



PREFET DE MAYOTTE

CABINET

ARRETE N° 2019 – CAB - 294

Service interministériel de défense
et de protection civiles

Portant règlement local pour le transport et la manutention
des marchandises dangereuses dans le port de
MAYOTTE : Longoni, Mamoudzou, Dzaoudzi, Badamiers.

LE PREFET DE MAYOTTE
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code des transports notamment les articles L.5331-2, L.5331-8 et L.5336-17 ;

VU le décret du 28 mars 2018 du Président de la République portant nomination de Monsieur Dominique SORAIN, préfet de Mayotte ;

VU l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes(dit RPM) ;

VU l'arrêté 2016-7480 du 19 mai 2016 portant autorisation d'effectuer des transports de matières dangereuses de Classe 3 sur les installations portuaires du Conseil Départemental ;

VU l'arrêté 2016-7479 du 19 mai 2016 portant autorisation d'effectuer des transports de matières dangereuses de Classe 2 sur les installations portuaires du Conseil Départemental ;

Considérant l'étude de dangers du port de Mayotte du 2 décembre 2016 ;

Considérant la délibération du Conseil départemental 2017-00227 du 21 novembre 2017, adoptant le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses ;

Considérant la délibération N° 2018-00293 du 11 décembre 2018 relative à l'adoption de l'avenant N° 1 au règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses ;

Sur proposition de Monsieur le sous-préfet, directeur de cabinet ;

ARRÊTE

Article 1^{er} : Le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Mayotte sont soumis au règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses annexé au présent arrêté.

Article 2 : Le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa publication.


Article 3 : Cette présente décision peut déférer au Tribunal administratif de Mayotte. Le délai de recours est de deux mois pour le titulaire et de un an pour les tiers à compter de la notification ou de la publication.


Article 4 : Monsieur le directeur de cabinet de la préfecture de Mayotte, Monsieur le président du conseil départemental, Monsieur le directeur de la DEAL, Monsieur le chef de l'Unité territoriale de la Direction de la Mer Sud Océan Indien, le concessionnaire du port, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Mayotte .

Fait à Dzaoudzi, le

13 MAI 2019

Le préfet,


Dominique SORAIN





PORT DE LONGONI

AVENANT N°1

**Au règlement local pour le transport et la manutention des marchandises
dangereuses**

Entre l'Etat (autorité investie du pouvoir de police portuaire),

Représenté par le Préfet de Mayotte, d'une part

Et :

Le Conseil Départemental (autorité portuaire),

Représenté par le Président du Conseil Départemental, d'autre part,

PREAMBULE :

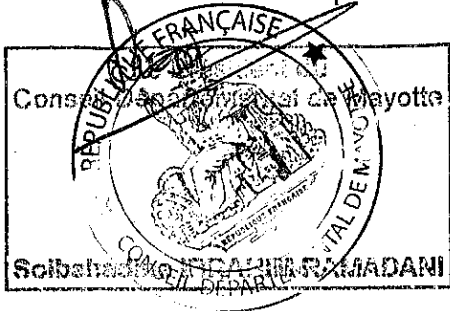
Conformément à l'article 519 de l'annexe de l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié, réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les Ports maritimes, la commission chargée du contrôle des conditions de l'article 518 du même annexe est composée de :

- La capitainerie
- Le délégataire du service public de Longoni
- De l'Autorité portuaire pour les autres sites du Port de Mayotte

Le présent avenant entre en vigueur au jour de sa signature.

Fait à Mamoudzou, le 13 MAI 2019

Le Président du Conseil Départemental



Le Préfet de Mayotte



Dominique SORAIN

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

PORT DE MAYOTTE

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES | 8 |
| TITRE 1 PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT | 13 |
| Section 1 - Réglementation..... | 13 |
| 11 - 1 Réglementations relatives aux transports | 13 |
| 11 - 2 Autres réglementations applicables | 13 |
| 11 - 3 Dérogations pour des opérations ponctuelles | 13 |
| Section 2 - Experts et exploitants | 14 |
| 12 - 1 Experts | 14 |
| 12 - 2 Rôle de l'exploitant | 14 |
| TITRE 2 DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DU PORT DE MAYOTTE | 15 |
| Section 1 - Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport..... | 15 |
| 21 - 1 Déclaration et manifeste | 15 |
| 21 - 2 Conditions | 16 |
| 21 - 3 Signalisation des navires, bateaux, véhicules routiers et wagons contenant des marchandises dangereuses dans le port de Mayotte | 17 |
| 21 - 4 Avitaillement des navires et bateaux | 18 |
| 21 - 5 Approvisionnement des véhicules et engins de manutention | 19 |
| 21 - 6 Maintenance des engins de manutention | 19 |
| Section 2 - Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars | 20 |
| 22 - 1 Opérations sur les quais et terre-pleins | 20 |
| 22 - 2 Circulation des personnes sur les quais et terre-pleins | 20 |
| 22 - 3 Dépôts à terre et dépôts de sécurité | 21 |
| 22 - 4 Feux sur les quais et les terre-pleins | 22 |
| 22 - 5 Matériels d'éclairage | 23 |
| 22 - 6 Moteurs et installations à terre | 23 |
| 22 - 7 Téléphone – Radiotéléphone | 24 |

| | |
|---|-----------|
| Section 3 - Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses..... | 25 |
| 23 - 1 Dispositif général de prévention et de lutte | 25 |
| 23 - 2 Précautions particulières pour la prévention de la pollution des eaux du port de Mayotte | 26 |
| 23 - 3 Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais ou terre-pleins | 27 |
| Section 4 - Gardiennage..... | 28 |
| 24 - 1 Lors de la présence dans le port | 28 |
| 24 - 2 Lors des opérations de manutention | 28 |
| TITRE 3 DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION..... | 29 |
| Section 1 - Operations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement..... | 29 |
| 31 - 1 Conditions | 29 |
| 31 - 2 Interdictions | 29 |
| Section 2 - Operations particulières | 29 |
| 32 - 1 Opérations visant les engins de transport | 29 |
| 32 - 2 Opérations de nuit | 30 |
| Section 3 - Manutentions de marchandises dangereuses en vrac | 31 |
| 33 - 1 Lieux et modes opératoires autorisés | 31 |
| 33 - 2 Conduite et surveillance des opérations de manutention en vrac | 31 |
| 33 - 3 Contrôle des manutentions de produits liquides ou gazeux en vrac | 31 |
| 33 - 4 Flexibles, bras de chargement et de déchargement | 31 |
| 33 - 5 Liaisons équipotentielles | 32 |
| Section 4 - Manutentions à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac (Type OBO) | 33 |
| 34 - 1 Conditions | 33 |
| Section 5 - Manutentions des colis de marchandises dangereuses | 34 |
| 35 - 1 Dispositions relatives à l'exploitant | 34 |
| 35 - 2 Dispositions relatives aux colis | 34 |
| Section 6 - Admission – chargement et déchargement des conteneurs DE MARCHANDISES DANGEREUSES | 35 |
| 36 - 1 Dispositions générales | 35 |
| 36 - 2 Plaque C.S.C. | 35 |

| | | |
|------------------|---|-----------|
| TITRE 4 | DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX | 36 |
| Section 1 | - Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux | 36 |
| 41 - 1 | Prescriptions relatives aux opérations d'inertage et de dégazage | 36 |
| 41 - 2 | Prescriptions diverses | 36 |
| Section 2 | - Mesures de sécurité à prendre sur les barges et les navires porte-barges | 37 |
| 42 - 1 | Règles applicables | 37 |
| Section 3 | - Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude..... | 37 |
| 43 - 1 | Règles applicables | 37 |
| Section 4 | - Précautions d'ordre nautique - Amarrage..... | 37 |
| 44 - 1 | Mesures applicables à tous navires et bateaux | 37 |
| 44 - 2 | Mesures propres aux navires et bateaux chargés de marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire | 38 |
| 44 - 3 | Mesures propres aux navires et bateaux à couple | 38 |
| Section 5 | - Eclairage et chauffage a bord des navires et bateaux..... | 38 |
| 45 - 1 | Règles applicables | 38 |
| Section 6 | - Chaudières, moteurs et feux de cuisine | 38 |
| 46 - 1 | Règles applicables | 38 |
| Section 7 | - Réparation à bord..... | 39 |
| 47 - 1 | Règles applicables | 39 |
| Section 8 | - Personnel de bord sur les navires et bateaux..... | 39 |
| 48 - 1 | Règles applicables | 39 |
| Section 9 | - Conduite à tenir en cas d'incident..... | 39 |
| 49 - 1 | Règles applicables | 39 |
| TITRE 5 | 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 DU PORT DE MAYOTTE..... | 40 |
| 51 | Personnel à maintenir à bord | 40 |
| 52 | Autorisation d'admission | 40 |

| | |
|---|----|
| 53 Visites et réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables | 40 |
| 54 Navires inertes | 40 |
| 55 Travaux sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés | 40 |

