte.

Le reconditionnement du nitrate d'ammonium ou d'engrais à base de nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 est interdit sur les terminaux et bords à quai du port.

## **517 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

Le gardiennage prendra la forme d'un gardiennage rapproché.

## **518 - DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

## **519 - CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES**

Voir RPM.

Avant l'arrivée du navire (importation) ou l'arrivée de la marchandise sur le quai (exportation), le matériel destiné à assurer le débit réglementaire en eau prévu à l'article 518 sera mis en place devant le poste d'accostage par les services du port.

Le bon fonctionnement du matériel sera contrôlé par une commission composée de l'exploitant ou du manutentionnaire, d'un représentant de l'Autorité Portuaire et d'un représentant du Service Départemental d'Incendie et de secours.

Les résultats des essais seront consignés dans un registre ouvert à cet effet.

L'exploitant s'assure avant chaque arrivé de navire transportant des marchandises objets de l'article 514 et au moins une fois par an, que le dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres lors des opérations de chargement et déchargement des navires (article 518) soit respecté.

A cette fin, une commission en charge de la vérification de ces respects est composée de :

- Le Commandant de port ou son représentant
- Un représentant de l'exploitant
- Un représentant du manutentionnaire
- Un représentant du SDIS
- Un représentant de l'autorité portuaire

Un PV est rédigé à l'issu.

## **CLASSE 5.2**

### **PEROXYDES ORGANIQUES**

#### **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

##### **520 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM.

#### **MESURES APPLICABLES**

##### **521 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM.

Les matières de la classe 5.2 doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie. La mise en dépôt éventuelle devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3. Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage.

##### **522 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

##### **523 - OPÉRATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Voir RPM.

## CLASSE 6.1

### MATIÈRES TOXIQUES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **610 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

Les matières de la classe 6.1 doivent séjourner dans le port le temps prévu à l'annexe 6 de ce règlement.

La mise en dépôt éventuelle devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3. Dans ce cas des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

## CLASSE 6.2

### MATIÈRES INFECTIEUSES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **620 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 29-11-2016*)

#### MESURES APPLICABLES

##### **621 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 29-11-2016*)

Les matières de la classe 6.2 doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre, sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie après accord des autorités sanitaires du port. Dans ce cas elles seront disposées conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3. Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

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

Voir RPM.

Dans l'hypothèse où les marchandises de classe 6.2 relevant des N° UN 2814, 2900, 3291, 3373 et 3549 ou tout autre numéro ONU créé par l'ONU après l'écriture de ce règlement concernant des déchets hospitaliers infectieux font l'objet d'une mise en dépôt à terre, elle est soumise à l'autorisation de l'AIPPP au vu de l'accord préalable de l'Agence Régionale de Santé (ARS).

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

## CLASSE 7

### MATIÈRES RADIOACTIVES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **710 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

##### **711 - RÉGLEMENTATIONS SPÉCIFIQUES**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

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

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

#### MESURES APPLICABLES

##### **712 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

Les matières de la classe 7 doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre.

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

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

### **713 - GARDIENNAGE**

Voir RPM.

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

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

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

Un contrôle d'absence de contamination radioactive est systématiquement réalisé dès l'enlèvement des quais et terre-pleins.

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

#### **714-2 - Décontamination**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

### **715 - MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 17-11-2020*)

## CLASSE 8

### MATIÈRES CORROSIVES

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **810 - PROPRIÉTÉS**

Voir RPM. (*Modifié par arrêté du 13-12-2018*)

##### **811 - PRESCRIPTIONS**

Voir RPM.

Les matières de la classe 8 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible et dans tous les cas moins de 5 jours consécutifs, conformément à l'annexe 6 de ce règlement, sauf prescriptions particulières de la Capitainerie. La mise en dépôt éventuelle devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3.

Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

## CLASSE 9

### MATIÈRES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### **910 - CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM.

#### MESURES APPLICABLES

##### **911 - DÉPÔTS A TERRE**

Voir RPM.

Les matières de la classe 9 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible et dans tous les cas moins de 5 jours consécutifs, conformément à l'annexe 6 de ce règlement, sauf prescriptions particulières de la Capitainerie. La mise en dépôt éventuelle devra se faire conformément au tableau de séparation fourni en annexe 3.

Des prescriptions particulières pourront être données par la Capitainerie selon la dangerosité du produit, notamment concernant la masse nette autorisée, le temps de dépôt et un gardiennage éventuel.

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

Voir RPM.

Sous réserve de la disponibilité des dispositifs de prévention et de lutte contre les sinistres définis par l'article 518 du présent règlement, les tonnages maxima de nitrate d'ammonium N° 2071 admissibles sur un même navire ou bateau ne devront pas excéder 200 tonnes. Toute quantité supplémentaire sera soumise à étude préalable et dérogation temporaire.

##### **913 - AUTRES MATIÈRES DE LA CLASSE 9**

Voir RPM.

