



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

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---



Le préfet de la région Haute-Normandie  
Préfet de la Seine-Maritime  
Commandeur de la Légion d'Honneur

Le préfet de la région Basse-Normandie  
Préfet du Calvados  
Officier de la Légion d'Honneur

Le préfet de l'Eure  
Chevalier de la Légion d'Honneur

**Arrêté portant modification du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Rouen**

- Vu le Code des ports maritimes,
- Vu le Code l'environnement,
- Vu l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit RPM),
- Vu l'arrêté ministériel du 23 avril 2010 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires,
- Vu le règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du grand port maritime de Rouen
- Vu l'arrêté préfectoral du 13 décembre 1976 concernant, dans la circonscription du grand port maritime de Rouen, la navigation des navires citernes transportant de l'ammoniac liquéfié ainsi que le transfert de cet ammoniac liquéfié,
- Vu l'arrêté préfectoral du 9 février 2004 réglementant la circulation et le stationnement dans la circonscription du grand port maritime de Rouen,
- Vu l'arrêté interpréfectoral du 3 décembre 2008 portant approbation du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Rouen,
- Vu l'étude de dangers datée du 20 janvier 2012, complétée le 27 juin 2012
- Vu les rapports conjoints de la DREAL de Haute et Basse Normandie des 19 janvier 2013 et 26 août 2013

Sur proposition des DREAL de Haute et Basse Normandie et de la capitainerie du grand port maritime de Rouen,

**ARRETEMENT**

**Article 1<sup>er</sup> :**

Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le grand port maritime de Rouen sont soumis au règlement annexé au présent arrêté.

**Article 2 :**

Le présent arrêté entre en vigueur au 1er mars 2014 et après notification au grand port maritime de Rouen.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Article 3 :

Les dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 3 décembre 2008 sont abrogés à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, soit le 1er mars 2014.

Article 4 :

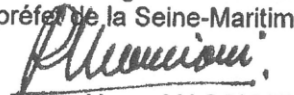
Conformément aux dispositions de l'article L-551-2 du code de l'environnement, l'étude de dangers du grand port maritime de Rouen devra être révisée avant le 27 juin 2017.

Article 5 :

Mme et MM. les sous-préfets, directeurs de cabinet des préfets de la Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure, MM. les sous-préfets des arrondissement du Havre et de Lisieux, M. le directeur général du grand port maritime de Rouen, MM. les directeurs des DREAL de Haute et Basse Normandie, MM. les directeurs des SDIS de Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans les départements de la Seine-Maritime, du Calvados et de l'Eure.

Fait à Rouen, le : **25 FEV. 2014**

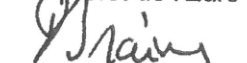
Le préfet de la région Haute-Normandie  
préfet de la Seine-Maritime

  
Pierre Henry MACCIONI

Le préfet de la région Basse-Normandie  
préfet du Calvados

  
Michel LALANDE

Le préfet de l'Eure

  
Dominique SORAIN

Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421.5 du code de justice administrative, la présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Rouen, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

---

**SOMMAIRE**

<b>CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES.....</b>	<b>5</b>
<b>Titre I : Section I - Réglementation .....</b>	<b>8</b>
<b>Titre II : Dispositions relatives à l'exploitation des ports.....</b>	<b>8</b>
<b>Section I - Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport.....</b>	<b>8</b>
<b>Section II - Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars.....</b>	<b>12</b>
<b>Section III - Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution,     les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses.....</b>	<b>15</b>
<b>Section IV - Gardiennage.....</b>	<b>16</b>
<b>Titre III : Dispositions spécifiques à la manutention.....</b>	<b>16</b>
<b>Section I - Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de     transbordement .....</b>	<b>16</b>
<b>Section II - Opérations particulières.....</b>	<b>17</b>
<b>Section IV - Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des     marchandises solides ou des liquides en vrac.....</b>	<b>18</b>
<b>Section V - Manutention des colis de marchandises dangereuses.....</b>	<b>18</b>
<b>Titre IV : Dispositions spécifiques aux navires et bateaux.....</b>	<b>19</b>
<b>Section I - Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux.....</b>	<b>19</b>
<b>Section III - Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude.....</b>	<b>20</b>
<b>Section IV - Précautions d'ordre nautique - amarrage.....</b>	<b>20</b>
<b>Titre V : Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation des navires et bateaux citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés des ports maritimes.....</b>	<b>22</b>
<b>CHAPITRE II : PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES.....</b>	<b>23</b>
<b>Classe 1 : Matières et objets explosibles.....</b>	<b>23</b>
<b>Classe 2 : Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous.....</b>	<b>25</b>
<b>Classe 3 : Liquides inflammables.....</b>	<b>27</b>
<b>Classe 4.1 : Solides inflammables.....</b>	<b>28</b>

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

<b>Classe 4.2</b> : Matières sujettes à l'inflammation spontanée.....	29
<b>Classe 4.3</b> : Matières dangereuses en présence d'humidité.....	29
<b>Classe 5.1</b> : Matières comburantes.....	30
<b>Classe 5.2</b> : Peroxydes organiques.....	35
<b>Classe 6.1</b> : Matières toxiques.....	35
<b>Classe 6.2</b> : Matières infectieuses.....	35
<b>Classe 7</b> : Matières radioactives.....	36
<b>Classe 8</b> : Matières corrosives.....	36
<b>Classe 9</b> : Matières et objets dangereux divers.....	37
<b>ANNEXE 1</b> : Consignes de sécurité particulières au nitrate d'ammonium et aux engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9.....	38
<b>ANNEXE 2</b> : Conditions d'autorisation des opérations de transfert de marchandises dangereuses d'un navire sur une barge.....	41
<b>ANNEXE 3</b> : Distances minimales entre conteneurs citernes ou conteneurs chargés entièrement de colis de la classe de marchandise dangereuse considérée.....	44
<b>ANNEXE 4</b> : Equipements des postes polyvalents.....	47
<b>ANNEXE 5</b> : Quais de Seine à Honfleur : Zones de dépôt à terre du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9.....	48
<b>ANNEXE 6</b> : Fumigation des navires.....	53
<b>ANNEXE 7</b> : Consignes Générales de Sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiquiers du Port de Rouen et de ses annexes.....	54
<b>ANNEXE 8</b> : Procédure dérogatoire permettant au niveau des quais de seine a Honfleur à titre exceptionnel et sous conditions la présence simultanée de navires de croisière occupés par des passagers et de dépôt a terre de matières dangereuses comburantes solides de type nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium (classes 5.1 et 9).....	55
<b>ANNEXE 9</b> : Plan général du port avec identification des différents terminaux.....	57

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

### CHAMP D'APPLICATION

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites de la circonscription du Grand Port Maritime de Rouen, du Pont Jeanne d'Arc jusqu'à l'entrée du Port de Honfleur sont soumis aux prescriptions du RPM et du présent règlement qui le complète.

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

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

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

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

### DEFINITION

#### **Agents chargés de la police portuaire et de l'exploitation :**

Le Commandant du Grand Port Maritime de Rouen, chef du service de la Capitainerie de ce port est responsable des attributions dévolues aux agents chargés de la police et de la sécurité. Il peut déléguer à des Officiers de Port placés sous ses ordres.

L'autorité portuaire fixera au besoin par des consignes permanentes ou temporaires les modalités d'application des règlements généraux et particuliers dans le port.

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.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**ABREVIATIONS**

Les abréviations suivantes sont employées dans le présent règlement :

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
CARU	Quai Carue
Code IMDG	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
EVP	Conteneur Equivalent Vingt Pieds
GRV	Grand Récipient pour Vrac
NASC	Solution Chaude Concentrée au Nitrate d'Ammonium
OBO	Ore Bulk Oil
OMI	Organisation Maritime Internationale
QBB	Quai du Bassin aux Bois
QGCM	Quai de Grand Couronne / Moulineaux
QPAP	Quai de la Papeterie
MD	Matières Dangereuses
MPCQ	Quai Maprochim
SGMA	Quai Sogema
QPC	Quai de Petit Couronne
QRQ	Quai de Rouen Quevilly
QSH	Quais en Seine à Honfleur (QSH1, QSH2 et QSH3)
QSTW	Quai de Saint Wandrille
QW	Quai de l'Ouest
RADI	Quai de Radicatel
RPL	Règlement Portuaire Local
RPM	Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## **DEFINITIONS**

Les définitions suivantes sont employées dans le présent règlement :

### **Citerne :**

Un réservoir, muni de ses équipements de service et de structure. Lorsque le mot est employé seul, il couvre les conteneurs-citernes, les citernes mobiles, les citernes démontables et les citernes fixes tels que définis au chapitre 1.1 de la partie 1 du volume I de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dit " Accord ADR ") en vigueur au 1er janvier 2011.

### **Engainement :**

Entrée du navire dans le chenal d'accès au port.

### **Soutage :**

Opération d'approvisionnement en eau et/ou combustible.

### **Stationnement à couple :**

2 navires ou bateaux réunis par la longueur.

## **PRESENTATION DU DOCUMENT**

La présentation et la numérotation des articles du présent règlement reprennent celles du RPM.



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**TITRE I**  
**SECTION I - REGLEMENTATION**

**11-2 – AUTRES RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES**

**11-2-3 – Règlement locaux**

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 à l'autorité portuaire. 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.

**TITRE II**  
**DISPOSITIONS RELATIVES A 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**

Les personnes visées à l'article 21-1-1 du RPM sont tenues de s'assurer auprès de l'autorité portuaire de Rouen que le port peut les recevoir et d'adresser une déclaration à celle-ci au départ du port précédent.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Cette même déclaration est formulée au départ du port avant l'appareillage du navire.

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

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux provisions de bord et aux matériels d'armement à bord des navires.

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

Les marchandises dangereuses ou polluantes transportées par voie ferrée, routière ou navigable doivent être déclarées à l'autorité portuaire au moins 24 heures avant leur arrivée par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double de la déclaration d'expédition ou de transport ou de chargement de marchandises dangereuses ou polluantes, déjà établie.

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

La déclaration doit être transmise, par écrit, à l'autorité portuaire de façon à respecter le délai imparti. Les formes admises pour celle-ci sont du même modèle que la formule-cadre pour le transport de marchandises dangereuses (Code IMDG).

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

Les bateaux en transit doivent informer, par moyens VHF, la Capitainerie, de la nature et de la quantité de marchandises dangereuses transportées, avant leur entrée dans les limites de la circonscription du Grand Port Maritime de Rouen.

## **21-2 – CONDITIONS**

**21-2-1** - Les navires transportant des marchandises dangereuses, déclarées conformément à l'article 21-1-1, reçoivent au plus tard, sur rade de la Carosse, l'autorisation d'engainer.

Les bateaux en transit transportant des marchandises dangereuses n'ont pas d'obligation d'arrêt sous réserve d'avoir informé la Capitainerie, comme indiqué à l'article 21-1-3, de la nature et de la quantité de marchandises dangereuses transportées, et sous réserve de contre ordre de la Capitainerie.

En dehors des cas de force majeure ou d'autorisation spéciale donnée par la Capitainerie, le mouillage des navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses, et d'une façon particulière celui des pétroliers de mer et fluviaux chargés ou non dégazés, en attente d'opération ou de mouvement, est interdit en rivière et dans le chenal balisé de l'estuaire de la Seine.