CLASSE 1 : MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES42

| | | |
|-------|--|----|
| 110 | Champs d'application | 42 |
| 111 | EXEMPTIONS | 42 |
| 112 | ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES | 42 |
| 112-1 | Déclaration des marchandises | 42 |
| 113 | CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LE PORT | 42 |
| 113-1 | Admission des navires et bateaux | 42 |
| 113-2 | Points de stationnement, d'embarquement et de débarquement | 42 |
| 113-3 | Masse nette de matière explosible admissible sur le navire à quai | 42 |
| 113-4 | Cas particulier du navire ayant à bord des marchandises de la classe 1 en transit dans le port | 42 |
| 113-5 | Distances minimales entre navires et bateaux | 43 |
| 113-6 | Admission et circulation des véhicules | 43 |
| 114 | DEPOTS A TERRE DANS LES TERMINAUX CONTENEURS | 43 |
| 114-1 | Classement | 43 |
| 114-2 | Etude de dangers | 44 |
| 115 | GARDIENNAGE | 44 |
| 116 | OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSIT | 44 |
| 116-1 | Autorisations et interdictions | 44 |
| 116-2 | Autres dispositions | 45 |
| 117 | ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS | 45 |
| 118 | PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX | 45 |
| 119 | AVITAILLEMENT | 45 |
| 120 | NITRATE D'AMMONIUM | 45 |

CLASSE 2 : GAZ COMPRIMES, LIQUEFIES OU DISSOUS.....46

| | | |
|-------|---|----|
| 210 | CHAMPS D'APPLICATION | 46 |
| 211 | PROPRIETES | 46 |
| 212 | DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET A LA MANUTENTION DES MATIERES DE LA CLASSE 2 EN VRAC | 46 |
| 212-1 | Distance de protection | 46 |
| 213 | ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LE PORT | 46 |
| 213-1 | Durée de séjour | 46 |
| 213-2 | Sécurité des mouvements | 46 |
| 214 | AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS | 47 |
| 215 | GARDIENNAGE | 47 |
| 216 | DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES | 47 |
| 217 | MANUTENTION | 47 |
| 218 | RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES | 47 |

| | | |
|--|--|-----------|
| 219 | PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ | 47 |
| 220 | EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD | 47 |
| CLASSE 3 : LIQUIDES INFLAMMABLES | | 49 |
| 310 | CHAMPS D'APPLICATION | 49 |
| 311 | PROPRIETES | 49 |
| 312 | AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX | 49 |
| 313 | GARDIENNAGE | 49 |
| 314 | DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES | 49 |
| 315 | EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD | 50 |
| CLASSE 4.1 : SOLIDES INFLAMMABLES | | 51 |
| 410 | PROPRIETES | 51 |
| 411 | DEPOTS A TERRE | 51 |
| 412 | GARDIENNAGE | 51 |
| CLASSE 4.2 : MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE | | 52 |
| 420 | PROPRIETES | 52 |
| 421 | GARDIENNAGE | 52 |
| CLASSE 4.3 : MATIERES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DEGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES | | 53 |
| 430 | PROPRIETES | 53 |
| 431 | MANUTENTION DES COLIS | 53 |
| CLASSE 5.1 : MATIERES COMBURANTES | | 54 |
| 510 | PROPRIETES | 54 |
| 511 | OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT | 54 |
| 512 | PROPRIETES | 54 |
| 512-1 | Risques liés à la décomposition | 54 |
| 512-2 | Risques d'explosion | 54 |
| 513 | TYPES DE NITRATES D'AMMONIUM ET D'ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM | 54 |
| 514 | ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LE PORT | 55 |
| 515 | RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT | 55 |
| 516 | DEPOT A TERRE | 55 |
| 517 | GARDIENNAGE | 55 |
| 518 | DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT DES NAVIRES | 55 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 519 | CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES | 55 |
| CLASSE 5.2 : PEROXYDES ORGANIQUES..... | | 57 |
| 520 | PROPRIETES | 57 |
| 521 | DEPOTS A TERRE | 57 |
| 522 | GARDIENNAGE | 57 |
| 523 | OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT | 57 |
| CLASSE 6.1 : MATIERES TOXIQUES | | 58 |
| 610 | PROPRIETES | 58 |
| 611 | GARDIENNAGE | 58 |
| CLASSE 6.2 : MATIERES INFECTIEUSES..... | | 59 |
| 620 | PROPRIETES | 59 |
| 621 | DEPOTS A TERRE - STOCKAGE | 59 |
| 622 | OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT | 59 |
| 623 | DISPOSITIONS SPECIALES EN CAS DE FUITE OU DE COLIS ENDOMMAGE | 59 |
| CLASSE 7 : MATIERES RADIOACTIVES..... | | 60 |
| 710 | PROPRIETES | 60 |
| 711 | REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES | 60 |
| 711-1 | Dispositions relatives à la protection et au contrôle des matières nucléaires | 60 |
| 711-2 | Dispositions relatives à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants : | 60 |
| 712 | DEPOT A TERRE | 60 |
| 713 | GARDIENNAGE | 60 |
| 714 | PRECAUTIONS CONTRE LA POLLUTION OU LA CONTAMINATION DES HANGARS, QUAIS ET TERRE-PLEINS | 60 |
| 714-1 | Quais et terre-pleins | 60 |
| 714-2 | Décontamination | 60 |
| 715 | MANUTENTION DES COLIS | 61 |
| CLASSE 8 : MATIERES CORROSIVES..... | | 62 |
| 810 | PROPRIETES | 62 |
| 811 | PRESCRIPTIONS | 62 |
| CLASSE 9 : MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS..... | | 63 |

| | | |
|-----|---|----|
| 910 | CHAMP D'APPLICATION | 63 |
| 911 | DEPOTS A TERRE | 63 |
| 912 | ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM | 63 |
| 913 | AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9 | 63 |
| 914 | FUMIGATION | 63 |

ANNEXE 1 : POSTES ET MATIERES DANGEREUSES AUTORISEES65

**ANNEXE 2 : CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES
DANGEREUSES PAR CLASSE AU TERMINAL A
CONTENEURS – PORT DE LONGONI67**

ANNEXE 3 : LISTES DE CONTROLE CHECK-LISTS.....69

**ANNEXE 4 : LOCALISATION DES IPS ET DE LA ZONE DE DEPOT
DES CONTENEURS MD.....76**

ANNEXE 5 : NOTICE TO MASTERS81

ANNEXES

ANNEXE 1 : POSTES ET MATIERES DANGEREUSES AUTORISEES

ANNEXE 2 : CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CLASSE

ANNEXE 3 : FICHES DE CONTROLE – CHECK-LIST

**ANNEXE 4 : LOCALISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET ZONE DE DEPOT DES
CONTENEURS DE MD**

ANNEXE 5 : NOTICE TO MASTERS

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Champ d'application

Voir RPM

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention de marchandises dangereuses ou polluantes dans les limites administratives du port de Mayotte sont soumis aux prescriptions du règlement (dénommé dans le texte RPM) annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié et au présent règlement qui le complète.

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

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

Les limites administratives du port de Mayotte sont définies par l'arrêté départemental n°003/DP/CG/2014 du 25 novembre 2014 du préfet de Mayotte portant création et délimitation du port de Mayotte.

Conventions et recueils applicables

Voir RPM

L'exploitant et/ou le Capitaine du bâtiment doivent également respecter les recommandations de :

Convention BWM

Par BWM, on entend la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004.

ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals), édité par l'ICS (International Chamber of Shipping) et l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).