**MATIERES QUI NE SONT DANGEREUSES**  
**QU'EN VRAC AU TITRE DU CODE IMSBC**

*(Modifié par arrêté du 17-11-2020)*

Voir RPM

# **ANNEXE 1**

## **DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1**

*(Modifiée par arrêtés du 09-12-2010 et du 13-12-2018)*

Voir RPM

## ANNEXE 2

### LISTE DE CONTROLE ET MODELES DE DECLARATION

*(Modifiée par arrêtés du 08-07-2009, du 29-11-2016 et du 13-12-2018)*

#### LISTE DE CONTROLE

Liste de contrôle ISGOTT 6ème édition (2020)

**Checklist ISGOTT 6th edition (2020)**

- Part 1A. Tanker: checks pre-arrival
- Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system
- Part 2. Terminal: checks pre-arrival
- Part 3. Tanker: checks after mooring
- Part 4. Terminal: checks after mooring
- Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference
- Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer
- Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer
- Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer
- Part 7A. General tanker: checks pre-transfer
- Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned
- Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing

#### MODELES DE DECLARATION

Voir RPM

**LISTE DE CONTROLE NAVIRE / TERMINAL ISGOTT**  
**ISGOTT SHIP / SHORE SAFETY CHECK LIST**

**Contrôles préalables à l'escale / Checks pre-arrival**

<b>Date / <i>Date</i> :</b>	<b>Heure / <i>Time</i> :</b>
<b>Navire / <i>Tanker</i> :</b>	<b>Port / <i>Port</i> :</b>
<b>Poste / <i>Berth</i> : Pétrolier</b>	<b>Terminal / <i>Terminal</i> : Pétrolier</b>
<b>Produit à transférer / <i>Product to be transfered</i> :</b>	

<b>PARTIE 1A. Navire : contrôles préalables à l'escale</b>			
<b><i>PART 1A. Tanker : checks pre-arrival</i></b>			
Item	Contrôle / <i>Check</i>	Status	Remarques / <i>Remarks</i>
1	Les informations préalables à l'escale ont été échangées <i>Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
2	Un raccord international incendie est disponible <i>International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
3	Les flexibles de transfert sont de construction appropriée <i>Transfer hoses are of suitable construction (18.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
4	Le livret d'information du terminal est connu <i>Terminal information booklet reviewed (15.2.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
5	Les informations préalables à la mise à quai ont été échangées <i>Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
6	Les soupapes de surpression et les événements sont opérationnels <i>Pressure/vacuum valves and/or high velocity vents are operational (11.1.8)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
7	Les analyseurs d'oxygène fixes et portables sont opérationnels <i>Fixed and portable oxygen analysers are operational (2.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

<b>PARTIE 1B. Navire : contrôles préalables à l'escale si utilisation d'un système d'inertage de la cargaison</b>			
<b><i>PART 1B. Tanker : checks pre-arrival if using an inert gas system</i></b>			
Item	Contrôle / <i>Check</i>	Status	Remarques / <i>Remarks</i>
8	Les enregistreurs de pression et d'oxygène du système d'inertage sont opérationnels <i>Inert gas system pressure and oxygen recorders are operational (11.1.5.2, 11.1.11)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
9	Le système d'inertage et ses équipements associés sont opérationnels <i>Inert gas system and associated equipment are operational (11.1.5.2, 11.1.11)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
10	Le taux d'oxygène de l'atmosphère des citernes de cargaison est inférieur à 8% <i>Cargo tank atmospheres' oxygen content is less than 8% (11.1.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
11	La pression de l'atmosphère dans les citernes de cargaison est positive <i>Cargo tank atmospheres are at positive pressure (11.1.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

<b>PARTIE 2. Terminal : contrôles préalables à l'escale</b>			
<b><i>PART 2. Terminal : checks pre-arrival</i></b>			
<b>Item</b>	<b>Contrôle / <i>Check</i></b>	<b>Status</b>	<b>Remarques / <i>Remarks</i></b>
12	Les informations préalables à l'escale ont été échangées <i>Pre-arrival information is exchanged (6.5, 21.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
13	Un raccord international incendie est disponible <i>International shore fire connection is available (5.5, 19.4.3.1, 19.4.3.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
14	L'outillage de déchargement (bras ou flexible) est de construction appropriée <i>Transfer equipment is of suitable construction (18.1, 18.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
15	Le livret d'information du terminal a été transmis au navire <i>Terminal information booklet transmitted to tanker (15.2.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
16	Les informations préalables à la mise à quai ont été échangées <i>Pre-berthing information is exchanged (21.3, 22.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

**Instructions pour le remplissage des parties « Contrôles préalables à l'escale »**

***Instructions for completing « checks pre-arrival » parts***

Le Navire doit compléter la Partie 1A (et 1B si mise en œuvre de l'inertage des citernes) puis envoyer une copie au Terminal pour revue avant son arrivée. Le Terminal doit compléter la partie 2 et de la même façon envoyer une copie au Navire avant son arrivée.

Après avoir rempli ces parties, s'il n'est pas possible d'envoyer une copie de ces documents au Navire et/ou au Terminal, un message doit être envoyé à l'autre partie, mentionnant l'heure et la date de remplissage. S'il y a des items qui ne sont pas complétés avec « Yes » dans la colonne Status, cela doit être expliqué dans cette communication.