Cependant, en cas de conditions météorologiques défavorables, la Capitainerie peut autoriser ces navires, sauf ceux transportant de l'ammoniac en vrac, à s'accoster au poste d'attente de Moulineaux.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**21-2-2** - Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac doivent utiliser le poste spécialisé qui leur est attribué par la Capitainerie :

1. Postes spécialisés pour les marchandises dangereuses de la **classe 2** :

- Postes Exxon-Mobil,
- AGQ (Ammoniac Grand Quevilly),
- BJ3 (poste Couronnaise de Raffinage) ;

2. Postes spécialisés pour les **hydrocarbures liquides** :

- P25 (poste RUBIS TERMINAL),
- P27 (poste RUBIS TERMINAL),
- Postes Exxon-Mobil,
- CPA1 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA2 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPAQ (poste RUBIS TERMINAL),
- BJ2 (poste Couronnaise de Raffinage),
- BJ1 (poste Couronnaise de Raffinage),
- NAJ (poste Couronnaise de Raffinage),
- PAJ (poste Couronnaise de Raffinage),

3. Postes spécialisés pour les **autres marchandises** :

- P25 (poste RUBIS TERMINAL),
- P27 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA1 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPA2 (poste RUBIS TERMINAL),
- CPAQ (poste RUBIS TERMINAL),
- Postes Exxon-Mobil,
- SODES (alcools),
- MPCA (acides) (poste MAPROCHIM),
- CPA1 (acides) (poste RUBIS TERMINAL),
- MIROLINE. MIRO (Miroline)

4. Postes polyvalents pour les **hydrocarbures liquides et vracs solides** :

Le chargement et le déchargement d'hydrocarbures entrant dans les catégories C et D des liquides inflammables sont autorisés aux postes SOGEMA aval et CARUE amont aux conditions suivantes :

- Non simultanéité des activités de transfert de liquide inflammable et des activités de manutention ou de dépôt d'engrais de classe 5.1,

Eloignement de 25 m du bord à quai des autres matières dangereuses ou facilement combustibles,

- Ces quais doivent être nettoyés et propres avant et après chaque opération de manutention d'engrais de classe 5.1.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

- Les bras de chargement et les canalisations devront être purgés et les quais exempts de toute trace d'hydrocarbure après chaque opération de transfert de liquide inflammable.

**NB :** ces postes devront alors être équipés des matériels et dispositifs mobiles de lutte contre l'incendie et la pollution et de barrières de sécurité comme défini en annexe 4.

Chacun de ces postes doit établir un règlement particulier d'exploitation et le tenir à disposition des Officiers de Port.

Les autres quais peuvent être utilisés pour l'embarquement, le débarquement et le transbordement de marchandises dangereuses en colis et conteneurs sous réserve du respect des dispositions du RPM et de ce présent règlement, notamment en ce qui concerne les quantités maximales et les emplacements propres à chaque classe de marchandise dangereuse (chapitre II)

**21-2-3** - Consignes générales de sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiquiers du GPMR (voir annexe 7).

**21-2-4** - Les navires devant opérer à des postes spécialisés ou non des matières dangereuses ou non et qui ont en transit d'autres matières dangereuses pour lesquelles le poste n'est pas adapté, ne pourront y stationner et y effectuer leurs opérations qu'après avis de l'exploitant et autorisation de la Capitainerie.

**21-2-5** - Les navires devant opérer aux silos et qui ont en transit des matières dangereuses, ne seront autorisés à y stationner et à y effectuer leur opération qu'après avis de l'exploitant et autorisation de la Capitainerie.

**21-2-6** – Dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé, la réception, la circulation et le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses sont soumis à l'accord du gestionnaire du terminal. Ces conditions doivent respecter l'Arrêté préfectoral du 28 mai 1990 modifié pour les véhicules routiers et l'Arrêté préfectoral du 15 décembre 1935 modifié pour les voies ferrées.

**21-2-7** – Aucun navire, bateau, embarcation de service ou de plaisance, ne devra pénétrer à l'intérieur de la zone de protection d'un navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses et présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire. Les opérations utilisant des moyens nautiques (soutage, barge utilisée pour la manutention des vivres et des pièces machines...), et nécessitant la présence d'un bateau dans une zone de protection, peuvent être autorisées par la Capitainerie.

### **21-3 – SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VÉHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent, durant leur trajet en Seine et leur séjour dans le Grand Port Maritime de Rouen et tant qu'ils ne sont pas complètement déchargés, se conformer à la signalisation prévue à l'article 21-3 du RPM. Les bateaux reprennent la signalisation en usage dans les eaux fluviales dès qu'ils ont franchi vers l'amont le pont Jeanne d'Arc.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**21-4 – AVITAILLEMENT EN SOUTES DES NAVIRES ET BATEAUX**

Amont de la Bouille

Le soutage des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac depuis un bateau s'effectuera en dehors des opérations commerciales.

Pour les pétroliers, le soutage à partir d'un bateau ou d'un navire souteur peut être autorisé par la Capitainerie pendant les opérations commerciales si les conditions suivantes sont respectées :

- accord du gestionnaire du terminal,
- citernes inertées,
- déchargement ou déballastage,
- produits d'un point éclair supérieur à 61°C.

Aval de la Bouille

Le soutage des navires à partir d'un bateau ou d'un navire souteur est interdit. Toutefois, la Capitainerie pourra autoriser exceptionnellement ce type d'opération sous certaines conditions.

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

Les engins de manutention sont maintenus en bon état de fonctionnement. A cet effet, ils font l'objet d'une maintenance préventive et de contrôles périodiques.

Le ravitaillement des engins de manutention est autorisé à une distance supérieure à 50 mètres de toute autre marchandise dangereuse.

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

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

Seules les personnes ayant des motifs professionnels sont autorisées à circuler sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses.

Seules les personnes ayant des motifs professionnels sont autorisées à accéder à tout navire ou bateau à bord duquel se trouvent des marchandises dangereuses. Les capitaines des navires ou bateaux sont responsables du contrôle des personnes qui ont accès à bord.

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. Le cursus de formation et ses exigences sont décrits dans une procédure. Cette formation traite a minima :

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

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

L'exploitant 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.

Le revêtement au sol des quais et terre-pleins où sont manutentionnés ou stationnés des marchandises dangereuses, doit être maintenu en bon état (absence de nids de poule...).

### **22-3 – DÉPÔTS À TERRE ET DÉPÔTS DE SÉCURITÉ**

#### **22-3-1 - Dépôts à terre**

Le dépôt de marchandises dangereuses sur les terre-pleins doit être effectué conformément à un plan d'entreposage défini par l'exploitant du terminal. Ce plan d'entreposage respecte les quantités maximales, les distances de séparation entre îlots ou engins de transport et les mesures de sécurité précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le chapitre II et en annexe 3 du présent règlement.

Le stationnement ou l'entreposage de marchandises dangereuses est interdit dans les hangars présents sur QW, QRQ, QGCM et QSH sauf :

- s'ils font l'objet de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- s'ils concernent des quantités inférieures au seuil de la déclaration prévu par la réglementation ICPE et que l'étude de dangers du port ait été actualisée au préalable.

La liste des marchandises dangereuses entreposées sur les terre-pleins avec l'indication précise de leur emplacement et des quantités associées doit en permanence pouvoir être communiquée rapidement par les exploitants de terminaux, en particulier, à la capitainerie et au Service Départemental d'Intervention et de Secours en situation d'urgence. D'autre part, sans préjudice aux exigences de sûreté, les zones de dépôt à terre doivent être rapidement accessibles par les services d'incendie et de secours. A cet effet, les exploitants des terminaux, en concertation avec l'autorité portuaire et les services de secours, définissent et mettent en œuvre les mesures adéquates. Ces mesures sont reprises dans la Plan d'Alerte et d'Intervention du Grand Port Maritime de Rouen.

La durée des dépôts de marchandises dangereuses, en dehors du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant est fixée à 5 jours maximum. Des autorisations spéciales peuvent cependant être accordées par la Capitainerie pour prolonger cette durée.

La durée des dépôts du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant est indiquée au chapitre II.

#### **22-3-2 - Autres dépôts à terre :**

Les emplacements et les dépôts à terre sur des quais pouvant accueillir des matières dangereuses, des matières en vrac facilement combustibles ou générant des étincelles devront être annoncés et leurs emplacements à quai validés par la Capitainerie.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**22-3-4 - dérogation :**

Au-delà des quantités maximales admissibles pour les classes ONU fixées dans le présent règlement, une demande spéciale, accompagnée de tous les éléments d'appréciation des risques, devra être faite à la Capitainerie qui sera soumise à autorisation du Préfet. Il s'agira alors d'une opération exceptionnelle faisant l'objet de prescriptions particulières.

**22-4 – TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE**

Tous les travaux d'extension, modification ou maintenance dans les installations ou à proximité des zones à risque inflammable, explosible et toxique sont réalisés sur la base d'un dossier préétabli définissant notamment leur nature, les risques présentés, les conditions de leur intégration au sein des installations ou unités en exploitation et les dispositions de conduite et de surveillance à adopter.

Les travaux font l'objet d'un permis délivré par une personne dûment habilitée et nommément désignée.

**22-4-1 - Permis d'intervention ou permis de feu**

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 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.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**SECTION III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION 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**

**23-1-1 - Dispositions générales**

Le Grand Port Maritime de Rouen dispose d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de sinistre qui répond aux besoins de lutte contre les sinistres et les accidents. Ce plan recense les moyens de sécurité permanents existant dans le Port.

Tout Capitaine de navire placé dans le port à un poste non spécialisé reçoit des officiers de port une notice. Elle indique les consignes relatives à la lutte contre les sinistres, les points précis où se trouvent les moyens de lutte contre l'incendie, les postes d'appel téléphonique et les numéros de téléphone des services auxquels ils peuvent s'adresser de jour et de nuit.

Tout Capitaine de navire placé dans le port à un poste spécialisé reçoit du gestionnaire du terminal une notice spécifique au poste et approuvée par la Capitainerie.

A ces postes, pour les navires pétroliers et gaziers, les préconisations de l'ISGOTT seront applicables au navire et au terminal.

Dans un délai d'1 an à compter de la signature du présent règlement, les hydrant(s) permettant d'assurer la défense incendie sur les quais QGCM doivent être complétés. Les exploitants de ces terminaux soumettent à l'autorité portuaire et au service d'incendie et de secours dans un délai de 3 mois, leurs propositions pour respecter la présente prescription.

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

**23-2-1-** Les résidus des hydrocarbures ou des substances liquides nocives transportés en vrac et entrant dans le champ d'application des annexes I et II de la convention MARPOL 73/78 doivent être déchargés aux postes spécialisés avec l'accord du gestionnaire du terminal.

**23-2-2 –** Les résidus (liquides, solides) provenant de la manutention des matières dangereuses doivent être réduits à leur plus petit volume à bord des navires et bateaux. L'évacuation des résidus est effectuée sous la responsabilité des Capitaines des navires et patrons des bateaux. 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 -** Les moyens visant à lutter contre une pollution accidentelle, appartenant au Grand Port Maritime de Rouen ou à des sociétés privées, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre sont indiqués dans le Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de sinistre du Grand Port Maritime de Rouen.



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**23-3 PRÉCAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES 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'au moins une cuve de rétention prévue pour recevoir un conteneur,
- d'une réserve de matière absorbante

**SECTION IV - GARDIENNAGE**

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

Les conditions particulières de gardiennage des marchandises dangereuses dans le port sont précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le Chapitre II 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.