Code ISPS

Par Code ISPS, on entend le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Convention STCW

Par STCW, on entend la Convention internationale sur les normes de formation des gens de la mer, de délivrance de brevet et de veille (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

Définitions

Voir RPM

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

Autorité portuaire (AP) : Par Autorité portuaire, on entend l'autorité mentionnée à l'article L. 5331-5 du code des transports. L'autorité portuaire est représentée par le Président du Conseil Départemental.

Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) : Par Autorité investie du pouvoir de police portuaire, on entend l'autorité mentionnée à l'article L. 5331-6. du code des transports. L'AIPPP est représentée par l'État, représenté par le préfet, autorité chargée d'exercer la police des marchandises dangereuses.

Représentants qualifiés de l'autorité portuaire : Au sens du présent règlement local, la Capitainerie du Port de Mayotte désigne l'ensemble des Officiers de port, Officiers de port adjoints qui exercent la police portuaire et le lieu où s'exerce cette activité. Le Directeur du port est le représentant de l'autorité portuaire.

Capitainerie : Telle que définie dans l'article L. 5331-5 du code des transports, la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers. Le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police.

Exploitant :

Un exploitant de terminal est le propriétaire, ou tout organisme ou personne assumant la responsabilité de l'exploitation du terminal au nom du propriétaire.

Sont identifiés notamment comme exploitants :

1. Les entreprises bénéficiaires d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT), d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public, d'un affermage ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'AP,
2. Les usagers des outillages publics et/ou d'installations publiques, propriétés du port de Mayotte,
3. Le Capitaine du navire, dans le cadre de ses attributions à bord,
4. Le transporteur, dans le cadre de ses attributions de gardien de la chose imposées par la réglementation,
5. Toute autre personne impliquée dans l'opération et désignée comme telle par l'AIPPP.

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

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

Transit :

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

Transbordement :

Action de décharger et charger une marchandise d'un bâtiment à un autre, éventuellement avec mise à quai intermédiaire au stockage, sans que cette marchandise ne quitte le port et sous réserve qu'elle ait été déclarée comme telle avant son débarquement.

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

Unité de charge, un certain nombre de colis qui sont :

- soit placés ou gerbés et assujettis par des saisines, par une housse rétractable ou par d'autres moyens adéquats sur un plateau de chargement tel qu'une palette;
- soit placés dans une enveloppe extérieure protectrice telle qu'une palette-caisse;
- soit assujettis ensemble de façon permanente par une élingue.

ZAR : Zones d'Accès Restreint

Une zone d'accès restreint est une zone du port ou de l'installation portuaire particulièrement sensible qui nécessite de prendre des mesures particulières de sûreté, d'en restreindre l'accès et pour laquelle se justifie un contrôle renforcé des accès. Zone définie conformément à l'article L. 5332-2 du Code des transports.

Zone de protection

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

La zone de protection s'étend à terre et sur les plans d'eau, au sol et en hauteur. Elle débute sur le point où la matière dangereuse est déposée ou manutentionnée.

Généralement, il s'agit d'une zone de :

- 25 m autour des navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses,
- 50 m autour des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, en opérations de chargement / déchargement ou transfert,

sauf dispositions de l'AIPPP et l'exploitant, sous certaines conditions de sécurité.

Cette zone peut être réduite à 10 mètres pour des marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs, dès lors que les prescriptions suivantes sont respectées :

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

Les conditions d'accès dans la zone de protection sont les suivantes :

- l'accès des personnes dans les zones de protection sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses est interdit aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité,
- l'accès des véhicules et matériel pouvant générer des sources d'ignition (matériels électriques, équipements de travail....) est strictement interdit, à l'exception des véhicules et équipements conformes aux standards de sécurité en zone explosive (véhicules équipés d'un coupe circuit, d'un arrêt d'urgence, d'un pare flamme, ...)
- l'accès est interdit à tout navire, bateau ou engin de servitude sauf autorisation de l'AIPPP.

Ces conditions peuvent être modifiées par l'exploitant et/ou l'AIPPP sous certaines conditions.

Définitions des abréviations

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

| | |
|------------------|--|
| ADR | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route |
| AIPPP | Autorité Investies du Pouvoir de Police Portuaire |
| AIS | Automatic Identification System |
| AOT | Autorisation d'Occupation Temporaire |
| AP | Autorité Portuaire |
| BS | Beaufort Scale |
| CGEM | Conteneur à Gaz à Eléments Multiples |
| Code IMDG | Code Maritime International des Marchandises Dangereuses |
| COS | Commandant des Opérations de Secours |
| CSC | Convention for Safe Containers |
| DEAL | Direction Environnement Aménagement Logement |
| EVP | Conteneur Equivalent Vingt Pieds |
| GRV | Grand Récipient Vrac |
| IBC | International Bulk Chemicals |
| IGC | International Gas Cargoes |
| IMDG | International Maritime Dangerous Goods |
| IMSBC | International Maritime Solid Bulk Cargoes Code |
| ISGOTT | International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals |
| ISPS | International Ship and Port Security |
| L.I.E. | Limite Inférieure d'Explosivité |
| L.S.E. | Limite Supérieure d'Explosivité |
| MD | Matières Dangereuses |
| NASC | Nitrate d'Ammonium en Solution Chaude |
| NL | Non Limité |
| OMI / IMO | Organisation Maritime Internationale / International Maritime Organization |
| POI | Plan d'Opération Interne |
| PPM | Partie Par Million |
| RID | Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail |
| RLMD | Règlement Local des Matières Dangereuses |
| RPM | Règlement général pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes –Arrêté du 18 juillet 2000 modifié |
| TPG | Terminal Petro-Gazier |
| VHF | Very High Frequency (radio) |

TITRE 1 PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

Section 1 - REGLEMENTATION

11 - 1 REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

Voir RPM

11 - 2 AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

11 - 2 - 1 Voir RPM

11 - 2 - 2 Voir RPM

11 - 2 - 3

11 - 2 - 3 - 1 Voir RPM

11 - 2 - 3 - 2 Voir RPM

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

11 - 2 - 3 - 3 Voir RPM

Le port de Mayotte dispose d'une étude de dangers englobant toutes les infrastructures portuaires (hors port de Longoni) en date de décembre 2016 et transmise à la préfecture départementale.

Le port de Longoni dispose d'une étude de dangers spécifique en date de février 2015 et transmise à la préfecture départementale.

De même, le terminal pétro-gazier (TPG) (étude en cours) situé à Longoni et le Sealine au large de Badamiers (IP09) (étude réalisée en février 2015) disposent de leur propre étude de dangers.

SIGMA, étude de dangers réalisée en février 2016.

Les règles d'aménagement retenues dans ces études sont prises en compte dans le présent règlement local.

11 - 3 DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES

Voir RPM

Section 2 - EXPERTS ET EXPLOITANTS

12 - 1 EXPERTS

Voir RPM

12 - 2 ROLE DE L'EXPLOITANT

Voir RPM

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

Pour les terminaux à conteneurs ou par lesquels transitent des marchandises dangereuses en colis, le ou les représentants de l'exploitant désignés, conformément à l'article 12-2 du R.P.M, doivent avoir la qualité de "conseiller à la sécurité au transport de matières dangereuses" et déclarés comme tels au Préfet - DEAL (Service infrastructures sécurité transports), en application de la réglementation sur le transport des matières dangereuses par voies terrestres, dit TMD.

Les coordonnées des conseillers cités ci-dessus seront transmises à l'AIPPP.

TITRE 2 DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DU PORT DE MAYOTTE

Section 1 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT

21 - 1 DECLARATION ET MANIFESTE

21 - 1 - 1 Arrivée et départ par voie maritime

Voir RPM

Les transmissions de la déclaration doivent être faites par tout moyen à la Capitainerie du Port de Mayotte dans les délais prescrits par le RPM.

Les déclarations seront transmises à l'AIPPP par voie électronique, en utilisant les applications informatiques exploitées par celle-ci.

En l'absence de déclaration ou en cas de déclaration imprécise ou erronée ou lorsque les préavis n'ont pas été respectés, l'AIPPP peut différer l'entrée du navire, soit pour obtenir un complément d'information, soit pour examiner la déclaration.

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

Les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants et consignataires des navires réguliers en provenance de l'île Maurice doivent adresser leur déclaration de Matières Dangereuses à la Capitainerie au plus tard au départ du navire du port.