*The tanker should complete part 1A (and 1B if using an IG system) and then forward a copy to the terminal for review before arrival. The terminal should complete part 2 and then similarly forward a copy to the tanker for review before arrival.*

*On completion of the pre-arrival parts, if it is not possible to send a copy of the completed part to the tanker and/or the terminal, then a message should be sent confirming the time and date of completion to the relevant party before arrival. If there any outstanding issues not marked « Yes » in the status box, this should be explained in this communication.*

## Contrôles après l'amarrage / Checks after mooring

PARTIE 3. Navire : contrôles après l'amarrage			
<i>PART 3. Navire : checks after mooring</i>			
Item	Contrôle / Check	Status	Remarques / Remarks
17	Les défenses sont efficaces <i>Fendering is effective (22.4.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
18	L'amarrage est efficace <i>Mooring arrangement is effective (22.2, 22.4.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
19	L'accès depuis et vers le navire est sûr <i>Access to and from the tanker is safe (16.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
20	Les dalots et gattes sont obturés <i>Scuppers and savealls are plugged (23.7.4, 23.7.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
21	Les vannes du système cargaison et de rejet à la mer sont fermées et sécurisées <i>Cargo system sea connections and overboard discharges are secured (23.7.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
22	Les émetteurs radio VHF/UHF sont réglés en mode faible puissance <i>Very high frequency and ultra high frequency transceivers are set to low power mode (4.11.6, 4.13.2.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
23	Les ouvertures vers l'extérieur des superstructures sont contrôlées <i>External openings in superstructures are controlled (23.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
24	La ventilation de la salle des pompes est effective <i>Pumproom ventilation is effective (10.12.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
25	Les antennes des radios MF/HF sont isolées <i>Medium frequency/high frequency radio antennae are isolated (4.11.4, 4.13.2.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
26	Les emménagements sont en surpression <i>Accommodation spaces are at positive pressure (23.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
27	Les plans d'urgence incendie sont disponibles et accessibles <i>Fire control plans are readily available (9.11.2.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

PARTIE 4. Terminal : contrôles après l'amarrage			
<i>PART 4. Terminal : checks after mooring</i>			
Item	Contrôle / Check	Status	Remarques / Remarks
28	Les défenses sont efficaces <i>Fendering is effective (22.4.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
29	Le navire est amarré selon le plan d'amarrage du terminal <i>Tanker is moored according to the terminal mooring plan (22.2, 22.4.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
30	L'accès depuis et vers le terminal est sûr <i>Access to and from the terminal is safe (16.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
31	Les rétentions et puisards sont sécurisés <i>Spill containment and sumps are secure (18.4.2, 18.4.3, 23.7.4, 23.7.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

### Instructions pour le remplissage des parties « Contrôles après l'amarrage »

#### Instructions for completing « checks after mooring » parts

Le Navire doit compléter la Partie 3 et donner une copie au Représentant du Terminal dès que possible, au plus tard lors de la réunion pré-transfert.

Le Terminal doit compléter la Partie 4 et donner une copie au Navire dès que possible, au plus tard lors de la réunion pré-transfert.

The tanker should complete part 3 and give a copy to the Terminal Representative as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference.

The terminal should complete part 4 and give a copy to the tanker as soon as possible, but no later than at the pre-transfer conference.

## Contrôles pré-transfert / Checks pre-transfer

PARTIE 5A. Navire et Terminal : réunion pré-transfert				
PART 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference				
Item	Contrôle / Check	Tanker Status	Terminal Status	Remarques / Remarks
32	Le navire est prêt à se déplacer à l'issue de la période de préavis convenue <i>Tanker is ready to move at agreed notice period (9.11, 21.7.1.1, 22.5.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
33	Les communications entre le navire et le terminal sont opérationnelles <i>Effective tanker and terminal communications are established (21.1.1, 21.1.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
34	L'équipement de déchargement (bras ou flexible) est sûr (isolé, drainé et dépressurisé) <i>Transfer equipment is in safe condition (isolated, drained and de-pressurised) (18.4.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
35	La supervision et la surveillance des opérations sont adaptées <i>Operation supervision and watchkeeping is adequate (7.9, 23.11)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
36	Il y a suffisamment de personnel pour répondre à une situation d'urgence <i>There are sufficient personnel to deal with an emergency (9.11.2.2, 23.11)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
37	Les interdictions de fumer et zones où il est autorisé de fumer sont notifiées <i>Smoking restrictions and designated smoking areas are established (4.10, 23.10)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
38	Les restrictions de feux nus (travaux à chaud) sont établies <i>Naked light restrictions are established (4.10.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
39	Le contrôle des équipements électriques et électroniques est convenu <i>Control of electrical and electronic devices is agreed (4.11, 4.12)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
40	Les moyens d'évacuation d'urgence du navire et du terminal sont établis <i>Means of emergency escape from both tanker and terminal are established (20.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
41	Les moyens de lutte incendie sont opérationnels et prêts à l'emploi <i>Firefighting equipment is ready for use (5, 19.4, 23.8)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
42	Les équipements de lutte antipollution sont disponibles <i>Oil spill clean-up material is available (20.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
43	Les manifolds sont correctement branchés <i>Manifolds are properly connected (23.6.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
44	Les protocoles d'échantillonnage et de jaugeage ont fait l'objet d'un accord <i>Sampling and gauging protocols are agreed (23.5.3.2, 23.7.7.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
45	Les procédures de transfert de la cargaison, des soutes et du ballastage ont fait l'objet d'un accord <i>Procedures for cargo, bunkers and ballast handling operations are agreed (21.4, 21.5, 21.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	