**TITRE III  
DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA MANUTENTION**

**SECTION I – OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DÉBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

**LE TABLEAU SUIVANT PRÉCISE LES MARCHANDISES DANGEREUSES ADMISES SUR CHAQUE QUAIS, À L'EXCEPTION DES POSTES SPÉCIALISÉS MENTIONNÉS AU 21-2-2 DU PRÉSENT RÈGLEMENT. TOUT DÉBARQUEMENT, EMBARQUEMENT OU MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES AUTRES QUE CELLES INDIQUÉES DANS LE TABLEAU DOIT FAIRE L'OBJET PRÉALABLEMENT, D'UNE MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES DANGERS**

(Voir page suivante)

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

<u>Quais</u>	<u>Classes de marchandises dangereuses admises</u>
<u>QW</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 8, 9</u>
<u>QBB</u>	=
<u>QRQ</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 3, 8, 9</u>
<u>MPCQ</u>	=
<u>QPC</u>	=
<u>QPAP</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>SGMA</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>CARU</u>	<u>5.1, 8, 9</u>
<u>QGCM</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8, 9</u>
<u>QSTW</u>	=
<u>RADI</u>	<u>1, 2.1 (sauf citerne), 2.2 et 3 (sauf citerne), 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 et 9</u>
<u>QSH</u>	<u>1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1 (sauf citerne), 2.2 (sauf citerne) 3 (sauf citerne), 5.1, 6.1 8, 9</u>

## **SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES**

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

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du Grand Port Maritime de Rouen doivent respecter le Code de la route et l'Arrêté préfectoral du 28 mai 1990 modifié.

La circulation des wagons, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies ferrées doit respecter l'Arrêté préfectoral du 15 décembre 1935 modifié.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Le stationnement des conteneurs est subordonné au respect des règles prescrites pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le Chapitre II du présent règlement.

Sur les terre-pleins, les exploitants établissent et font respecter un plan de circulation (engins de transport, engins de manutention...).

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

**NAVIRES OBO**

**34-1 – CONDITIONS**

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

- Lorsqu'ils n'ont pas transporté d'hydrocarbures durant leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci devra être inertée. Les informations sur leur état doivent parvenir, par moyens VHF, à l'autorité portuaire au plus tard lorsque le navire est sur la Rade de la Carosse.
- Lorsqu'ils ont transporté des hydrocarbures durant 1 de leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie, si le contrôle de l'explosivité des cales, des ballasts, de la chambre des pompes et de toutes les capacités vides a donné lieu à la délivrance par un expert agréé d'un certificat de dégazage. Le contrôle doit être effectué sur la Rade de la Carosse et les résultats seront immédiatement transmis à la Capitainerie. Si les navires contiennent une citerne avec des slops, celle-ci devra être inertée.
- En ce qui concerne les navires dont la dernière escale a donné lieu à un certificat de dégazage établi par un expert agréé du port de provenance et datant de moins de 5 jours, ce dernier doit parvenir à l'autorité portuaire du Grand Port Maritime de Rouen au plus tard lorsque le navire est sur la Rade de la Carosse. Ce certificat exempte le navire d'un contrôle sur la Rade de la Carosse.

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

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

Le gerbage (dépôt sur plusieurs niveaux) de conteneurs contenant des marchandises dangereuses est interdit sauf lorsque le trafic ou l'encombrement sur les quais le justifie.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## TITRE IV

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX NAVIRES ET BATEAUX

#### SECTION I

#### MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

##### 41-1 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'INERTAGE ET DE DEGAGEMENT

Les opérations systématiques de ventilation et de dégazage des citernes ayant contenu des hydrocarbures doivent être exécutées aux postes spécialisés énumérés au 2. de l'article 21-2-1 du présent règlement. Elles sont soumises à l'autorisation de la Capitainerie et doivent, en outre, respecter les conditions suivantes :

- autorisation du gestionnaire du terminal ;
- en dehors d'une période d'orage ;
- vitesse du vent supérieure à 4 nœuds ;
- distance de protection respectée.

Le lavage à l'eau des citernes non dégazées au moyen de canons mobiles doit être effectué aux postes pétroliers. Il est soumis à l'autorisation de la Capitainerie et du gestionnaire du terminal.

Les navires inertés sont autorisés à laver leurs citernes au pétrole brut aux postes spécialisés. En cas de défaillance de l'installation de production de gaz inerte, le lavage et le déchargement seront stoppés jusqu'à remise en état ou branchement d'une source de gaz inerte extérieure.

Des certificats d'inertage ou de dégazage établis par des experts agréés à la charge du navire ou du bateau, seront fournis à la capitainerie à sa demande, avant toute intervention humaine dans les espaces du bord susceptibles de contenir des matières ou résidus pouvant produire des gaz inflammables ou toxiques.

##### 41-2 - PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX CARGAISONS SOUS FUMIGATION

Les navires ayant leur cargaison de produits agroalimentaires ou végétaux sous fumigation devront l'annoncer à la capitainerie 24 h avant leur arrivée sur rade, et l'ouverture des cales ne se fera qu'après présentation à la capitainerie d'un certificat de contrôle d'espace fumigué délivré par un expert agréé par le Grand Port Maritime de Rouen.

La fumigation des cargaisons des navires ou des engins de transport est soumise à l'autorisation de la Capitainerie (modèle en annexe 6).

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent séjourner que sur un terminal clos, leur zone de stockage devant être balisée et signalée.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**SECTION III**

**MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGIN DE SERVITUDE**

**43-1 - RÈGLES 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 44-3-1 du présent règlement.

**SECTION IV**

**PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE**

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

Les précautions d'ordre nautique et de sécurité à prendre aux postes de stationnement ou pour la circulation des navires et bateaux sont les suivantes :

Amarrage : Le capitaine de navire ou bateau doit se référer aux dispositions suivantes :

1. dans le Port, l'amarrage des navires a lieu indifféremment cap amont ou aval, sauf indications particulières des officiers de port.
2. les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres compte tenu de leur tonnage. Les amarres doivent, si possible, être frappées chacune à un point fixe différent.
3. l'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.
4. les amarres doivent être en bon état.
5. la surveillance de l'amarrage doit être continue. Le mou des amarres doit être repris chaque fois que cela est nécessaire (arrivée de flot, passage de navires...). On s'efforcera de faire travailler les aussières simultanément.
6. compte tenu du tonnage des navires, de la situation de l'ouvrage, les capitaines doivent prendre toutes dispositions utiles de sécurité au moment de l'arrivée du flot.
7. les navires qui, pour faciliter leur manœuvre d'accostage, ont mouillé une ancre, doivent, sauf instructions des officiers de port, relever cette ancre s'ils sont amarrés dans les bassins.
8. les navires doivent être munis de défenses efficaces. Ces défenses doivent avoir un diamètre suffisant pour empêcher les navires de porter directement sur les quais.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Arrivée du flot :

Les capitaines des navires et bateaux doivent respecter les consignes données par la Capitainerie en période de vive-eau. Lorsque le coefficient de marée dépasse 85, l'arrivée du flot (qui correspond à l'heure de la Basse Mer locale) entraîne le déplacement du navire ou du bateau et peut occasionner des ruptures d'amarres. Dans ce cas, les amarres devront être raidies une demi-heure avant la Basse Mer locale et la machine prête à manœuvrer. La capitainerie peut imposer l'utilisation d'amarres de poste et la présence d'un pilote à bord du navire.

Circulation :

Les navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses doivent adopter les règles de signalisation indiquées dans l'article 21-3 du présent règlement. Aucun navire, bateau, embarcation de service ou de plaisance, ne devra pénétrer à l'intérieur de la zone générée par l'application de la distance de protection d'un navire ou bateau contenant des marchandises dangereuses. Les opérations utilisant des moyens nautiques (soutage, barge utilisée pour la manutention des vivres et des pièces machines...), et nécessitant la présence d'un bateau dans la zone générée par l'application de la distance de protection, peuvent être autorisées par la Capitainerie.

**44-3 - MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX À COUPLE**

**44-3-1 - Dispositions générales**

Le stationnement à couple des navires est interdit.

Le stationnement à couple des bateaux en attente est autorisé dans les conditions prévues au règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Grand Port Maritime de Rouen.

Le transfert (transbordement) entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair inférieur à 61°C est interdit.

Le transfert entre bateaux de produits en vrac d'un point éclair supérieur à 61°C est soumis à l'autorisation de la Capitainerie. Il ne peut avoir lieu que de jour. L'accord du gestionnaire du terminal est obligatoire.

Le stationnement à couple d'un bateau sur un navire en opération commerciale est autorisé sur une seule largeur.

Les opérations de transfert de marchandises dangereuses en vrac d'un navire sur un bateau peuvent être autorisées par la Capitainerie dans les conditions visées par l'annexe 2 du présent règlement.

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

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**TITRE V**

**TRAVAUX D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE  
REPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CITERNES  
TRANSPORTANT OU AYANT TRANSPORTE DES  
MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC OU SUR LES  
INSTALLATIONS, OUVRAGES ET TERRE-PLEINS  
SPECIALISES DES PORTS MARITIMES**

Aucun complément par rapport au RPM

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## CHAPITRE II

# PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES

## CLASSE 1 MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

### MESURES APPLICABLES

#### 112 - ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

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

L'admission au Grand Port Maritime de Rouen des marchandises de la classe 1 **est subordonnée** à un contact préalable entre l'expéditeur ou son représentant et l'autorité portuaire avant le chargement de la marchandise à destination du port.

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

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

L'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1, de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent se faire qu'aux emplacements désignés dans le **tableau 1** de l'article 114 du présent règlement.

#### 114 - DÉPÔTS À TERRE

Les masses maximales de marchandises de classe 1 admissibles par îlot à quai et les distances minimales entre îlots sont indiquées dans le **tableau 1**. Ces îlots doivent être séparés des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses des autres classes par les distances minimales indiquées au tableau de l'annexe 3.

Le dépôt des marchandises de classe 1 lorsqu'il est nécessaire, s'effectue aux emplacements définis en annexe 5 du présent arrêté. Lors des opérations d'embarquement/débarquement et lorsque le dépôt à terre de ces marchandises est nécessaire, celles-ci sont directement transférées de la zone dépôt à terre au bord à quai et vice et versa. Si les dépôts doivent être effectués sur un autre emplacement, le tonnage admissible devra être diminué en fonction des catégories d'installations présentes à proximité et sera indiqué précisément par la Capitainerie.



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**Tableau 1**

**Masse nette maximale de matière explosible admissible par îlot à quai et distance minimale entre îlots**

Quais	Classes et divisions de risque	Masse (kg) nette de matière explosible admissible par îlot (2) (en équivalent TNT pour les classes 1.1 et 1.5) (1)	Distance entre îlot (m)
QW	1.1, 1.3, 1.5	600	20
	1.4	150 000	5
QRQ	1.1, 1.3, 1.5	800	1 seul îlot admis
	1.4	150 000	5
QGCM	1.1, 1.3, 1.5	Zones 1 et 2 : 10 000 (7 îlots par zone maxi)	51
		Zone 3 : 2 370 (4 îlots maxi)	32
	1.4	Zone 4 : 150 000	5
RADI	1.1, 1.5	2 000	32
	1.3	20 000	32
	1.4	150 000	5
QSH (3)	1.1, 1.3, 1.5	1000	24
	1.4	150 000	5

(1) Pour la classe 1.1 et 1.5, les masses admissibles sont données en équivalent TNT. Pour ces classes, la masse nette réelle des produits explosibles admissibles à quai est obtenue en divisant les masses indiquées dans le tableau par le coefficient équivalent TNT des produits concernés.