Le transport de marchandises dangereuses entre Grande Terre et Petite Terre est régi par une déclaration et entente préalable pour le transport de matières dangereuses par voie maritime.

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

Voir RPM

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

Voir RPM

Mayotte ne dispose d'aucune voie ferrée ni voie navigable.

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

21 - 1 - 3 Obligation d'information

Voir RPM

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

L'organisation du pilotage dans le port de Mayotte est régie par l'arrêté préfectoral 07/UTM/2015 portant règlement local de la station de pilotage de Mayotte.

Tout navire (à l'exception des transbordeurs du Service de Transport Maritime du département) transportant des marchandises dangereuses doit obligatoirement être piloté.

Les manœuvres des navires pétroliers et des navires gaziers au terminal pétrolier-gazier sont obligatoirement effectuées avec deux (2) remorqueurs sauf pour les navires de moins de 150 m équipés de propulseur (dans ce cas 1 seul remorqueur est autorisé).

La capitainerie peut demander pour tous types de navires d'effectuer leurs manœuvres avec deux (2) remorqueurs en fonction notamment des déficiences techniques éventuelles du navire et des conditions météorologiques du moment.

Les navires et bateaux qui transportent des marchandises dangereuses doivent posséder à bord la fiche de données de sécurité des produits transportés et être en mesure de les fournir sans délais aux représentants de l'AIPPP.

Toute marchandise non déclarée ou déclarée d'une manière incomplète ou erronée pourra être refusée ou faire l'objet d'une obligation d'évacuation ou se voir imposer des conditions particulières de dépôt.

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

Tous les incidents ou avaries survenant soit à un navire contenant des marchandises dangereuses durant son séjour au port y compris au mouillage, soit aux marchandises dangereuses elles-mêmes à l'intérieur de l'enceinte portuaire doivent être signalés immédiatement à la Capitainerie y compris les incidents en relation avec la conduite des opérations.

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

Voir RPM

21 - 2 CONDITIONS

21 - 2 - 1

Voir RPM

L'AIPPP pourra refuser l'entrée du navire, bateau, engin dans sa zone de compétence ou lui proposer un mouillage.

Les navires ayant fait l'objet d'un refus d'entrée ou d'une décision d'entrée différée ou d'un ordre de sortie pourront prendre un poste d'attente après confirmation de la capitainerie dans la zone de mouillage.

La réglementation du stationnement et du mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales bordant Mayotte est définie dans l'arrêté préfectoral n°2010-988 du 29 octobre 2010. Cet arrêté détaille notamment en annexe 2 les points de coordonnées de la zone de mouillage d'attente, d'évitage, de quarantaine et de sécurité pour grands navires.

Les points de stationnement, d'embarquement, de débarquement et de transbordement appelés postes à quai sont donnés en Annexe 1 : Liste des postes et des opérations autorisées sur le port de Mayotte, en fonction du type de marchandises à opérer.

Les restrictions et autorisations applicables aux matières dangereuses au niveau des terminaux à conteneurs sont données en annexe 2.

Par ailleurs, toute manœuvre de nuit est interdite aux Badamiers, ainsi qu'au Terminal Pétro-Gazier (TPG) en cas d'insuffisance de l'éclairage.

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

Des restrictions peuvent être imposées par l'AIPPP, en concertation avec les acteurs portuaires (pilotage, remorquage, lamanage), à la circulation de certaines catégories de navires ou bateaux, notamment de nuit ou par conditions météorologiques défavorables. Celles-ci venant compléter les prescriptions du chapitre II.

21 - 2 - 2

Voir RPM

Les navires, bateaux ou engins chargés de liquides en vrac ou de gaz doivent utiliser les postes spécialisés sauf cas de force majeure ou dérogation accordée par l'AIPPP qui en fixera les conditions. Ces postes figurent en Annexe 1 : Liste des postes et des opérations autorisées sur le port de Mayotte.

Pour les autres marchandises dangereuses, les postes affectés seront désignés en fonction du présent règlement et en particulier le chapitre II et les annexes pour ce qui concerne les emplacements, les quantités et les restrictions.

L'exploitant d'un poste spécialisé doit établir un règlement particulier d'exploitation, établi en concertation avec l'AIPPP.

21 - 2 - 3

Voir RPM

21 - 2 - 4

Voir RPM

A l'intérieur des terminaux, l'exploitant doit indiquer aux véhicules routiers les itinéraires à emprunter. Cet itinéraire doit être matérialisé par une signalisation verticale et horizontale claire.

Chaque terminal doit établir un " Plan de circulation et de stationnement " définissant les zones d'attente des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses en tenant compte des règles de séparation des marchandises dangereuses ou non. Ce plan de circulation doit être établi en concertation avec l'AIPPP.

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

La durée de stationnement en dehors des terminaux des véhicules contenant des matières dangereuses est limitée au temps d'attente nécessaire à la prise en charge pour leur entrée dans une zone à accès restreint.

Seuls les engins, les véhicules et les personnes appelées par les besoins de l'exploitation sont autorisés à pénétrer à l'intérieur des zones portuaires encloses ou à accès restreint.

Les engins à moteur terrestres ne doivent pas s'approcher à moins de 3 mètres de l'arrête des quais, sauf accord de l'exploitant, après avis de l'AIPPP.

Tous les véhicules devront être stationnés de manière à ne pas gêner les accès et pouvoir quitter les lieux de stationnement sans effectuer de manœuvres. L'accès aux moyens de lutte anti incendie et anti-pollution doit rester libre en permanence.

21 - 2 - 5

Voir RPM

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

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

Voir RPM

Les navires transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses doivent conserver leur émetteur AIS en fonctionnement pendant toute la durée de leur séjour dans le port.

Au Terminal pétro-gazier et aux Badamiers, les navires doivent respecter les recommandations de l'ISGOTT en la matière.

21 - 4 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées et sont soumises à autorisation de l'AIPPP et lorsqu'il y a lieu de l'exploitant. Ces opérations d'avitaillement feront l'objet de l'établissement d'une liste de contrôle conforme à l'annexe 3 du présent règlement qui devra être approuvée par toutes les parties avant le début des opérations, après agrément et aux conditions fixées par l'AIPPP. Cette liste de contrôle doit être tenue à la disposition de l'AIPPP.

Les opérations d'avitaillement en soutes sont autorisées :

- par véhicule terrestre, sous réserve du respect des conditions d'accès aux quais et terre-pleins, des limites de sécurité et du règlement d'exploitation du terminal, validé par l'AIPPP. Dans ce cas, les conducteurs doivent assurer la surveillance permanente des opérations :
 - o L'avitaillement des navires de commerce est réalisé au Q1, Q2, QS avant l'ouverture du Port et en dehors des opérations commerciales
 - o L'avitaillement des amphidromes et barge BIWI est réalisé au large après embarquement d'un camion-citerne autorisé
 - o L'avitaillement des navires de pêche, navires de l'état et grande plaisance en gasoil est réalisé sur le ponton Ballou
 - o L'avitaillement des intercepteurs de l'Etat et des navires de plaisance en essence est réalisé au quai Issoufaly (IP07) jusqu'au démantèlement de la station
 - o L'avitaillement des remorqueurs est réalisé au Quai secondaire. Les pilotines viennent avitailler à couple des remorqueurs.
- par barge à couple. Ces opérations d'avitaillement doivent être réalisées selon les consignes définies par l'AIPPP. Les limites d'exploitation de l'activité de soutage sont fixées en fonction des conditions de houle et avec les opérateurs.
- par canalisation terrestre au niveau du TPG : dans ce cas, l'avitaillement doit être assimilé à une opération de chargement avec toutes les prescriptions de sécurité conséquentes. La surveillance de ces opérations d'avitaillement à bord est assurée sous la responsabilité du Capitaine du navire ou du bateau.

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

La mise en œuvre d'un accès entre le véhicule, le quai ou navire avitailleur et le navire avitaillé n'est pas impérative si sont mis en place :

- des moyens de communication permanents,
- une surveillance permanente des flexibles et manifold,
- des moyens d'évacuation par le plan d'eau en cas d'utilisation d'un navire avitailleur et des moyens d'évacuation à terre pour le véhicule avitailleur.