<b>PARTIE 5A. Navire et Terminal : réunion pré-transfert</b>				
<b><i>PART 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference</i></b>				
<b>Item</b>	<b>Contrôle / Check</b>	<b>Tanker Status</b>	<b>Terminal Status</b>	<b>Remarques / Remarks</b>
46	Le contrôle du transfert de la cargaison a fait l'objet d'un accord <i>Cargo transfer management controls are agreed (12.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
47	Les exigences concernant le lavage des citernes, incluant le lavage au pétrole brut, ont fait l'objet d'un accord <i>Cargo tank cleaning requirements, including crude oil washing, are agreed (12.3, 12.5, 21.4.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	Voir aussi les Parties 7B/7C selon le cas <i>See also parts 7B/7C as applicable</i>
48	Le dégazage des citernes de cargaison a fait l'objet d'un accord <i>Cargo tank gas freeing arrangements agreed (12.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	Voir aussi la Partie 7C <i>See also part 7C</i>
49	Les prescriptions concernant les slops cargaison et soutes ont été convenues <i>Cargo and bunker slop handling requirements agreed (12.1, 21.2, 21.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	Voir aussi la Partie 7C <i>See also part 7C</i>
50	Les contrôles périodiques de la cargaison transférée ont été convenus <i>Routine for regular checks on cargo transferred are agreed (23.7.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
51	Les signaux d'urgence et les procédures d'arrêt d'urgence ont été convenus <i>Emergency signals and shutdown procedures are agreed (12.1.6.3, 18.5, 21.1.2)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
52	Les fiches de données de sécurité (FDS) sont disponibles <i>Safety data sheets are available (1.4.4, 20.1, 21.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
53	Les propriétés dangereuses des produits à transférer ont été discutées <i>Hazardous properties of the products to be transferred are discussed (1.2, 1.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
54	L'isolation électrique de l'interface navire/terminal est opérationnelle <i>Electrical insulation of the tanker/terminal interface is effective (12.9.5, 17.4, 18.2.14)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
55	Les procédures de ventilation des citernes et opérations en milieu clos ont été convenues <i>Tank venting system and closed operation procedures are agreed (11.3.3.1, 21.4, 21.5, 23.3.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
56	Les paramètres de la ligne de retour gaz ont été convenus <i>Vapour return line operational parameters are agreed (11.5, 18.3, 23.7.7)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
57	Des mesures pour éviter un retour de produit ont été convenues <i>Measures to avoid back-filling are agreed (12.1.13.7)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
58	L'état des connexions cargaison et soutes non utilisées est satisfaisant <i>Status of unused cargo and bunker connections is satisfactory (23.7.1, 23.7.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
59	Les radios portables VHF/UHF sont de type ATEX <i>Portable very high frequency and ultra-high frequency radios are intrinsically safe (4.12.4, 21.1.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
60	Les procédures pour la réception d'azote fourni par le terminal dans les citernes ont été convenues <i>Procedures for receiving nitrogen from terminal to cargo tank are agreed (12.1.14.8)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	

## Complément pour les chimiquiers / Additional for chemical tankers

<b>PARTIE 5B. Navire et Terminal : produits chimiques. Contrôles pré-transfert</b>
<b><i>PART 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer</i></b>
<b>NON APPLICABLE / NOT APPLICABLE</b>

## Complément pour les gaziers / Additional for gas tankers

<b>PARTIE 5C. Navire et Terminal : gaz liquéfiés. Contrôles pré-transfert</b>				
<b><i>PART 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer</i></b>				
71	Un certificat d'inhibition a été reçu (si requis) du fabricant <i>Inhibition certificate received (if required) from manufacturer</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
72	Le dispositif de projection d'eau diffusée est opérationnel <i>Water spray system is operational (5.3.1, 19.4.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
73	Des équipements de protection individuels appropriés sont identifiés et disponibles. <i>Appropriate personal protective equipment is identified and available (4.8.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
74	Les vannes télécommandées fonctionnent correctement <i>Remote control valves are operational</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
75	Les pompes et compresseurs cargaison fonctionnent correctement <i>Cargo pumps and compressors are operational</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
76	Les pressions de pompage maximum ont été convenues entre le navire et le terminal <i>Maximum working pressures are agreed between tanker and terminal (21.4, 21.5, 21.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
77	Les équipements de reliquefaction ou de contrôle de l'évaporation de la cargaison fonctionnent correctement <i>Reliquefaction or boil-off control equipment is operational</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
78	Le dispositif de détection de gaz est réglé correctement pour la cargaison, calibré et en bon état de marche <i>Gas detection equipment is appropriately set for the cargo (2.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
79	Les appareils de mesure et d'alarme cargaison sont correctement réglés et en bon état de marche <i>Cargo system gauge operation and alarm set points are confirmed (12.1.6.6.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
80	Les arrêts d'urgence sont testés et fonctionnent correctement <i>Emergency shutdown systems are tested and operational (18.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
81	Le débit de pompage et le lien avec le temps de fermeture des vannes et le système d'arrêt d'urgence est convenu <i>Cargo handling rate and relationship with valve closure times and automatic shutdown systems is agreed (16.8, 21.4, 21.5, 21.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
82	Les informations sur les températures/pressions maximum/minimum de la cargaison à transférer ont été échangés <i>Maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be transferred are agreed (21.4, 21.5, 21.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	
83	Les réglages des soupapes de sûreté des citernes cargaison sont confirmés <i>Cargo tank relief valve settings are confirmed (12.11, 21.2, 21.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Yes	