(2) Si des produits de classe 1 et de divisions de risque différentes sont présents dans un même conteneur ou dans des conteneurs différents mitoyens au sein d'un même îlot, l'ensemble de ces produits est à comptabiliser dans la division de risque la plus pénalisante.

(3) Aux QSH, en cas de dépôt à terre de matières dangereuses de la classe 1, l'accueil d'un navire de croisière sera réalisé en veillant au respect des prescriptions de l'article 114-2 du RPM.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Ainsi :

- Un navire à passagers à quai sans embarquement ou débarquement de passagers, sera en permanence maintenu en zone Z4 par rapport à l'îlot le plus proche (distance minimale de 150 m dans le cas des classes 1.1, 1.3 et 1.5 (cas d'un îlot de 1000 kg) et de 10 m dans le cas de la classe 1.4) ;
- Un navire et ses passagers en cours d'embarquement ou de débarquement seront en permanence maintenu en zone Z5 par rapport à l'îlot le plus proche (distance minimale de 220 m dans le cas des classes 1.1, 1.3 et 1.5 (cas d'un îlot de 1000 kg) et 25 m dans le cas de la classe 1.4.

Comme précisé dans le RPM, les zones d'effet Z4 et Z5 susmentionnées sont établies conformément à l'article 11 de l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques.

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

### **116-1 - Autorisations et interdictions**

Les engins autorisés à la manutention et au transport des marchandises dangereuses de classe 1 doivent respecter les réglementations les concernant.

Aux QSH, les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de matières dangereuses de la classe 1 (excepté la classe 1.4) ne peuvent avoir lieu en même temps que le stationnement d'un navire de croisière contenant des passagers. Ainsi, les opérateurs de manutention devront attendre la fin du stationnement de ce type de navire pour commencer à effectuer ces opérations.

## **CLASSE 2 GAZ COMPRIMÉS, LIQUEFIÉS OU DISSOUTS**

### **MESURES APPLICABLES**

Nonobstant les dispositions indiquées pour la présente classe, la navigation des navires citernes transportant de l'ammoniac liquéfié et le transfert de cet ammoniac liquéfié sont réglementés par l'Arrêté préfectoral du 13 décembre 1976.

### **213-2 - SÉCURITÉ DES MOUVEMENTS**

#### **ZONE DE PORT JÉRÔME**

Les dispositions applicables aux navires faisant escale aux appontements de Port-Jérôme sont fixées par l'exploitant. Ces dispositions doivent respecter le RPM et le présent règlement.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

=====

**ZONE DE ROUEN**

1. ENGAINEMENT

Les navires transportant des marchandises dangereuses de la classe 2 en vrac sont autorisés, par la Capitainerie, à engainer lorsque la place à quai qui leur est attribuée est libre.

2. MOUVEMENTS

Les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac destinés au bassin Jupiter doivent être assistés par un remorqueur lorsque leur longueur est supérieure à 80 mètres ou 100 mètres si le navire est équipé d'un propulseur d'étrave en état de fonctionnement.

Les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac qui sortent de ce bassin doivent être assistés par un remorqueur lorsque leur longueur est supérieure à 100 mètres ou 120 mètres si le navire est équipé d'un propulseur d'étrave en état de fonctionnement.

3. POSTE D'ATTENTE

L'apponnement de MOULINEAUX attente (PK 258,250 RG) est autorisé, comme poste d'attente, pour les navires transportant des matières de la classe 2 en vrac.

**2-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 (sauf 2.3) est autorisé sur les quais suivants : QRQ, QGCM, RADI et QSH sauf en citerne pour ces 2 derniers quais.

**2-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais et dans les conditions cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 2-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 2 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

Des mesures de sécurité spécifiques peuvent être indiquées par la Capitainerie en fonction de la nature de la marchandise et de la quantité en dépôt à terre.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## **CLASSE 3**

### **LIQUIDES INFLAMMABLES**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **310 – CHAMP D'APPLICATION**

Les dispositions relatives aux opérations d'avitaillement des hydrocarbures de point d'éclair compris entre 61°C et 100°C sont précisées dans l'article 21-4 du présent règlement.

### **MESURES APPLICABLES**

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

En période d'activité orageuse, les opérations commerciales de navires et bateaux de vrac sont interrompues.

#### **3-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 3 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 est autorisé sur les quais suivants : QRQ, QGCM, RADI et QSH sauf citerne pour ces 2 derniers quais.

#### **3-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 3**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais et dans les conditions cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 3-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 3 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**CLASSE 4.1.**  
**SOLIDES INFLAMMABLES**

**MESURES APPLICABLES**

**4-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.1 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés de marchandises dangereuses de la classe 4.1 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM RADI et QSH.

**4-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.1**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 4-21-2-1 du présent règlement en respectant les masses admissibles par îlot indiquées dans le tableau 2.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.1 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

**Tableau 2 –**

**Masse nette maximale de matières autoréactives admissible par îlot à quai**

<b>Quai</b>	masse admissible à quai dans un îlot (tonne)
<b>RADI</b>	Non limité
<b>QGCM (bornes 30 à 64)</b>	Non limité
<b>QSH</b>	0,05

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**CLASSE 4.2.**  
**MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE**

**MESURES APPLICABLES**

**4.2-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.2 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QMPC, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH..

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI.

**4.2-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.2**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 4.2-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.2 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

**CLASSE 4.3.**  
**MATIERES DANGEREUSES EN PRESENCE D'HUMIDITE**

**MESURES APPLICABLES**

**4.3-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.3 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI.

**4.3-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 4.3**

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 4.3-21-2-1 du présent règlement..

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 4.3 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

**CLASSE 5.1.**  
**MATIERES COMBURANTES**  
**DISPOSITIONS GENERALES**

**5.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 5.1, AUTRES QUE DU NITRATE D'AMMONIUM ET DES ENGRAIS EN CONTENANT, EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, QMPC, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM et RADI

**5.1-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 5.1, AUTRES QUE DU NITRATE D'AMMONIUM ET DES ENGRAIS EN CONTENANT**

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 5.1-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.1, autres que du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant, et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

Si nécessaire, des mesures de sécurité spécifiques sont prescrites par la Capitainerie afin d'éviter que des marchandises combustibles solides et liquides puissent être mises en contact des dépôts à terre.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**DISPOSITIONS PARTICULIERES**  
**RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM OU AUX ENGRAIS**  
**AU NITRATE D'AMMONIUM**  
**MESURES APPLICABLES**

L'exploitant s'assure que les capitaines des navires et bateaux transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ont pris connaissance, avant leur arrivée à quai, des consignes de sécurité applicables (annexe 1).

**514 – ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX**

Les tonnages maxima de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1. ou 9 et de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C.) admissibles à quai sur un même navire ou bateau sont indiqués dans le **tableau 3**.

L'acceptation d'un navire ou bateau à quai est subordonnée à la condition que le tonnage déchargé augmenté des tonnages stockés sur le quai ou le terminal ne dépasse pas celui autorisé sur le quai ou le terminal (**tableaux 4 et 5**).

**Tableau 3 – Masse nette maximale de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C) admissible à un poste sur un navire ou bateau**

Quai	Tonnage maximum de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium admissible à un poste sur un navire ou bateau
QW	0
QSTW	2 500
RADI	2 500
QBB	0
QRQ	0
QPAP	2 000
QPC	2 500
SOGEMA	3.000 (export)
CARU	2 500 (import) 3 000 (export)
QGCM	2 500
QSH	5 000 (*)

(\*) Voir page suivante



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

*(\*) Au niveau des QSH, le cumul des masses de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de la classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium (N.A.S.C) présentes sur le terminal (quais et terre-pleins) et sur le navire ou bateau présent à quai ne peut en aucun cas être supérieur à 5000 tonnes.*

*Ainsi, si par exemple la quantité maximale autorisée en dépôt à terre d'engrais au nitrate d'ammonium est présente sur le terminal, à savoir 1500 tonnes (voir Tableau 5), un navire ne pourra être accepté en stationnement que si la masse présente à bord est inférieure ou égale à 3500 tonnes.*

L'acceptation d'un navire ou bateau contenant du nitrate d'ammonium, des engrais au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium, dont le tonnage ne dépasse pas celui autorisé (**tableau 3**), sur un de ces quais est interdite si les disponibilités en eau ou les moyens de pompage ne sont pas suffisants et présents sur le quai (voir article 518 du RPM).

### **516 – DÉPÔTS À TERRE**

Le reconditionnement du nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium est interdit sur les terminaux et bords à quai du port.

Le reconditionnement d'engrais solides au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 est interdit sur les terminaux et bords à quai du port excepté au sein des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et dans les conditions définies en annexe 1.

En cas de présence simultanée de nitrate d'ammonium, d'engrais au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 et de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium sur un même quai, les règles de mise en îlots relatives au nitrate d'ammonium figurant ci-après s'appliquent.

Le dépôt du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium est autorisé uniquement si les règles énoncées dans le chapitre 1 du présent Règlement et prescriptions suivantes sont respectées :

- création d'une zone spécifique à l'entreposage du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium avec matérialisation des îlots ;
- séparation physique d'au moins 10 mètres entre cette zone et tout dépôt de matières combustibles telles que du fuel ou du bois ;
- nettoyage préalable de la zone d'entreposage du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium. Veiller notamment à l'absence de matières combustibles telles que du fuel ou du bois ;
- création d'une zone de garage spécifique pour les véhicules contenant des matières combustibles.
- 

### **CAS DES QUAIS RADI, QPAP, SGMA, CARU,et QGCM**

Le nombre maximal d'îlots admissible sur les quais RADI, QPAP, SGMA, CARU, QGCM , la masse maximale de nitrate d'ammonium ou d'engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, et la masse maximale d'engrais au nitrate d'ammonium admissible par îlot sont indiqués dans le **tableau 4**

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**Tableau 4 – Nombre d’îlots, distance d’isolement entre îlots et masse nette maximale de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot à quai**

Quai	Nitrate d’ammonium ou engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM		Engrais au nitrate d’ammonium		
	nombre d’îlots admissible par quai	masse d’un îlot (tonnes)	nombre d’îlots admissible par quai	masse d’un îlot (tonnes)	Distance mini entre îlots (mètres)
<b>RADI</b>	2	250	4	410	55
<b>QPAP</b>	2	25	4	50	27
<b>SGMA</b>	2	25	4	50	27
<b>CARU</b>	2	25	4	50	27
<b>QGCM</b>	2	250	4	410	55

La durée totale de dépôt, sur le terminal, de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium conformes ou non à la norme ou au décret indiqués dans le RPM ne doit pas dépasser 3 jours.

Au quai SOGEMA, le chargement sur un navire de nitrates d’ammonium ou d’engrais non-conformes, ou d’engrais au nitrate d’ammonium, doit être réalisé, sauf circonstance particulière, sans dépôt à terre de ces marchandises.

**CAS DES QUAIS EN SEINE (QSH)**

Au niveau des quais de Seine à Honfleur, le dépôt à terre de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium en vrac est interdit. Le dépôt à terre est uniquement autorisé dans le cas d’un conditionnement en big-bags.