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

L'annexe 1 fixe les postes sur lesquels les opérations d'avitaillement en soute sont autorisées. L'annexe 4 détaille la localisation des postes et infrastructures portuaires du port de Mayotte.

Seuls les personnels qualifiés et informés de la nature des produits manipulés doivent participer à ces opérations.

Dès qu'il estime que les conditions météorologiques ou tout autre événement ne permettent plus l'accomplissement des opérations d'avitaillement en toute sécurité, le capitaine du navire et/ou l'exploitant en informe l'AIPPP et interrompt l'avitaillement.

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

21 - 5 APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION

Voir RPM

Le ravitaillement des véhicules et engins de manutention est sous la responsabilité de l'exploitant qui doit fixer et délimiter le ou les lieux dédiés à ces opérations, s'il a lieu à l'intérieur de l'enceinte portuaire après approbation de l'AIPPP.

Tout autre véhicule est interdit de circulation à l'intérieur de cette délimitation. La distance entre ce ou ces lieux et les zones de manutention et de dépôt des marchandises dangereuses, ainsi que les locaux de travail ou d'habitation, doit être autant que possible supérieure à 25 mètres.

L'approvisionnement des véhicules et engins de manutention doit s'effectuer hors période d'opération de ces véhicules et engins.

Des consignes et procédures écrites doivent être fournies par l'exploitant au personnel effectuant ces approvisionnements, en insistant sur les opérations de connexion des flexibles. Une check-list peut-être mise en place avant chaque ravitaillement.

Le périmètre doit être pourvu de moyens de lutte anti-incendie et pollution adaptés aux produits et l'exploitant doit prendre les dispositions utiles pour éviter tout déversement.

Ces zones de ravitaillement doivent disposer de rétentions permettant de collecter une éventuelle fuite. La zone doit être maintenue propre et dégagée.

Pendant l'approvisionnement des véhicules et engins de manutention, les moteurs doivent être stoppés impérativement et l'interdiction de fumer devra rigoureusement être respectée ainsi que toute intervention susceptible d'amener des risques complémentaires. L'équipotentialité du camion-citerne avec les installations reliées à la terre devra être assurée.

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

Chaque installation d'approvisionnement des véhicules et engins de manutention doit faire l'objet d'un contrôle rigoureux et du respect de la réglementation en vigueur.

Les opérations de dépotage par camion-citerne sont interdites :

- au niveau de la station marine Total du quai Ballou lors de la présence de passagers dans la Gare Maritime Internationale,
- au niveau du quai Issoufaly lors de la présence de passagers dans la zone d'attente.

21 - 6 MAINTENANCE DES ENGIN DE MANUTENTION

Voir RPM

Les engins de manutention et notamment leurs organes ou les éléments qui concourent à la sécurité, font l'objet de vérifications et de maintenances adaptées et réglementaires permettant de maintenir leur bon niveau de fonctionnement.

Section 2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX QUAIS, TERRE-PLEINS ET HANGARS

Voir RPM

22 - 1 OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS

Voir RPM

Les opérations d'emportage et de dépotage des marchandises dangereuses en conteneur ou en colis sur les quais, terre-pleins et les zones de stationnement des conteneurs sur les terminaux, hors classe 1 pour laquelle ces opérations sont interdites, sont autorisées par l'AIPPP qui fixe les modalités et conditions de sécurité.

Les zones d'emportage et de dépotage des matières dangereuses sur les terminaux conteneurs doivent être dûment balisées et signalées.

Les opérations de transvasement des marchandises dangereuses liquides ou liquéfiées sur les quais et terre-pleins sont interdites, sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP qui en fixera les conditions de sécurité.

Les opérations de fumigation sont autorisées par l'AIPPP au niveau de la zone de fumigation dédiée sous réserve du respect des consignes mises en place par la Capitainerie..

Sauf sur des zones aménagées et spécialisées à cet effet, les opérations de réparation avec travaux à chaud de véhicules ou engins sont soumises à autorisation de l'AIPPP.

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

Voir RPM

La circulation des personnes sur les quais et terre-pleins est strictement interdite à toute personne n'ayant pas en sa possession un titre de circulation délivré par l'exploitant du terminal concerné, par le service compétent du port et/ou les administrations compétentes pour le personnel habilité.

Les services de secours, d'urgence et d'assistance doivent bénéficier d'un accès en permanence en conformité avec les règles de sûreté portuaire.

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

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

L'exploitant doit informer les personnes entrant dans les zones à accès restreint des présentes restrictions.

L'accès à tout navire, bateau ou dépôt dans lequel se trouvent des marchandises dangereuses est soumis à autorisation de l'exploitant et du capitaine du navire pour l'installation sous sa responsabilité.

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

22 - 3 DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE

22 - 3 - 1 Dépôts à terre

Voir RPM

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses n'est permis qu'aux conteneurs au port de commerce de Longoni sur la zone dédiée autorisée par l'AIPPP. L'exploitant tient à jour un plan d'entreposage. Ce plan d'entreposage respecte les quantités maximales, les distances de séparation et les mesures de sécurité précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le chapitre II et en annexe 2 du présent règlement.

La liste des marchandises dangereuses entreposées sur la zone dédiée avec l'indication précise de leur emplacement et des quantités associées doit en permanence pouvoir être communiquée rapidement par l'exploitant du terminal, en particulier, à la capitainerie et aux services d'incendie et de secours. Cette liste est communiquée quotidiennement à la capitainerie. D'autre part, sans préjudice aux exigences de sûreté, la zone de dépôt à terre doit être rapidement accessible par les services d'incendie et de secours. A cet effet, l'exploitant, en concertation avec l'AIPPP et les services de secours, définissent et mettent en œuvre les mesures adéquates. Les portes des conteneurs doivent être accessibles en toutes circonstances.

L'annexe 4 détaille la localisation de la zone dédiée au dépôt des conteneurs contenant des marchandises dangereuses. Exceptionnellement (conteneur fuyard, produit particulier,...), la Capitainerie pourra imposer une distance d'isolement voire une localisation particulière pour le ou les conteneurs concernés.

Le dépôt à terre de marchandises dangereuses est autorisé pour une durée maximale de trois (3) jours ouvrés à l'export et de trois (3) jours ouvrés à l'import. Pour un transbordement, ces durées sont additionnées soit six (6) jours ouvrés.

Ces durées peuvent être augmentées de manière exceptionnelle par dérogation de l'AIPPP qui analysera au cas par cas les conditions et édictera les consignes de sécurité.

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux marchandises dont le dépôt est interdit ou le séjour doit être le plus court possible, conformément aux dispositions spécifiques fixées dans le chapitre II du RPM et du présent règlement.

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

En cas de dépassement des durées de stationnement prévues dans la zone dédiée constaté par l'AIPPP ou sur information de l'exploitant, le responsable de l'évacuation de la marchandise dangereuse peut être mis en demeure de la faire évacuer. Les frais consécutifs à cette évacuation restent à la charge du propriétaire de la marchandise ou de son représentant, sans préjudice des sanctions pénales prévues par le Code des transports.

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

La séparation des marchandises dangereuses sur les quais et terre-pleins, ainsi que leurs conditions de gerbage, doivent être conformes aux dispositions définies dans l'annexe 3 du RPM.

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

Les citernes et les conteneurs contenant des marchandises dangereuses liquides et gaz liquéfiés, ainsi que les marchandises incompatibles conformément au Code IMDG (Groupes de séparation des matières), ne doivent pas être gerbées.

Les locaux et ateliers ne doivent pas se trouver dans la zone de protection du dépôt à terre des marchandises dangereuses.

22 - 3 - 2 Dépôt de sécurité

Voir RPM

L'aménagement et la localisation d'une zone de dépôt temporaire de sécurité par l'exploitant doit être soumis à l'accord de l'AIPPP, à titre exceptionnel. Le plan d'aménagement et les mesures de sécurité proposées doivent être soumis à l'avis du SIS976.

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

Voir RPM

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

Voir RPM

La réalisation des travaux à chaud, est soumise à l'autorisation préalable de la capitainerie qui doit être saisie au moins vingt-quatre (24) heures à l'avance de la date et l'heure de leur réalisation. Pour des raisons impératives de sécurité ce délai de demande d'autorisation préalable pourra être raccourci. Une visite préalable sur site doit être effectuée par les agents de la capitainerie qui formuleront des consignes écrites à l'exploitant et/ou au commandant du navire.