### **Instructions pour le remplissage des parties « Contrôles pré-transfert »**

#### **Instructions for completing « checks before transfer » parts**

Les personnels du Navire et du Terminal doivent compléter conjointement la Partie 5A dans le cadre de la réunion pré-transfert. Chaque partie doit conserver une copie.

Les personnels du Navire et du Terminal doivent discuter et accepter le contenu de la Partie 6 (accords) qui résume les facteurs opérationnels convenus lors de la réunion pré-transfert. Une copie de référence pour les personnels du Navire et du Terminal doit être affichée dans les salles de contrôles concernées.

Le personnel du Navire doit également effectuer les vérifications complémentaires de la Partie 7A avant de commencer les opérations de déchargement.

Tous les Navires prévoyant un nettoyage des citernes et/ou un dégazage doivent discuter de leurs intentions lors de la réunion pré-transfert et, une fois l'accord conclu, fournir au Terminal une copie de la Partie 7C avant de commencer les opérations.

Tanker and terminal personnel should both complete part 5A as part of pre-transfer conference. Each party should retain a copy. This requires completion by ALL tankers.

The tanker and terminal personnel should discuss and agree the content of part 6 (Agreements), which summarises the detailed operational factors agreed at the pre-transfer conference. A reference copy for personnel on the tanker and in the terminal should be displayed at the relevant control stations.

Tanker personnel should also complete the additional pre-transfer checks for all tankers in part 7A immediately before beginning transfer operations.

All tankers planning on tank cleaning and/or gas freeing alongside should discuss the intention during the pre-transfer conference and, once agreement is reached, provide a copy of part 7C to the terminal before beginning operations.

## Accords pré-transfert / **Agreements pre-transfer**

PARTIE 6. Navire et Terminal : accords pré-transfert				
<b>PART 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer</b>				
Part 5 Item	Accord / <b>Agreement</b>	Détails / <b>Details</b>	Tanker initials	Terminal initials
32	Préparation du navire aux manoeuvres <i>Tanker manoeuvring readiness</i>	Préavis (max) pour une disponibilité totale à manoeuvrer: <i>Notice period (maximum) for full readiness to manoeuvre:</i>  Période d'incapacité (si autorisée) : <i>Period of disablement (if permitted):</i>		
33	Protocoles de sûreté <i>Security protocols</i>	Niveau de sûreté: <i>Security level:</i>  Exigences locales: <i>Local requirements:</i>		
33	Communications Navire/Terminal <i>Effective tanker/terminal communications</i>	Système principal: <i>Primary system:</i>  Système de secours: <i>Backup system:</i>		
35	Supervision opérationnelle et surveillance <i>Operational supervision and watchkeeping</i>	Navire: <i>Tanker:</i>  Terminal: <i>Terminal:</i>		
37 38	Zones fumeurs dédiées et restrictions de feux nus <i>Dedicated smoking areas and naked lights restrictions</i>	Navire: <i>Tanker:</i>  Terminal: <i>Terminal:</i>		
45	Critères de vent maximum, de courant et houle ou autres facteurs environnementaux <i>Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors</i>	Arrêt du déchargement: <i>Stop cargo transfer:</i>  Déconnexion: <i>Disconnect:</i>  Appareillage: <i>Unberth:</i>		
45 46	Limites pour les transferts de la cargaison, des soutes et ballasts <i>Limits for cargo, bunkers and ballast handling</i>	Débit de transfert maximum: <i>Maximum transfer rates:</i>  Débit de finition: <i>Topping-off rates:</i>  Pression maximale au manifold: <i>Maximum manifold pressure:</i>  Température de la cargaison: <i>Cargo temperature:</i>  Autres limites: <i>Other limitations:</i>		