Le nombre maximal d’îlots admissible sur le terminal de Honfleur (quais et terre-pleins) et la masse maximale de nitrate d’ammonium ou d’engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, et la masse maximale d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot sont indiqués dans le **tableau 5**.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**Tableau 5 – Nombre d’îlots, distance d’isolement entre îlots et masse nette maximale de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium admissible par îlot sur le terminal de Honfleur**

Terminal de Honfleur	Nitrate d’ammonium ou engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM		Engrais au nitrate d’ammonium		
	nombre d’îlots admissible sur le terminal	masse d’un îlot (tonnes)	nombre d’îlots admissible sur le terminal	masse d’un îlot (tonnes)	Distance mini entre îlots (mètres)
<b>QSH</b>	3	250	6	250	20

De plus :

- la quantité cumulée de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium, autorisée en dépôt à terre sur le terminal (quais et terre-pleins), est limitée à 1 500 tonnes ;
- la quantité cumulée de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM autorisée en dépôt à terre sur le terminal (quais et terre-pleins) est limitée à 750 tonnes.

La durée totale de dépôt, sur le terminal, de nitrate d’ammonium et d’engrais au nitrate d’ammonium conformes ou non à la norme ou au décret indiqués dans le RPM ne doit pas dépasser 10 jours.

La Capitainerie est informée régulièrement par les gestionnaires de la quantité de nitrate d’ammonium, d’engrais au nitrate d’ammonium et d’engrais non conformes à la norme ou au décret indiqués dans le RPM, déposée sur le terminal.

Le dépôt à terre et les opérations d’embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium ne peuvent avoir lieu pendant toute la durée de stationnement d’un navire de croisière occupé par des passagers.

Ainsi :

En cas de stationnement de ce type de navires les opérateurs de manutention devront attendre son départ pour commencer à effectuer ces opérations.

En présence de dépôt de nitrate d’ammonium ou d’engrais au nitrate d’ammonium, un navire de croisière transportant des passagers n’est pas autorisé à stationner, sauf dans le cas exceptionnel prévu en annexe 8 du présent règlement.

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

Le fonctionnement des moyens de pompage d’eau est contrôlé par l’exploitant du terminal a minima avant chaque opération de chargement ou de déchargement d’engrais à base de nitrate d’ammonium.

Par ailleurs, les exploitants des terminaux sont tenus de justifier, sur demande de l’autorité portuaire, que les moyens de pompage d’eau sont conformes aux dispositions fixées par l’article 518 du RPM. L’autorité portuaire peut exiger à tout moment de la part des exploitants, la réalisation d’essais de fonctionnement des moyens de pompage visant à vérifier leur conformité.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**CLASSE 5.2.**  
**PEROXYDES ORGANIQUES**  
**MESURES APPLICABLES**

**521 – DÉPÔTS À TERRE**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 5.2 ne sont pas autorisés au dépôt à terre sur les quais.

**CLASSE 6.1.**  
**MATIERES TOXIQUES**

**6.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 6.1 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 est autorisé sur les quais suivants : QGCM, RADI et QSH

**6.1-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 6.1**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 6.1-21-2-1 du présent règlement .

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 6.1 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

Des mesures de sécurité spécifiques peuvent être indiquées par la Capitainerie en fonction de la nature de la marchandise et de la quantité en dépôt à terre.

**CLASSE 6.2**  
**MATIERES INFECTIEUSES**

Aucun complément par rapport au RPM.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## **CLASSE 7**

### **MATIERES RADIOACTIVES**

#### **7.1-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 7 EN ENGIN DE TRANSPORT**

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 7 n'est pas autorisé.

#### **7.1-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS ENTIÈREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 7**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 7 ne sont pas autorisés au dépôt à terre sur les quais.

## **CLASSE 8**

### **MATIERES CORROSIVES**

#### **8-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 8 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, MPCQ, QRQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 est autorisé sur les quais suivants : QW, QRQ, QPAP, CARU, QGCM, RADI et QSH

#### **8-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 8**

Les engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités au 2ème alinéa de l'article 8-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 8 et un autre engin de transport chargé entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**CLASSE 9**  
**MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS**

**MESURES APPLICABLES**

Les dispositions applicables aux engrais au nitrate d'ammonium de la classe 9 figurent dans les dispositions particulières de la classe 5.1 du présent règlement.

**9-21-2-1 – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9 EN ENGIN DE TRANSPORT**

Le stationnement des navires et bateaux contenant des engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 9 sont autorisés sur les quais suivants : QW, QSTW, RADI, QBB, QRQ, MPCQ, QPC, QPAP, CARU, QGCM, QSH.

L'embarquement ou le débarquement d'engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses de la classe 9 est autorisé sur les quais suivants : QW, QRQ, QPAP, CARU, QGCM, RADI et QSH

**9-22-3-1 – DÉPÔTS À TERRE DES ENGIN DE TRANSPORT CHARGÉS ENTIÈREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9**

Les engins de transport chargés entièrement de marchandises dangereuses de la classe 9 sont autorisés au dépôt à terre sur les quais cités à l'article 9-21-2-1 du présent règlement.

Les distances de séparation entre un engin de transport chargé entièrement de marchandises dangereuses de la classe 9 et un autre engin de transport chargé entièrement de marchandises dangereuses sont indiquées au tableau de l'annexe 3.

**Comme précisé dans les prescriptions relatives aux matières dangereuses de la classe 5.1, au niveau des QSH, Le dépôt à terre et les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium ne peuvent avoir lieu pendant toute la durée de stationnement d'un navire de croisière avec des passagers.**

**Ainsi :**

**En cas de stationnement de ce type de navire les opérateurs de manutention devront attendre son départ pour commencer à effectuer ces opérations.**

**En présence de dépôt de nitrate d'ammonium ou d'engrais au nitrate d'ammonium, le stationnement d'un navire de croisière occupé par des passagers est interdit, sauf dans le cas exceptionnel prévu en annexe 8 du présent règlement.**

\*\*\*\*\*

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

# ANNEXE 1

## **Consignes de sécurité propres au nitrate d'ammonium et aux engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9**

### **Opérations d'ensachage des engrais solides au nitrate d'ammonium :**

Comme indiqué à l'article 516 du présent règlement, le reconditionnement d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 ou 9 est interdit sur les terminaux et bords à quai du port excepté au sein des Installations Classées pour la Protection de l'environnement et dans les conditions suivantes :

- Les installations au sein desquelles ont lieu les opérations de reconditionnement sont classées vis à vis de la rubrique 1331 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement : « Stockage d'engrais solides simples et composés à base de nitrate d'ammonium correspondant aux spécifications du règlement européen n° 2003/2003 du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 relatif aux engrais ou à la norme française équivalente NF U 42-001 » ;
- Les installations concernées sont en conformité par rapport aux arrêtés ministériels de prescription générales applicables à la rubrique 1331 en vigueur au moment des opérations d'ensachage ;
- La quantité d'engrais présente dans l'installation respecte les quantités déclarées ou autorisées au titre de la rubrique 1331 ;
- La capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen est informée avant le démarrage des opérations d'ensachage et un état quotidien des quantités présentes lui est communiqué jusqu'à leurs achèvement ;

### **Opérations de chargement et de déchargement de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9 :**

Les opérations de chargement et de déchargement de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9 devront respecter les consignes des pages suivantes.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Copyright

Imprimé du 26.02.2014



CAPITAINEURIE GRAND PORT MARITIME DE ROUEN  
BUREAU MOUVEMENTS  
34 Boulevard de Boisguilbert - 76000 Rouen  
Tel. 02.35.52.54.00 - Fax 02.35.52.54.02  
Email : [harboumaster@rouen.port.fr](mailto:harboumaster@rouen.port.fr)

CONSIGNES DE SECURITE  
SAFETY MEASURES

En cas d'incendie ou d'accident prévenir :  
*In case of fire or accident contact :*

1. « Rouen Port Control » : VHF Canal 73 or 16
2. *The harbour officer on duty* : 02.35.52.54.00

***LOADING / UNLOADING AMMONIUM NITRATE***

*Precautions to be taken*

1. *Red flag or red light in the mast.*
2. *A permanent watch must be organized during unloading operations by the ship's crew.*
3. *All fire hoses on board must be connected to the fire main under pressure.*
4. *Any works requiring fire is prohibited.*
5. *Telephone link with the harbour office : 02.35.52.54.00*
6. *« no smoking » placards must be well in view.*
7. *Sufficient crew on board at any time.*
8. *Captain or chief officer must always be on board, and if necessary, he will have the operations stopped as long as all precautions are not applied.*
9. *The port officer will ascertain that all the precautions have been taken on board, and, if need be, will stop the operations as long as the prescribed steps are not applied.*
10. *Bunkering should be carried out before or after cargo operations.*

*The Ship Master*

*The harbour master*



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

=====

Cp/rl

Imprimé du 16.01.2014



CAPITAINEURIE GRAND PORT MARITIME DE ROUEN  
BUREAU RIVES HONFLEUR  
Jetée de l'Est - 14603 Honfleur  
Tél. 02.35.52.96.58 - Fax 02.35.52.96.59 - P 06.84.47.51.71.  
Email : [harboumaster@rouen.port.fr](mailto:harboumaster@rouen.port.fr)

CONSIGNES DE SECURITE  
SAFETY MEASURES

En cas d'incendie ou d'accident prévenir :  
*In case of fire or accident contact :*

1. « Rouen Port Control » : VHF Canal 73 or 16
2. *The harbour officer on duty* : 06.84.47.51.71 (mobile)

**LOADING / UNLOADING AMMONIUM NITRATE**

Precautions to be taken

1. *Red flag or red light in the mast.*
2. *A permanent watch must be organized during unloading operations by the ship's crew.*
3. *All fire hoses on board must be connected to the fire main under pressure.*
4. *Any works requiring fire is prohibited.*
5. *Telephone link with the harbour office* : 06.84.47.51.71
6. *« no smoking » placards must be well in view.*
7. *Sufficient crew on board at any time.*
8. *Captain or chief officer must always be on board, and if necessary, he will have the operations stopped as long as all precautions are not applied.*
9. *The port officer will ascertain that all the precautions have been taken on board, and, if need be, will stop the operations as long as the prescribed steps are not applied.*
10. *Bunkering should be carried out before or after cargo operations.*

*The Ship Master*

*The harbour master*

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# ANNEXE 2

Conditions d'autorisation des opérations de transfert de marchandises dangereuses  
d'un navire sur une barge

**LISTE DE CONTROLE NAVIRE/ BARGE SHIP / BARGE SAFETY CHECK-LIST**  
**PART "A" VRACS LIQUIDES GENERALITES / BULK LIQUID GENERAL**

<b>Nom du navire</b> : ..... <i>Ship</i> : .....	<b>Nom de la barge</b> : ..... <i>Barge</i> : .....
<b>Quai/rade</b> : ..... <b>Port.</b> : .....  ..... <i>Berth/road</i> ..... <i>Port</i> : .....	<b>Quai/rade</b> : ..... <b>Port.</b> : .....  ..... <i>Berth/road</i> . . . . . <i>Port</i> : .....
<b>Date d'arrivée / Date of arrival</b> : ..... <b>Heure / Time</b> : .....	<b>Date d'arrivée / Date of arrival</b> : ..... <b>Heure / Time</b> : .....

**Code. :**

**A** Toute procédure ou accord doit être écrit dans la colonne 'REMARKS' ou sur document particulier. Dans tous les cas la signature des 2 parties est requise

**A** Any procedures and agreements should be in writing in the remarks column off this check-list or other mutually acceptable form. .in either case, the signature of both parties is required

**P** En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans la permission de la Capitainerie

**P** In case of a negative answer, the operation will not be carried out without the permission of the port authority.

**R** Signifie que le sujet doit faire l'objet de contrôle régulier, dont la fréquence n'excède pas celle fixée en commun dans la déclaration finale.

**R** Indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration : .

**Consignes permanentes :**

**Standing orders :**

Eviter tout déplacement le long du navire.  
Avoid any moving alongside the ship.