La demande de réalisation des travaux à bord d'un navire ou à terre comprend un descriptif écrit des travaux prévus précisant notamment :

- la nature, l'endroit exact et le volume des travaux à chaud à réaliser
- suivant le cas, le plan du navire avec l'indication des capacités adjacentes contenant des matières dangereuses liquides ou non dégazées
- les opérations commerciales du navire
- l'existence à bord de marchandises dangereuses
- les conditions météorologiques sévissant
- les dispositions et mesures de sécurité prévues pour assurer la prévention des accidents et autres effets préjudiciables aux personnes, aux installations et à l'environnement

L'accord de réalisation des travaux à chaud est délivré par la Capitainerie.

Les officiers de port peuvent effectuer des visites de contrôle au cours des travaux afin de s'assurer de la mise en œuvre des mesures prévues de sécurité et de prévention contre l'incendie.

Dans le cas où les officiers constatent que lesdites mesures ne sont pas respectées par le navire ou la société de travaux, la poursuite des travaux peut être interdite et il doit être mis en place toutes les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité des ouvrages et outillages terrestres et maritimes du port, aux frais, risques et périls des contrevenants, sans préjudice des poursuites que les officiers de port pourraient engager à leur encontre pour non-respect du présent règlement.

Les consignes d'ordre générales sont données à tous les navires avant escale par le document intitulé « Notice to Masters » faisant partie des documents d'escale des navires, et qui doit être signé par le capitaine du navire.

Des consignes spécifiques sont fournies aux consignataires des navires à communiquer aux capitaines des navires suite à des demandes de travaux spécifiques.

22 - 5 MATERIELS D'ECLAIRAGE

Voir RPM

22 - 6 MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE

Voir RPM

22 - 7 TELEPHONE – RADIOTELEPHONE

En téléphonie mobile, seul l'usage de téléphones agréés « zone explosive » est autorisé à l'intérieur des zones de protection ainsi qu'au niveau du terminal pétro-gazier et aux Badamiers.

22 - 7 - 1

Voir RPM

22 - 7 - 2

Voir RPM

Section 3 - DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

23 - 1 DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE

Voir RPM

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

23 - 1 - 1 Dispositions générales

Voir RPM

L'organisation et le fonctionnement pour la lutte contre les sinistres sont regroupés dans le PGOSI.

L'AIPPP remet lors de la 1^{ère} escale à tous les navires, bateaux ou engin transportant des marchandises dangereuses, dès leur arrivée au port, une notice contenant un extrait du règlement et des consignes spéciales concernant les dispositions prises en vue de prévenir et de faire face aux sinistres et aux accidents liés aux marchandises dangereuses ou s'assure de la possession de la documentation par le navire, bateau ou engin. Cette notice doit être constamment tenue à jour et traduite en anglais.

Cette notice est détaillée à l'annexe 5.

Pour toute information d'urgence ou d'alerte, la capitainerie est l'interlocuteur unique et direct avec les navires et les exploitants des terminaux par VHF CH12 ou par téléphone 02 69 63 76 70 (ligne fixe) ou 06 39 69 21 82 (ligne mobile disponible 24h/24).

Tout navire, bateau ou terminal, dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, doit immédiatement informer l'AIPPP qui prendra les dispositions qui s'imposent.

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

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

Tout navire ou bateau chargeant, déchargeant ou ayant en transit des marchandises dangereuses doit maintenir à bord des officiers et un équipage suffisant pour assurer une surveillance efficace, intervenir immédiatement si besoin et/ou déplacer le navire.

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

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

Les équipements susceptibles d'être utilisés par les personnels à bord ou à terre doivent être adaptés à la marchandise manutentionnée.

Les fiches de données de sécurité concernant les marchandises dangereuses, manutentionnées ou transportées, doivent être tenues à disposition immédiate des services de secours, du personnel et de l'AIPPP.

L'exploitant du terminal doit disposer :

- d'un dispositif de lutte contre les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses, dont

- il doit préciser l'organisation et le fonctionnement ;
- d'un plan de secours et d'intervention qui précise les modalités d'accueil des services de secours ;
 - d'un plan d'évacuation.

Ces plans et procédures peuvent être rassemblés dans un plan d'opération interne (POI). Ils doivent être établis en concertation avec l'AIPPP et validée par cette même autorité.

Ils doivent faire l'objet d'exercices associant les divers intervenants.

L'exploitant doit rapporter à l'AIPPP chaque incident et accidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

L'exploitant doit mettre à la disposition des autorités et services compétents en matière de prévention et de lutte contre les sinistres, en cas d'urgence, les informations relatives aux emplacements, quantités et types de marchandises dangereuses impliquées.

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

Le personnel des opérateurs doit avoir reçu une formation appropriée à son rôle en cas de sinistre ou d'accident.

Les moyens d'intervention du navire et du poste doivent être en permanence opérationnels.

23 - 1 - 2 Diffusion de l'alerte

Voir RPM

L'alerte de tout incident doit être donnée par tout moyen disponible à la Capitainerie.

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

23 - 2 - 1

Voir RPM

Les mesures appliquées sont explicitées, suivants les cas, dans le Plan de gestion des déchets du port de Mayotte et/ou dans les consignes d'autorisations. Les exploitants des terminaux doivent prendre en compte ces exigences dans le règlement d'exploitation.

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

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

Les consignes d'alerte dans le cas de pollution des eaux du port sont décrites dans le PGSOI.

Sur les terminaux spécialisés dans la manutention des marchandises en colis, l'exploitant doit prévoir les dispositions pratiques prises en cas de déversement ou de fuite. Ces dispositions sont communiquées à l'AIPPP.

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

23 - 2 - 2

Voir RPM

La Capitainerie fixe les conditions dans lesquelles les autres déchets ou résidus de marchandises dangereuses doivent être provisoirement conservés à bord des navires et bateaux avant leur débarquement sur des engins spéciaux adaptés à cet effet.

De façon générale, le déballastage dans les eaux portuaires ou sur rade doit se faire conformément aux prescriptions de la Convention BWM.

Le déballastage des citernes de cargaison est interdit dans les eaux du port. Toutefois, si pour des raisons de sécurité et/ou de stabilité, certains navires ne peuvent se conformer à ces prescriptions, ils pourront être autorisés à déballaster dans les eaux du port après production d'un certificat établi, pour le compte du navire, par un chimiste agréé par l'AIPPP, indiquant que l'eau est propre au sens des normes indiquées par les réglementations et recommandations éditées par les autorités compétentes. Le déballastage ne pourra se faire qu'après autorisation de l'AIPPP.

Tout navire qui, après analyse de l'eau, n'est pas autorisé à déballaster dans les eaux du port, doit se conformer aux conditions requises par la convention MARPOL 73/78, et dans ce cas, décharger les effluents à terre dans des installations adéquates mises à disposition par les exploitants et/ou des prestataires agréés par l'AIPPP.

Les déchets de marchandises dangereuses provenant des navires et bateaux doivent être évacués dans les conditions spécifiques, approuvées par l'AIPPP.

23 - 2 - 3

Voir RPM

Lors des opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises polluantes visées par les annexes I, II, III, IV et V de la Convention MARPOL, des moyens adaptés doivent être disponibles en quantité suffisante et prêts à être mis en œuvre pour lutter contre une pollution accidentelle des plans d'eau, due à un déversement de produits, tels que des barrages flottants, des engins de récupération et de stockage des produits répandus, des produits appropriés absorbants ou neutralisants et des appareils d'épandage de ces produits, à la charge de l'exploitant (les produits dispersants sont interdits dans le lagon y compris dans le Port).

L'exploitant doit aménager des zones et prévoir des moyens de traitement (capacité de rétention et d'arrosage) des conteneurs de marchandises dangereuses accidentés. La mutualisation des matériels par secteur géographique est acceptée après concertation avec l'AIPPP.

Les postes pétroliers et gaziers doivent être équipés de vannes à fermeture rapide à l'extrémité des canalisations fixes de chargement et de déchargement côté appontement.

L'organisation et l'inventaire des moyens de lutte contre les pollutions doivent être soumis à l'avis de l'AIPPP qui les intégrera dans le PGOSI.