PARTIE 6. Navire et Terminal : accords pré-transfert				
PART 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer				
Part 5 Item	Accord / <i>Agreement</i>	Détails / <i>Details</i>	Tanker initials	Terminal initials
45 46	Contrôle de surpression <i>Pressure surge control</i>	Nombre minimum de citernes ouvertes: <i>Minimum number of cargo tanks open:</i> Procédure de changement de citerne: <i>Tank switching protocols:</i> Nombre minimum de citernes ouvertes: <i>Minimum number of cargo tanks open:</i> Procédure de changement de citerne: <i>Tank switching protocols:</i> Débit à pleine charge: <i>Full load rate:</i> Débit de finition: <i>Topping-off rate:</i> Temps de fermeture des vannes automatiques: <i>Closing time of automatic valves:</i>		
46	Contrôle du transfert de la cargaison <i>Cargo transfer management procedures</i>	Période de préavis: <i>Action notice periods:</i> Protocoles d'arrêt du transfert: <i>Transfer stop protocols:</i>		
50	Contrôles périodiques de la cargaison transférée <i>Routine for regular checks on cargo transferred</i>	Contrôles des quantités transférées: <i>Routine transferred quantity checks:</i>		
51	Signaux d'urgence <i>Emergency signals</i>	Navire: <i>Tanker:</i> Terminal: <i>Terminal:</i>		
55	Système de ventilation des citernes <i>Tank venting system</i>	Procédure: <i>Procedure:</i>		
55	Opérations en milieu clos <i>Closed operations</i>	Exigences: <i>Requirements:</i>		
56	Ligne de retour gaz <i>Vapour return line</i>	Paramètres opérationnels: <i>Operational parameters:</i> Débit maximum: <i>Maximum flow rate:</i>		
60	Alimentation en azote depuis le Terminal <i>Nitrogen supply from terminal</i>	Procédures pour la réception: <i>Procedures to receive:</i> Pression maximum: <i>Maximum pressure:</i> Débit: <i>Flow rate:</i>		
83	Pour les gaziers seulement: réglage de la soupape de décharge de la citerne <i>For gas tanker only: cargo tank relief valve settings</i>			
XX	Exceptions et ajouts <i>Exceptions and additions</i>	Spécificités dont les deux parties doivent être conscientes: <i>Special issues that both parties should be aware of:</i>		

<b>PARTIE 7A. Navire : contrôles pré-transfert</b>			
<b><i>PART 7A. General tanker: checks pre-transfer</i></b>			
<b>Item</b>	<b>Contrôle / Check</b>	<b>Status</b>	<b>Remarques / Remarks</b>
84	Les gattes de rétentions mobiles sont correctement positionnées et vides <i>Portable drip trays are correctly positioned and empty (23.7.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
85	Les vannes d'alimentation des citernes cargaison en gaz inerte sont sécurisées selon le plan de cargaison <i>Individual cargo tank inert gas supply valves are secured for cargo plan (12.1.13.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
86	Le système de gaz inerte délivre du gaz inerte avec un taux d'oxygène ne dépassant pas 5% <i>Inert gas system delivering inert gas with oxygen content not more than 5% (11.1.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
87	Les alarmes niveau haut des citernes de cargaison sont opérationnelles <i>Cargo tank high level alarms are operational (12.1.6.6.1)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
88	Toutes les ouvertures des citernes de cargaison, de ballast et de soute sont sécurisées <i>All cargo, ballast and bunker tanks openings are secured (23.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

<b>PARTIE 7B. Navire : contrôles pré-transfert si un lavage des citernes au pétrole brut est prévu</b>			
<b><i>PART 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned</i></b>			
<b>NON APPLICABLE / NOT APPLICABLE</b>			

### Contrôles après la réunion pré-transfert / *Checks after pre-transfer conference*

Pour les Navires qui effectueront un nettoyage des citernes et/ou un dégazage  
*For tankers that will perform tank cleaning alongside and/or gas freeing alongside*

<b>PARTIE 7C. Navire : contrôles avant nettoyage des citernes ou dégazage</b>			
<b><i>PART 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing</i></b>			
<b>Item</b>	<b>Contrôle / Check</b>	<b>Status</b>	<b>Remarques / Remarks</b>
91	L'autorisation des opérations de nettoyage des citernes est confirmée <i>Permission for tank cleaning operations is confirmed (21.2.3, 21.4, 25.4.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
92	L'autorisation des opérations de dégazage est confirmée <i>Permission for gas freeing operations is confirmed (12.4.3)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
93	Les procédures de nettoyage des citernes sont convenues <i>Tank cleaning procedures are agreed (12.3.2, 21.4, 21.6)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
94	Si l'entrée dans une citerne est requise, les procédures d'entrée ont été convenues avec le terminal. <i>If cargo tank entry is required, procedures for entry have been agreed with the terminal (10.5)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	
95	Les installations de réception des slops et les exigences sont confirmées <i>Slop reception facilities and requirements are confirmed (12.1, 21.2, 21.4)</i>	<input type="checkbox"/> Yes	

## Déclaration / *Declaration*

Nous, les soussignés, avons vérifié les items des parties applicables de 1 à 7 tels qu'indiqué et signé ci-dessous:  
*We the undersigned have checked the items in the applicable parts 1 to 7 as marked and signed below:*

	<b>Tanker</b>	<b>Terminal</b>
Part 1A. Tanker: checks pre-arrival	<input type="checkbox"/>	
Part 1B. Tanker: checks pre-arrival if using an inert gas system	<input type="checkbox"/>	
Part 2. Terminal: checks pre-arrival		<input type="checkbox"/>
Part 3. Tanker: checks after mooring	<input type="checkbox"/>	
Part 4. Terminal: checks after mooring		<input type="checkbox"/>
Part 5A. Tanker and terminal: pre-transfer conference	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Part 5B. Tanker and terminal: bulk liquid chemicals. Checks pre-transfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Part 5C. Tanker and terminal: liquefied gas. Checks pre-transfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Part 6. Tanker and terminal: agreements pre-transfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Part 7A. General tanker: checks pre-transfer	<input type="checkbox"/>	
Part 7B. Tanker: checks pre-transfer if crude oil washing is planned	<input type="checkbox"/>	
Part 7C. Tanker: checks prior to tank cleaning and/or gas freeing	<input type="checkbox"/>	

En accord avec la directive du chapitre 25 de l'ISGOTT, nous nous sommes assurés que les réponses que nous avons faites sont correctes au meilleur de nos connaissances et que le Navire et le Terminal sont d'accord pour réaliser l'opération de déchargement.