La capitainerie doit être informée de l'arrivée à couple et du départ de la barge ; Du début et de la fin du transfert.  
Port authority are to be informed of the arrival and departure of the barge alongside the ship ; Operation starting and ending time.

La capitainerie doit être immédiatement informée de tout incident ou événement susceptible de compromettre la sécurité des opérations.  
Port authority are to be immediatly informed of any occurrence liable to endanger safety of operations.

La barge est tenue d'opérer avec un minimum d'assiette.  
The barge is bound to work with a minimum trim.

Pendant la durée du séjour à couple il n'y aura pas de soutage,d'avitaillement ou de travaux à bord de la barge et du navire.  
During the time ship and barge are alongside eachother there will be neither bunkering or shipchandling opérations nor repairs on ship or barge.

Les opérations de transfert de cargaison du navire vers la terre et vers la barge ne doivent pas s'effectuer simultanément.  
Cargo operations from ship to shore and barge must be driven separately.

Les opérations du navire vers la barge doivent avoir lieu de jour uniquement.  
Operations from ship to barge must be driven by day only.

Pendant la période de mascaret les opérations seront interrompues et la barge s'écartera du navire.  
During the bore operations will be interrupted and the barge will move from the ship.

**REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

<b>GENERALITES GENERAL</b>	<b>NAVIRE SHIP</b>	<b>BARGE BARGE</b>	<b>CODE CODE</b>	<b>REMARQUES REMARKS</b>
1. La barge est-elle bien amarrée et bien défendue? Is the barge securely moored ? Fender?			<b>R P</b>	
2. Les remorques d'urgence du navire sont-elles correctement disposées ? Are ship's emergency towing wires correctly positioned ?			<b>R</b>	
3. Existe-il un accès sûr entre le navire et la barge ? Is there safe access between the ship and the barge ?			<b>R P</b>	
4. Le navire et la barge sont-ils prêts à se déplacer par leurs propres moyens? Are the ship and the barge ready to move under their own power. ?			<b>PR</b>	
5. Une veille efficace est-elle assurée sur les ponts et une surveillance adéquate à bord du navire et de la barge? Is there an effective deck watch in attendance on boards and adequate supervision on Ship and barge ?			<b>R</b>	
6. Le système de communication convenu entre le navire et la barge fonctionne-t-il ? Is the agreed ship/barge communication system operative			<b>AR</b>	
7. La liaison VHF canal 73 avec la Capitainerie fonctionne-t-elle ? Is the radio contact on VHF channel 73 with port authority operative ?			<b>P</b>	
8. Les signaux d'urgence utilisés par le navire et la barge ont-ils été définis et compris ? Has the emergency signal to be used by ship and barge been explained and understood ?			<b>A</b>	
9. Les procédures de manutention de la cargaison ont-elles été convenues (vitesse de pompage,.....) ? Have the procédures for cargo handling been agreed ( pumping speed)?			<b>AR</b>	
10. Les risques liés aux substances toxiques contenues dans la cargaison ont-ils été identifiés et compris ? Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood ?				
11. Les procédures d'arrêt d'urgence ont-elles été convenues ? Has the emergency shutdown procédure been agreed ?			<b>A</b>	
12. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord sont-ils en place prêts à être immédiatement utilisés ? Are fire hoses and fire -fighting equipment on board positioned and ready for immediate use ?			<b>R</b>	
13. Les flexibles ou bras de cargaison sont-ils en bon état, correctement installés et adaptés à l'utilisation prévue ? Are cargo hoses/arms in good condition , properly rigged and appropriate for the Service intended ?			<b>P</b>	
14. Les dalots sont-ils efficacement obturés et les gattes en place? Are scuppers effectively plugged and drip trays in position ?			<b>R</b>	
15. Les bouches de cargaison et de soutage inutilisées sont-elles correctement obturées avec des tapes entièrement boulonnées ? Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully Bolted ?				
16. Les vannes d'aspiration et de rejet à la mer sont-elles fermées et visiblement saisies si elles ne sont pas utilisées? Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly secured ?				
17. Les panneaux des citernes et des soutes sont-ils tous fermés Are all cargo and bunker tank lids closed ?				
18. Le système d'équilibrage des citernes est-il en service? Is the agreed tank venting system being used ?			<b>AR</b>	
19. Le bon fonctionnement des soupapes de Pression/Dépression et/ou des systèmes de dégagement rapide des gaz a-t-il été vérifié ? Has the opération of the P/V valves and/or high velocity vents been verified ?				
20. Les torches électriques sont-elles d'un type agréé ? Are hand torches of an approved type ?				
21. Les émetteurs récepteurs portatifs VHF/UHF sont-ils d'un type agréé ? Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type ?				
22. Les antennes de l'émetteur radio principal du navire et de la barge sont-elles mises à la masse et les radars stoppés ? Are the ship's main radio transmitter aeriels earthed and radars switched off ?				
23. Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs sont-ils mis hors circuit ? Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?				

**REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

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

**DECLARATION**

**Nous, les soussignés, avons vérifié conjointement quand c'était demandé, les articles de cette check-list et avons répondu correctement au mieux de nos connaissances .**

**Nous nous sommes également entendus pour répéter quand nécessaire, les vérifications, quant aux articles avec la lettre 'R' dans la colonne 'CODE'. L'intervalle entre 2 vérifications ne pourra excéder ..... heures.**

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the items on this check-list and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge .

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with the letter 'R' in the column 'CODE' must be re-checked at intervals not exceeding ..... hours,

<b>Navire</b> Ship <b>Nom / name:</b> <b>Fonction / rank:</b>	<b>Barge</b> <i>Barge</i> <b>Nom / name:</b> <b>Fonction / rank</b>
<b>Signature / Sign</b>	<b>Signature. / Sign</b>
<b>Date / date,</b> <b>Heure / time:</b>	<b>Date / date</b> <b>Heure / time</b>

BLANC: navire - JAUNE: barge - ROSE., terminal (si concerné)-  
WHITE: ship - YELLOW.- barge - PINK: terminal (if affected) -

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## ANNEXE 3

### *Règles de séparation des marchandises dangereuses entre elles*

Les distances de séparation suivantes ont pour objet de limiter l'occurrence d'effet domino d'un contenant d'une classe donnée sur un autre contenant de matières dangereuses. Elles s'appliquent aux conteneurs fermés, conteneurs citernes et citernes mobiles routières ou ferroviaires, lorsqu'ils font l'objet d'opérations nécessitant une rupture de charge tel qu'un stationnement à terre ou sur un moyen de transport pour une durée supérieure au délai normal de prise en charge pour l'évacuation du port (Cas1). Pour les contenants « ouverts » (colis, grands récipients pour vrac (GRV), conteneurs plates-formes... placés à terre ou sur des moyens de transport routiers ou ferroviaires ouverts) ces distances doivent être majorées (Cas 2).

Ces règles s'appliquent, le cas échéant, suivant les plans horizontaux et verticaux. avec les distances de séparation minimum à respecter suivantes, en fonction des configurations (1)

Voir tableau page suivante

**REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Classes	1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	1.4	2.1		2.2 (3)	2.3	3		4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
	Dry (2)		Citerne	Dry (2)		Dry (2)	Citerne												
1.1 1.2 1.3 1.5 1.6	X	X	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
1.4	X	X	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	B	C	C	B	B	
2.1	Dry (2)	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B
2.2 (3)	D	B	A	B	0	A	A	B	A	B	A	B	B	0	B	A	0	0	
2.3	Dry (2)	D	B	B	C	A	0	B	C	B	B	B	B	0	A	A	A	0	
3	Dry (2)	D	B	B	C	A	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0
	Citerne	D	C	C	C	B	C	C	C	B	C	B	C	C	B	C	C	B	B
4.1	D	B	A	B	A	B	A	B	B	A	B	B	B	0	C	B	A	0	
4.2	D	B	B	C	B	B	B	C	A	B	A	B	B	A	C	B	A	0	
4.3	D	B	A	B	A	B	A	B	B	A	B	B	B	0	B	B	A	0	
5.1	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B <sup>(4)</sup>	B	A	C	A	B	0	
5.2	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B	B	A	C	B	B	0	
6.1	D	B	A	B	0	0	A	B	0	A	0	A	A	0	A	A	0	0	
6.2	D	C	C	C	B	A	C	C	C	C	B	C	C	A	A	C	C	A	
7	D	C	B	C	A	A	B	C	B	B	B	A	B	A	C	A	B	A	
8	D	B	A	B	0	A	A	B	A	A	A	B	B	0	C	B	0	0	
9	D	B	0	B	0	0	0	B	0	0	0	0	0	0	A	A	0	0	

- (1) La distance de séparation longitudinale de base est calculée sur la taille d'un EVP soit 6,09 mètres de long et 2,44 mètres de large pour 2,60 de hauteur. La séparation transversale est calculée sur la largeur minimale d'une travée de conteneurs dans un terminal soit 4,15 mètres. La distance de séparation effective est alors de l'ordre de 5 mètres.
- (2) Dry : conteneur entièrement fermé ayant, individuellement, un volume réduit (« fragmentation » du contenu).
- (3) Les règles de la classe 2.2 ne s'appliquent pas à l'oxygène pour lequel il faut appliquer les règles de la classe 5.1.
- (4) Pour les nitrates d'ammonium ou les engrais à base de nitrate d'ammonium prendre les distances d'isolement entre îlots fixées au tableau 4 du chapitre II

**REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Code	Configuration		
	CAS 1 Séparation matérielle (par des conteneurs sans MD)		CAS 2 Pas de séparation matérielle ou marchandise non conteneurisée
	Longitudinale	Transversale	
0	pas de séparation	pas de séparation	pas de séparation
A	6 mètres(1EVP)	1 travée pleine de conteneurs	10 mètres ou 2 travées vides
B	24 mètres(4EVP)	3 travées pleines de conteneurs	30 mètres ou 6 travées vides
C	36 mètres(6EVP)	4 travées pleines de conteneurs	40 mètres ou 8 travées vides
D	135 mètres (séparation de la classe 1, hors 1.4, vis-à-vis des autres MD).		
X	Classe 1 : respect des distances d'isolement fixées au chapitre II		

Ces distances s'appliquent par défaut aux engins de transport chargés entièrement ou partiellement de marchandises dangereuses. Lorsque les quantités admises au chapitre II par îlot sont supérieures aux quantités présentes dans un engin de transport, la massification est alors autorisée. Il n'y a alors aucune séparation entre les conteneurs d'une même classe regroupés au sein de l'îlot. Dans le tableau, les distances indiquées sont donc les distances de séparation à respecter entre îlots d'une même classe

En cas de massification admise au présent règlement, les distances d'effets en cas de sinistre sont potentiellement plus importantes et l'exploitant doit donc augmenter les distances figurant dans le tableau précédent. A cet effet, en cas de massification de conteneurs dry de classe 3 ou 2.1, il convient d'appliquer les distances de séparation indiquées pour les conteneurs citernes.

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

Ces règles de séparation ne sont pas applicables dans les zones d'échange routières, ferroviaires, et dans les zones de manutention en bord à quai.

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

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

Les dépôts à terre des marchandises dangereuses doivent être éloignés de plus de 30 mètres de tout bâtiment et à plus de 20 m des limites des terminaux

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

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

# ANNEXE 4

## Equipements des postes polyvalents

### 1. Périmètre de Sécurité :

- mise en place d'une zone de protection (barrières) de 15 m autour du navire.