En cas de pollution du plan d'eau, la personne à l'origine de l'incident ou de l'accident et l'exploitant sont tenus d'informer immédiatement l'AIPPP ou son représentant qualifié. Ils doivent prendre ou faire prendre toutes les mesures possibles pour mettre fin à la cause de danger ou d'atteinte du milieu aquatique, évaluer les conséquences de l'incident ou de l'accident et essayer d'y remédier en attendant les services de secours compétents.

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

Voir RPM

L'exploitant ou le responsable des opérations doit prendre les précautions adéquates pour éviter tout risque de pollution ou de contamination des hangars, quais ou terre-pleins.

Afin de limiter l'étendue d'une pollution, l'exploitant d'un terminal où sont manutentionnées des marchandises dangereuses, dispose :

- d'au moins une cuve de rétention (rigide ou non) prévue pour recevoir un conteneur de quarante (40) pieds,
- d'une réserve de matière absorbante (validée par l'AIPPP).

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

Section 4 - GARDIENNAGE

24 - 1 LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT

Voir RPM

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

Les gardiens doivent pouvoir présenter l'attestation de leur formation à toute réquisition de l'AIPPP et des autres autorités administratives. Ils doivent être clairement identifiables.

24 - 2 LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION

Voir RPM

L'AIPPP peut ordonner des mesures de sécurité adaptées (gardiennage exclusif, isolement, évacuation...) dans le cas des conteneurs ou en cas d'incident ou de situations exceptionnelles.

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

- un gardiennage rapproché : le gardiennage est organisé spécifiquement pour l'opération considérée. L'AIPPP se réserve le droit de le faire renforcer en fonction du type de marchandise et des circonstances.
- une ronde de gardiennage : dans le cadre du gardiennage commun du terminal, les zones concernées doivent être surveillées suivant une périodicité fixée par l'exploitant et qui peut être renforcée à la demande de l'AIPPP,
- un gardiennage par vidéo surveillance permanente et spécifique, avec enregistrement des images qui pourront être transmis sur demande à l'AIPPP.

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.

TITRE 3 DISPOSITIONS SPECIALES A LA MANUTENTION

Section 1 - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

31 - 1 CONDITIONS

Voir RPM

Les conteneurs de marchandises dangereuses doivent être acheminés sans délai après leur débarquement sur la zone de stockage dédiée.

31 - 2 INTERDICTIONS

Voir RPM

L'ensemble des limites météorologiques et conditions d'exploitation sont fixées par l'AIPPP (voir avis aux usagers n°33/2015 pour le TPG et les Badamiers).

Section 2 - OPERATIONS PARTICULIERES

Voir RPM

32 - 1 OPERATIONS VISANT LES ENGINS DE TRANSPORT

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du port et infrastructures portuaires doivent respecter le Code de la route ainsi que les restrictions supplémentaires imposées par la Capitainerie

Les zones de stationnement, manutention et de circulation des véhicules routiers contenant des matières dangereuses doivent être définies par les exploitants qui en communiqueront le plan à l'AIPPP.

Sauf dispositions contraires, les véhicules doivent emprunter, lorsqu'elles existent, les voies matérialisées. Sur les terre-pleins, ils doivent circuler à vitesse réduite.

Les arrêts des véhicules routiers nécessaires à l'acheminement des marchandises ne sont pas considérés comme stationnements au sens du présent règlement tant que le chauffeur conserve la garde du véhicule. Néanmoins, la durée de ces arrêts doit correspondre au temps nécessaire à la stricte réalisation des formalités administratives ou de contrôle inhérentes à l'acheminement de celles-ci et hors de toute notion d'attente.

Pour les véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses, l'AIPPP peut subordonner son autorisation de passage en zone portuaire à un itinéraire particulier.

A l'intérieur des zones encloses ou à accès restreint, l'arrêt des véhicules routiers est interdit sauf aux lieux fixés par l'exploitant.

Le stationnement des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses dans le port doit respecter l'arrêté ADR susvisé.

Le transport de marchandises dangereuses de classe 1 est soumis à accord préalable de la Capitainerie.

Le transport de camion-citerne contenant des hydrocarbures ou contenant des bouteilles de GPL est interdit :

- en cas de de présence de passagers au niveau des rampes du quai Issoufali,
- en cas de de présence de passagers au niveau des rampes du quai Ballou et au niveau de la Gare Maritime Internationale,
- en cas de de présence de passagers au niveau des rampes du quai Colas,
- en cas de de présence de passagers au niveau des rampes du quai 5/5 Nord et Sud et pendant les horaires d'ouverture du restaurant.

32 - 2 OPERATIONS DE NUIT

Voir RPM

Les opérations de nuit sont autorisées pour les marchandises dangereuses sauf au TPG (en cas de défaut d'éclairage) et dans tous les cas aux Badamiers, où les manœuvres sont interdites. Toutes les prescriptions de l'AIPPP restent applicables.

Section 3 - MANUTENTIONS DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC

33 - 1 LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISES

Voir RPM

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

33 - 2 - 1

Voir RPM

Le plan de chargement ou de déchargement des navires vraquiers doit être conforme aux dispositions de la règle VI/7.3 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS), et au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement ou déchargement des vraquiers de l'Organisation Maritime Internationale (« recueil BLU »).

L'AIPPP a établi une liste de contrôle qui figure dans l'annexe 3 du présent règlement.

À l'issue du chargement ou du déchargement, le capitaine et le représentant du terminal conviennent par écrit que le chargement ou le déchargement a été exécuté conformément au plan, y compris toute modification convenue. Dans le cas du déchargement, cet accord écrit est accompagné d'un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées conformément aux exigences du capitaine, et indique toute avarie subie par le navire ainsi que toutes réparations effectuées.

33 - 2 - 2

Voir RPM

33 - 2 - 3

Voir RPM

Pour la manutention d'hydrocarbures, l'exploitant et/ou le capitaine du navire doivent respecter les recommandations de l'ISGOTT et veiller à ce qu'aucun rejet inflammable, générateur de risques, ne puisse se produire dans l'atmosphère.

Quand l'AIPPP, l'exploitant ou le commandant du navire ou bateau juge qu'il y a danger, notamment d'origine météorologique, ou inconvénient à continuer le travail, les opérations sont immédiatement suspendues. La reprise des opérations après retour à une situation normale doit être décidée par l'exploitant, le commandant du navire ou bateau et après autorisation de l'AIPPP.

L'exploitant doit établir une procédure pour arrêter les opérations de manutention de marchandises dangereuses en vrac lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître les risques.

Cette procédure est communiquée à l'AIPPP.

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

Voir RPM

La liste de contrôle est signée par les deux parties, chacune s'assurant que, pour ce qui la concerne, les prescriptions qu'elle contient seront respectées pendant toute la durée des opérations de manutention. Les opérations ne peuvent débuter qu'après autorisation de l'AIPPP.

33 - 4 FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT

Voir RPM

33 - 5 LIAISONS EQUIPOTENTIELLES

Voir RPM

**Section 4 - MANUTENTIONS A BORD DES NAVIRES MIXTES
CONÇUS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES SOLIDES
OU DES LIQUIDES EN VRAC (TYPE OBO)**

34 - 1 CONDITIONS

Voir RPM

Section 5 - MANUTENTIONS DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

35 - 1 DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT

Voir RPM

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

L'exploitant doit vérifier la cohérence entre la déclaration, l'étiquetage et le marquage.

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

35 - 2 DISPOSITIONS RELATIVES AUX COLIS

Voir RPM

Toute personne ayant la charge d'une marchandise dangereuse quelconque doit immédiatement informer l'AIPPP de tout incident/accident survenu à cette marchandise et qui risquerait de mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

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

Section 6 - ADMISSION – CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

36 - 1 DISPOSITIONS GENERALES

Voir RPM

Les citernes non lavées, non dégazées, sont soumises aux mêmes dispositions que celles relatives au dernier produit transporté, conformément au code IMDG.

Pour qu'une citerne soit déclarée non dangereuse, un certificat indiquant que la citerne a été lavée et dégazée doit être délivré par un expert agréé.

L'ouverture éventuelle des conteneurs chargés de marchandises dangereuses doit être effectuée suivant les règlements en vigueur concernant la protection du personnel et sous réserve de l'autorisation de l'AIPPP et au besoin des autres autorités concernées.