Nous sommes également d'accord pour réaliser les contrôles répétitifs indiqués dans les parties 8 et 9 de la liste de contrôle de sécurité de l'ISGOTT, et qui doivent intervenir à des intervalles ne dépassant pas \_\_\_\_\_ heures pour le navire et ne dépassant pas \_\_\_\_\_ heures pour le terminal.

Si à notre connaissance le status d'un item change, nous en informerons immédiatement l'autre partie.

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

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

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

<b>Navire / <i>Tanker</i></b>		<b>Terminal / <i>Terminal</i></b>	
Nom <i>Name</i>		Nom <i>Name</i>	
Grade <i>Rank</i>		Fonction <i>Position</i>	
Signature <i>Signature</i>		Signature <i>Signature</i>	
Date <i>Date</i>		Date <i>Date</i>	
Heure <i>Time</i>		Heure <i>Time</i>	

Capitainerie / *Harbour Master Office*

## ANNEXE 3

### PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSES DE MATIERES

*(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
2.1	-	-	-	3m	-	3m	3m	3m	3m	-	-	-
2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.3	-	-	-	3m	-	3m	-	-	3m	-	-	-
3	3m	-	3m	-	-	3m	3m	3m	3m	-	-	-
4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	3m	-	-	-
4.2	3m	-	3m	3m	-	-	-	3m	3m	-	-	-
4.3	3m	-	-	3m	-	-	-	3m	3m	-	-	-
5.1	3m	-	-	3m	-	3m	3m	-	3m	-	3m	-
5.2	3m	-	3m	3m	3m	3m	3m	3m	-	-	3m	-
6.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	-	-	-	-	-	-	3m	3m	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

#### **Signification des séparations**

- : pas de prescription exigée de 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.

Si la colonne (16b) indique une séparation « loin de », il n'y a pas de prescription exigée, mais si celle-ci indique une séparation « séparé de », il sera exigé une séparation de 3 mètres ou un espace à conteneur.

3m : 3 mètres ou un espace à conteneur est demandé longitudinalement et latéralement.

#### **Dispositions complémentaires**

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.

Dans le cas des cargaisons dangereuses qui présentent deux dangers subsidiaires, 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.

Si la colonne (16b) indique une séparation « loin de », il n'y a pas de prescription exigée, mais si celle-ci indique une séparation « séparé de », il sera exigé une séparation de 3 mètres ou un espace à conteneur. 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.

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.

## **ANNEXE 4**

*(Créée par arrêté du 17-11/2020)*

### **DETERMINATION DES ZONES D'EFFET DEFINIES A L'ARTICLE 11 DE L'ARRETE DU 20 AVRIL 2007**

Voir RPM

## ANNEXE 5

### LES POSTES AUTORISÉS MATIÈRES DANGEREUSES DU GPM DE GUYANE

	Poste	Type de marchandise	Conditionnement Colis / Vrac
DDC	Quai 1	Tout type	Colis
	Quai 2		Colis
	Quai Roro		Colis
	Quai 3		Colis
	Appontement pétrolier	Vrac	Vrac
	Appontement minéralier	Vrac non dangereux	Vrac
Pariacabo	Poste 3 (Roro et Lolo)	Tout type	Colis

Les différentes zones représentées ci-après correspondent à :