### 2. Moyens de lutte contre l'incendie

- mise en place sur le quai Carue et le quai Sogema de 4 extincteurs à poudre ABC de 9 kg ;
- mise en place de 3 extincteurs mobiles à poudre ABC de 50 kg ;  
Ces extincteurs mobiles seront mis en place sur le Quai Carue ou le quai Sogema selon où le navire fuel lourd sera présent ;
- quai Sogema : deux poteaux incendie de 60 m<sup>3</sup>/h ;
- raccordement des quais Sogema et Carue à la réserve d'eau incendie du dépôt Sea Tank Rouen (débit 350 m<sup>3</sup>/h) et réserve d'émulseur mobile de 4x1m<sup>3</sup> présente en permanence sur les quais ;
- consigne de sécurité pour le personnel bord à quai.

### 3. Moyens de lutte contre la pollution des eaux.

- barrage flottant 2x25 mètres ;
- mis en œuvre par le Lamanage en cas de besoin ;
- kit antipollution mobile à proximité des quais Sogema et Carue composé d'éléments absorbants adaptés (boudins, feuilles, granulés, EPI).

### 4. Consignes de sécurité

- Affichage des consignes de sécurité.

### 5. Dispositifs d'alerte

- avertisseur en état de marche.

### 6. Plan d'intervention destiné aux services de secours et d'incendie

Rédaction entreprise validée GPMR et S.D.I.S.

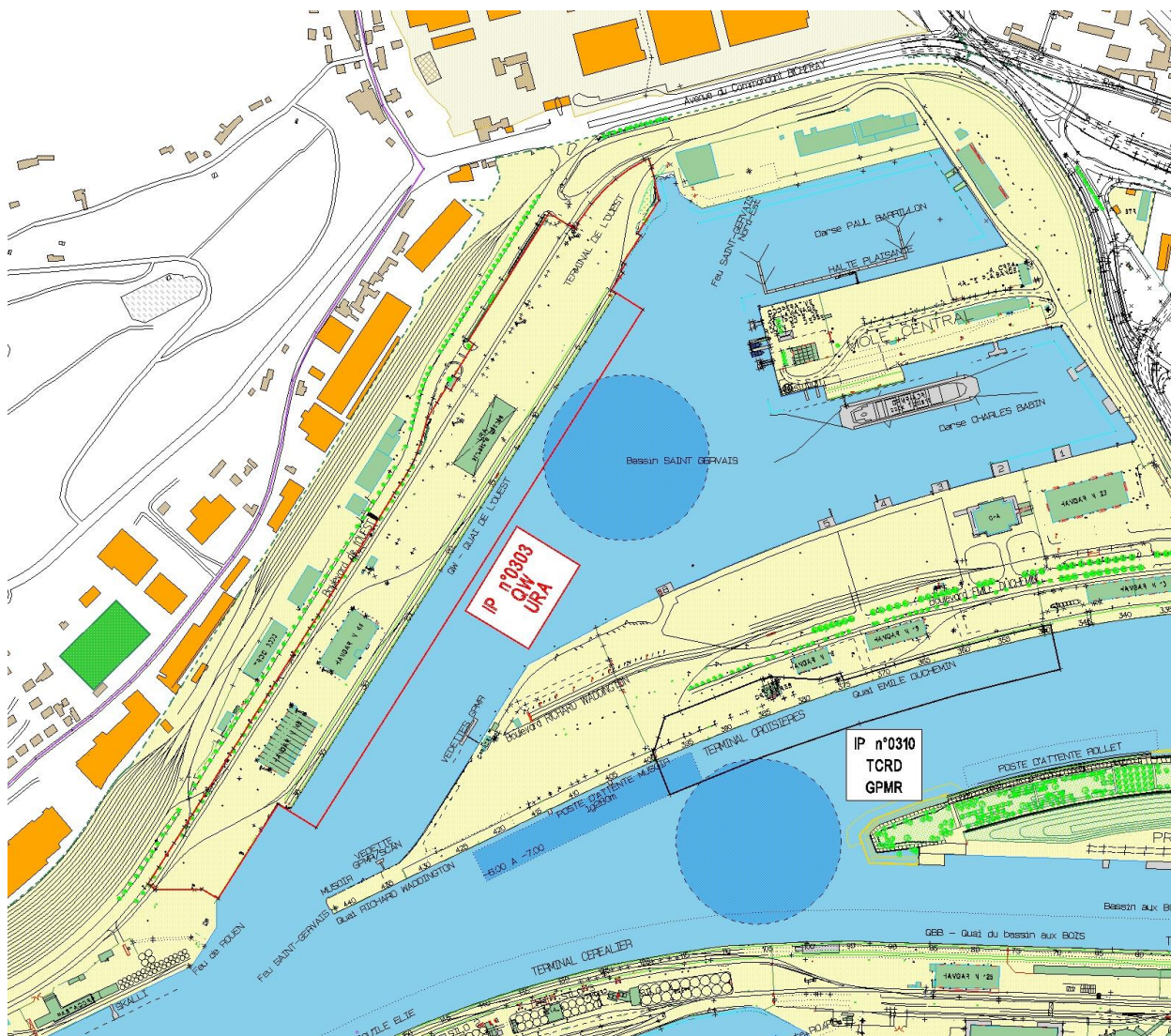


REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# ANNEXE 5

## Zones de dépôt à terre des matières dangereuses de classe 1

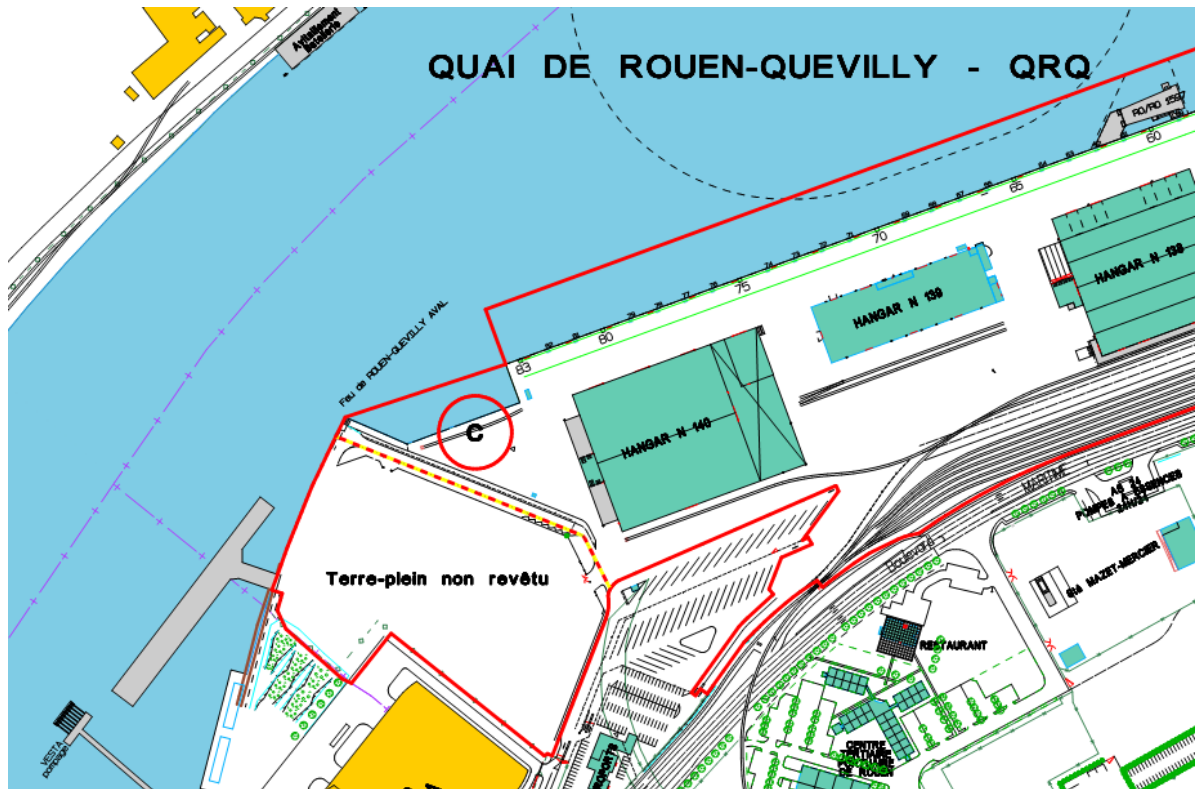
### Quai de l'Ouest (zone délimitée en rouge)



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Quai de Rouen-Quevilly (repère « C »)



Quai de Grand Couronne / Moulineaux (zones grisées)

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Quai de Radicatel (zone grisée)



Quais de Seine à Honfleur (zone hachurée)



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**Zones de dépôt à terre du nitrate d'ammonium et des engrais au nitrate d'ammonium (classes 5.1 et 9)**

**(zone hachurée)**

Quais de Seine à Honfleur



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**ANNEXE 6**

Imprimé du 27.02.14



**T E L E C O P I E**

Capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen

Tél. +33 (0)2.35.52.54.00 (24/24 h) – Fax . +33 (0)2.35.52.54.02

Email exploitation : [harbourmaster@rouen.port.fr](mailto:harbourmaster@rouen.port.fr)

[www.haropaports.com](http://www.haropaports.com)

**FUMIGATION DES NAVIRES**  
**SHIP UNDER FUMIGATION**

**Destinataire/To :** Capitainerie du Grand Port Maritime de Rouen  
Rouen Harbourmaster  
Fax 33 (0)2.35.52.54.02 - mail : [harbourmaster@rouen.port.fr](mailto:harbourmaster@rouen.port.fr)

Le commandant du navire ou son représentant doit adresser à la Capitainerie la déclaration renseignée, au moins 24 heures avant l'arrivée au port

The ship's master or his representative must send the filled form to the port authority at least 24 hours before ship's arrival in the port

1. Nom du navire ..... Date d'escale .....  
Ship's name ..... Date of call ..... JJ/MM/YY
2. Nature et provenance de la cargaison .....  
Kind and origin of the cargo
3. Type de produit du fumigène utilisé (certificat de fumigation) .....  
Kind of the smoke producing device (fumigation certificate)
4. Date de la fumigation .....  
Date of the fumigation
5. Espaces fumigés (numéros des cales, compartiments) .....  
Fumigates spaces (holds numbers, compartments)
6. Les espaces ont-ils été ventilés ?  oui  non  
Were spaces ventilated ? yes no
7. Les contenants ont-ils été évacués des cales ?  oui  non  
Were packaging device removed from the holds ? yes no

Rouen, le ..... / ..... / .....

Le Commandant du navire (ou son représentant),  
The ship's Master (or representative),

Notre message comporte / This is the first of : 1 page, celle-ci inclure / page(s), included this one.

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN  
Capitainerie du Port  
34, Boulevard de Bolsguillbert - B.P. 4075 – 76022 ROUEN cedex 3

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# ANNEXE 7

## GRAND PORT MARITIME DE ROUEN - « CAPITAINERIE DU PORT »

Consignes générales de sécurité pour les navires fréquentant les postes pétroliers, gaziers ou chimiques du Port de Rouen et de ses annexes

**1 - Incident sur les navires.** En cas d'incident, alerter immédiatement les responsables du terminal et la Capitainerie.

Appeler - 'Rouen Port' sur canal 73 VHF, 24 heures sur 24

Tél. : 02-35-52-54-00, 24 heures sur 24.

Dans tous les cas :

**- le navire concerné**

- a) met tout en œuvre pour limiter les conséquences de l'incident.
- b) arrête toutes les opérations de transfert en cours.
- c) ferme toutes les vannes et ouvertures de citernes.
- d) se tient prêt à appareiller.