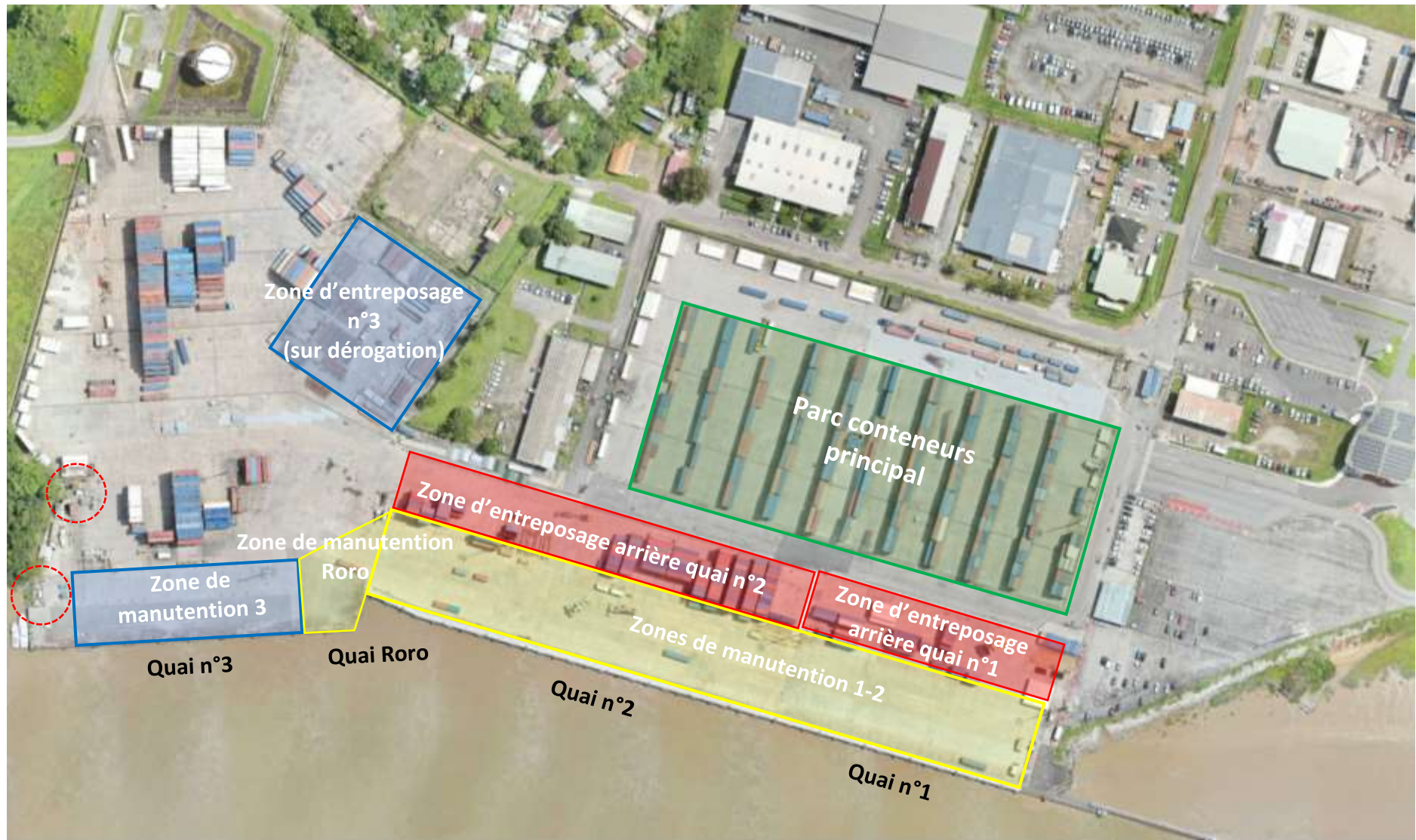
#### 1/ Dégrad de Cannes :

- Zones de manutention :
  - o les zones 1-2 et Roro permettent la manutention de toutes les classes et l'entreposage des conteneurs (EI sur dérogation) ;
  - o La zone n°3 ne permet que la manutention, aucun stockage ni entreposage.
- Zones d'entreposage :
  - o les zones 1 et 2 reçoivent les conteneurs, citernes et colis dans lesquels se trouvent des quantités importantes de MD.
  - o La zone n°3 n'est utilisée qu'à titre dérogatoire pour un entreposage de conteneurs renfermant des faibles quantités de MD (déstage du parc conteneurs principal).
- Zone du parc conteneurs principal : permet de recevoir des conteneurs dans lesquels la présence de matières dangereuses est en faible quantité (généralement destinés à la grande distribution).

#### 2/ Pariacabo :

- Zone de manutention, aucun entreposage n'est autorisé sauf dépôt conteneurs export dans les conditions du chapitre 22-3-1.

Dégrad de Cannes - terminal à conteneurs



Site portuaire de Pariacabo – Installation CNES



## ANNEXE 6

### CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE PORT DE DEGRAD DE CANNES

Classe / division	Numéros ONU	Stationnement sur le terminal Import / Export	Hors travée	Observations
1.1-1.2-1.3-1.5-1.6	/	EI	Oui	
1.4	/	J0	Oui	
2.1	Autres	J+1	/	
	Aérosols	J+5	/	
2.2	/	J+1	/	
2.3	/	J+1	/	
3	/	J+5	/	
4.1	Tous	J+1	/	
4.2	Tous	J+1	/	
4.3	Tous	J+1	/	
5.1	1942-2067-2426-3375	EI	Oui	Quantité maximale par navire : 200T (quantité supérieure sur dérogation)
	Autres	EI	Oui	
5.2	/	EI	Oui	
6.1	1163-1244	EI	Oui	
	Autres	J+5	/	
6.2	/	EI	Oui	Accord des autorités sanitaires
7	/	EI	Oui	Réglementation spécifique à respecter
8	2029	EI	Oui	
	Autres	J+5	/	
9	2071	EI	Oui	Quantité maximale par navire : 200T (quantité supérieure sur dérogation)
	Autres	J+5	/	
Toutes classes (hors EI) en citerne	/	J+1	Oui	
Quantités limitées	Tous	J+5	/	

HPC = Heure Prévu de Chargement à bord du navire

HDD = Heure De Déchargement du navire

EI = Enlèvement immédiat

J0 = dans la journée

J1 = HPC - 24h ; HDD + 24h

J5 = HPC - 120h ; HDD + 120h

**Lorsqu'une marchandise dangereuse présente plus d'un risque (risque subsidiaire), le risque le plus restrictif est pris en compte pour l'établissement des conditions de passage.**