**- les navires au voisinage de celui qui a demandé des secours**

- a) se mettent en alerte.
- b) cessent leurs opérations de transfert et se tiennent prêts à débrancher.
- c) se tiennent prêts à quitter leur poste.

**2 - Inertage des navires** Tout navire équipé d'une installation de gaz inerte et transportant des produits d'un point éclair inférieur à 61°, doit avoir ses citernes inertées.

Cette règle est applicable aux navires chimiques dont quelques citernes seules contiennent les produits définis ci-dessus. Des dérogations peuvent cependant être accordées pour ces navires s'il est prouvé qu'il y a incompatibilité entre certains éléments chimiques contenus dans le gaz inerte et les produits à bord, ou entre les gaz émis par certains produits contenus dans les citernes qui seraient en communication par le même drain de gaz inerte. Il est rappelé que selon les dispositions de la convention Solas, une installation de gaz inerte est obligatoire pour :

- a) les transports de pétrole brut d'un port en lourd supérieur à 20 000 tonnes,
- b) les transports de produits raffinés d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes

Un navire sera considéré comme inerté si l'atmosphère de ses citernes ne contient pas plus de 8 % d'oxygène et si la pression y est toujours positive. Pendant les déchargements et déballastage, l'installation de gaz inerte doit fournir un gaz contenant moins de 5 % d'oxygène. L'enregistreur pression/teneur en oxygène prévu par la convention doit être continuellement en service pendant la production de gaz inerte.

**3 - Reconnaissance des cargaisons.** Les opérations de reconnaissance des citernes sont autorisées à condition de n'ouvrir qu'un seul opercule à la fois et de le garder ouvert le moins longtemps possible. Ces opérations sont soumises à l'accord du Capitaine.

**4 - Lavage au pétrole brut.** Seuls les navires inertés sont autorisés à laver leurs citernes au pétrole brut.

**En cas de défaillance de l'installation de production de gaz inerte, le lavage et le déchargement seront stoppés jusqu'à remise en état ou branchement d'une source de gaz inerte extérieure.**

**5 - Orage.** En cas d'orage proche, les opérations de transfert seront suspendues et les vannes de gaz et opercules resteront fermés

**6 - Evacuation des gaz (ballastage - chargement).** L'émission des gaz d'hydrocarbure à l'air libre est interdite quand la vitesse du vent est inférieure à 4 nœuds, et quand la distance de sécurité (25 m) ne peut être respectée

**7 - Ventilation - nettoyage - réparations**

- a) La ventilation systématique des citernes ayant contenu des hydrocarbures est interdite dans le port de Rouen et ses annexes.
- b) Le lavage à l'eau des citernes non dégazées au moyen de canons mobiles ne peut être effectué qu'à des postes pétroliers et après en avoir reçu l'autorisation de la Capitainerie.
- c) Les navires transportant des produits dangereux en vrac devront toujours être prêts à appareiller pendant leur séjour à quai. Tous les travaux d'entretien sur le pont, la coque, chambre des pompes ainsi que tous démontages machine importants sont interdits. Toutefois, certains travaux de réparation peuvent être autorisés après demande faite à la Capitainerie. Des certificats de dégazage peuvent être demandés pour les locaux concernés ainsi que pour ceux contigus et la Capitainerie délivrera alors des autorisations de travaux à froid ou à chaud.

**8 - Mise à couple - soutage.** Toutes les opérations de mise à couple des navires transportant des hydrocarbures, des gaz ou des produits chimiques.

Des autorisations peuvent cependant être accordées dans les cas ci-dessous:

a) des **transferts** de produits d'un point éclair supérieur à 61° C peuvent être autorisés entre des bateaux fluviaux ;

b) le **soutage**, à partir d'un pétrolier fluvial, des navires de mer concernés par ces check-lists peut être autorisé par la Capitainerie.

Il se fera normalement en dehors des opérations commerciales. Cette règle est absolue pour les navires gaziers, alors que pour les autres navires des dérogations sur ce point peuvent être accordées

**Ainsi le soutage peut être autorisé sur des pétroliers de mer, de jour,**

**et seulement en cours de déchargement ou de déballastage. Le pétrolier fluvial doit alors être équipé d'une ceinture en bois ou de défenses équivalentes (arrêté préfectoral du 12 novembre 1971).**

Pour les pétroliers de mer transportant des produits d'un point éclair supérieur à 61°, des dérogations à la règle ci-dessus peuvent être accordées par la Capitainerie. Dans tous les cas, l'accord de l'exploitant du terminal est nécessaire et les demandes seront faites sur un imprimé spécial.

c) Pour les **avitaillements en eau** à partir d'un chaland, les mêmes consignes seront respectées.

**9 - Moyens d'évacuation.** Pendant la durée des opérations commerciales, les navires transportant des produits dangereux en vrac doivent avoir leurs embarcations débordées ou tout au moins prêtes à être mises à l'eau avec le moins de personnel possible.

**10 - Déballastage - ordures.** Le déballastage des eaux contenues dans les citernes de cargaison est interdit en Seine.

Les ordures et déchets divers ne doivent pas être jetés en rivière. Les consignataires des navires peuvent fournir des sacs ainsi que des informations pour le ramassage.

**11 - Pollution.** Les navires prendront toutes précautions pour éviter les risques de pollution dans le port (dalots cimentés, précaution dans la manœuvre des vannes de mer, etc ... )

Pendant les opérations de chargement et de déchargement des navires pétroliers, la ségrégation entre les produits hydrocarbures et la mer dans les circuits de la chambre des pompes, sera toujours assurée par au moins deux vannes étanches en série. Si cette condition ne peut être réalisée, l'autorisation de poursuivre les opérations devra être demandée à la Capitainerie.

**Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement signalée à la Capitainerie (Rouen -Port, Canal VHF 73 ou tél. : 02-35-52-54-00).**

Tous les frais encourus pour combattre la pollution seront à la charge du navire si celle-ci est de son fait sans préjudice de sanctions pénales (amendes et même emprisonnement).

**12 - Contrôle des soutes.** La Capitainerie peut, avant le début des opérations de transfert, demander le contrôle de l'atmosphère des citernes à combustible des navires pétroliers. Si besoin est, il sera effectué une détermination du point éclair du combustible par un laboratoire agréé (Solas 74 II 2-15).

**13- Interdiction de fumer** Les capitaines pourront désigner un ou deux locaux fermés où il sera autorisé de fumer.  
**Partout ailleurs, l'interdiction de fumer sera strictement respectée.**

**14 - Coupée - accès au navire** Une passerelle permettant, en toute sécurité, l'accès au navire sera installée et surveillée pendant toute la durée de l'escale. (Convention internationale du travail n° 32 de 1932)

**15 - Ramonage. Le ramonage des chaudières est interdit. La production éventuelle d'étincelles par la cheminée sera surveillée.**

**16 - Visiteurs.** Le Capitaine est responsable des personnes étrangères circulant à bord de son navire pendant la durée de l'escale. Il lui appartient donc d'en faire surveiller l'accès par un membre de l'équipage ou par un gardien d'une société reconnue.

**17 - Embarquement des vivres et du petit matériel.** La manutention de colis, et. l'embarquement des vivres sont interdits pendant les opérations de chargement ou de ballastage des navires pétroliers. Dans les autres cas, des conditions particulières de sécurité seront prises (fardage sur le pont, tapis de coco, etc ... ) Les petits colis à main ne sont pas concernés par cette règle.

**18 - Personnel à maintenir à bord.** Chaque navire transportant des matières dangereuses en vrac est tenu d'avoir toujours à bord les officiers et hommes d'équipage nécessaires pour qu'en cas d'urgence l'on puisse débrancher et quitter le poste si besoin est sont interdites dans le port de Rouen et ses annexes.

REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

## ANNEXE 8

**PROCEDURE DEROGATOIRE  
PERMETTANT AU NIVEAU DES QUAIS DE SEINE A HONFLEUR  
A TITRE EXCEPTIONNEL ET SOUS CONDITIONS LA PRESENCE SIMULTANEE DE  
NAVIRES DE CROISIERE OCCUPES PAR DES PASSAGERS ET DE DEPOT A TERRE  
DE MATIERES DANGEREUSES COMBURANTES SOLIDES DE TYPE NITRATE  
D'AMMONIUM ET ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (CLASSES 5.1 et 9)**

L'étude de dangers du Grand Port Maritime de Rouen (version validée de 2012 ayant servi à l'élaboration du présent règlement portuaire local) met en évidence les risques pour la sécurité des passagers des navires de croisière faisant escale au niveau des Quais de Seine à Honfleur en cas de présence de matières dangereuses des classes 5.1 et 9 (combustibles solides) de type nitrate d'ammonium ou engrais au nitrate d'ammonium.

Aussi, afin d'éviter qu'un nombre important de personnes ne se retrouve, même pendant une durée très brève, dans les zones d'effets des phénomènes dangereux associés à ces classes, le présent règlement **interdit** la présence simultanée de navires de croisières occupés par des passagers en stationnement et de matières dangereuses des classes 5.1 et 9 de type nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium.

Cette interdiction est notamment reprise au sein des articles suivants :

- 516 – DEPOTS A TERRE / CAS DES QUAIS EN SEINE (QSH)
- 9-22-3-1 - DEPOTS A TERRE DES ENGINES DE TRANSPORT CHARGES ENTIEREMENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 9

Les escales de navires de croisières étant programmées très précisément et ce longtemps à l'avance, les moyens à la disposition du GPMR permettent normalement de respecter cette interdiction sans gêner de manière significative l'activité commerciale.

**La présente procédure a donc uniquement une vocation exceptionnelle.**

**Elle engage la responsabilité du GPMR et**

**sera mise en oeuvre sous le contrôle de la capitainerie.**



REGLEMENT LOCAL  
POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

**Il pourra, à titre exceptionnel, être dérogé aux prescriptions susmentionnées, relatives à l'accueil des navires de croisières, si les prescriptions ci-dessous sont respectées :**

- Le commandant du navire réalise, sous sa responsabilité et en s'appuyant sur les documents transmis par le GPMR, une information des passagers sur la nature et l'importance des risques auxquels ils seront exposés et sur les consignes de sécurité et l'attitude à adopter en cas d'alerte. Cette information est réalisée dans un délai permettant aux personnes concernées de choisir ou non de s'exposer aux risques ;
- L'organisation des escales est cohérente avec le plan d'alerte et d'intervention du GPMR, permettant d'assurer la protection des visiteurs et définie en accord avec les services chargés de la protection civile ;
- En tant que de besoin, un contingentement du nombre de visiteurs accueillis simultanément, cohérent avec les mesures organisationnelles susmentionnées est mis en place ;
- Le temps de séjour des passagers dans la zone administrative du port est réduit au strict nécessaire ;
- Une distance de 295 m (seuil des effets irréversibles dans le cas de la détonation d'un îlot de 250 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium) est maintenue en permanence entre les passagers et les îlots de nitrate d'ammonium et d'engrais au nitrate d'ammonium ;
- Le stationnement du navire de croisière ne peut avoir lieu que sur le quai le plus à l'ouest (historiquement baptisé QSH3) ;
- Toutes les opérations de chargement, de déchargement et de manière générale de manutention de matières dangereuses sont arrêtées pendant le temps de circulation des passagers dans la zone administrative du port. Elles ne peuvent redémarrer qu'après accord de la capitainerie.

REGLEMENT LOCAL  
 POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION  
 DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# ANNEXE 9

Plan général du port avec identification des différents terminaux