Les distances de protection sont adoptées en fonction du type de marchandises dangereuses et précisées par l'AIPPP.

36 - 2 PLAQUE C.S.C.

Voir RPM

TITRE 4 DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX

Section 1 - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

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

Voir RPM

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

Les navires équipés de système de chargement et/ou de prise d'échantillons fermés (« closed loading » et « closed sampling ») sont tenus d'utiliser impérativement ces équipements.

Les opérations de dégazage et ventilation des cales et citernes doivent être exécutées sur rade, sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP.

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

Les opérations peuvent être, à tout moment, interdites ou suspendues par l'AIPPP et/ou l'exploitant pour des raisons de sécurité, de conditions météorologiques défavorables, de gênes olfactives ou autres.

Le certificat de dégazage comprend nécessairement les mesures du pourcentage de la limite inférieure d'explosivité (L.I.E.), du pourcentage d'oxygène (O₂), de la teneur en CO (ppm) et en H₂S (ppm). L'officier de port présent lors du contrôle peut demander d'autres mesures.

Le capitaine du navire doit le signer et en recevoir une copie. Ce certificat doit être communiqué à l'AIPPP ou à son représentant qualifié et éventuellement aux entreprises concernées. Il est établi à la charge du navire ou bateau.

Le certificat de dégazage a une validité de vingt-quatre (24) heures pour des conditions données. En conséquence, tout navire ou bateau stationnant en dehors des postes spécialisés, doit subir au moins une fois par jour une visite de l'expert agréé.

Les certificats d'inertage sont valables pour la durée de l'escale à un même quai ou poste, sous réserve d'un contrôle effectué à bord par un représentant de l'AIPPP. En cas de doute et suivant la durée de l'escale, un nouveau contrôle pourra être exigé.

Les autorisations de travaux à la flamme ou point chaud après délivrance d'un certificat de dégazage sont délivrées par l'AIPPP après inspection de la propreté des lieux désignés pour les travaux. Le démontage des sections de canalisations sur lesquelles des travaux à la flamme sont à entreprendre est obligatoire.

41 - 2 PRESCRIPTIONS DIVERSES

Voir RPM

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

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

Section 2 - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET LES NAVIRES PORTE-BARGES

42 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 3 - MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGINES DE SERVITUDE

43 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 4 – PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE - AMARRAGE

44 - 1 MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

A l'accostage comme à l'appareillage, la manœuvre doit être exécutée avec le maximum de prudence.

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

Le navire doit placer une échelle de coupée munie d'un filet de sécurité, ou un système équivalent, permettant le passage en sécurité du personnel. Cette échelle doit rester parfaitement éclairée pendant la nuit. Ce dispositif n'est pas nécessaire dans le cas de la mise en place des coupées de terre.

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

Le navire ou bateau doit toujours être en mesure de se déplacer dès que l'ordre lui en sera donné. Les navires et bateaux citerne contenant des marchandises dangereuses ou polluantes doivent se tenir prêts à être pris en remorque en cas d'incendie à bord ou à proximité.

Les navires ayant à bord des marchandises dangereuses de la Classe 1 et de la classe 5.1 (UN 1942, UN 2067 et UN 3375), sont soumis aux mêmes dispositions concernant le remorquage d'urgence que les navires citerne.

Sauf autorisation exceptionnelle accordée par l'AIPPP, les navires doivent conserver en permanence les moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner.

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

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

Pendant le séjour au port, tout accostage et mise à l'eau d'embarcation le long du bord est soumis à autorisation de l'AIPPP.

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

44 - 2 - 1 Amarrage

Voir RPM

44 - 2 - 2 Canots de sauvetage

Voir RPM

Les travaux nécessitant l'immobilisation des canots de sauvetage sont interdits pendant les opérations, sauf accord de l'AIPPP.

44 - 3 MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE

44 - 3 - 1 Dispositions générales

Voir RPM

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

L'AIPPP fixe les mesures de sécurité pour ces opérations, en particulier en ce qui concerne les défenses, la signalisation, le gardiennage.

Dès qu'il estime que les conditions météorologiques ou tout autre événement ne permettent plus la mise à couple des navires ou bateaux en toute sécurité, l'AIPPP et/ou le capitaine de navire et/ou l'exploitant après accord de l'AIPPP peuvent arrêter les opérations.

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

Voir RPM

Section 5 - ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX

45 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 6 - CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE

46 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 7 - REPARATION A BORD

47 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 8 - PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

48 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

Section 9 - CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT

49 - 1 REGLES APPLICABLES

Voir RPM

TITRE 5 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 DU PORT DE MAYOTTE

Voir RPM

Les visites et réparations des navires et bateaux sont interdits au port de Mayotte, sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP.

Dans le cas d'une telle autorisation, les dispositions de ce chapitre sont applicables.

51 PERSONNEL A MAINTENIR A BORD

Voir RPM

52 AUTORISATION D'ADMISSION

Voir RPM

53 VISITES ET REPARATIONS DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES

Voir RPM

53-1

Voir RPM

53-2

Voir RPM.

54 NAVIRES INERTES

54-1 Dispositions générales

Voir RPM

54-2 Précautions particulières

Voir RPM

54 -3Travaux autorisés

Voir RPM

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

Voir RPM

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

**CHAPITRE 2 : PRINCIPES APPLICABLES
AUX CLASSES DE MARCHANDISES**

CLASSE 1 : MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

DISPOSITIONS GENERALES

110 CHAMPS D'APPLICATION

Voir RPM

111 EXEMPTIONS

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

112 ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

112-1 DECLARATION DES MARCHANDISES

Voir RPM

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

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

L'AIPPP ou son représentant qualifié fixe les modalités pratiques et prescriptions de sécurité du passage portuaire.

113 CIRCULATION DES NAVIRES, BATEAUX ET VEHICULES DANS LE PORT

113-1 ADMISSION DES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

113-2 POINTS DE STATIONNEMENT, D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT

Voir RPM

L'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1 de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent, ne peuvent avoir lieu qu'aux quais n° 1 ou 2 du port de Longoni. Le transit des marchandises de classe 1 est toléré au niveau des rampes, sous réserve des restrictions imposées par la Capitainerie, notamment l'absence de passager:

113-3 MASSE NETTE DE MATIERE EXPLOSIBLE ADMISSIBLE SUR LE NAVIRE A QUAI

Voir RPM

113-4 CAS PARTICULIER DU NAVIRE AYANT A BORD DES MARCHANDISES DE LA

CLASSE 1 EN TRANSIT DANS LE PORT

Voir RPM

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

113-5 DISTANCES MINIMALES ENTRE NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

113-6 ADMISSION ET CIRCULATION DES VEHICULES

Voir RPM

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

Les véhicules habilités à transporter des matières dangereuses de classe 1 devront être conformes à la réglementation en vigueur.

Les chauffeurs de véhicules devront se conformer à l'arrêté préfectoral émis pour l'opération de transport en question.

114 DEPOTS A TERRE DANS LES TERMINAUX CONTENEURS

Voir RPM

Le dépôt de marchandises de classe 1 est interdit.

Les marchandises de la classe 1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre, sauf autorisation exceptionnelle donnée par les autorités compétentes et l'AIPPP, dans le cadre des dispositions réglementaires et de sécurité ou d'une dérogation accordée par ces mêmes autorités.

Si, pour des raisons dûment justifiées, le dépôt est autorisé, ces marchandises doivent être massifiées. Ce regroupement est réalisé en flots, séparés les uns des autres, par des intervalles calculés en conformité avec les prescriptions suivantes :

- Mettre ensemble dans un même flot des marchandises de la classe 1 dans les conditions fixées par le Code IMDG concernant l'arrimage des marchandises de la classe 1 en pontée.
- Ne pas laisser entre les flots tout ce qui pourrait servir de relais de feu ou d'explosion en cas d'accident de n'importe quelle origine.
- Le dépôt à terre est soumis à la validation par l'AIPPP sous réserve de la mise en place des mesures de sécurité prévues par l'opérateur et a minima :
 - o Stockage au plus près du bassin
 - o Gardiennage physique en permanence
 - o Balisage de la zone
 - o Respect des distances de sécurité
 - o Mise en place de moyens de refroidissement suffisants et pré-positionnés.

La suffisance de l'ensemble des mesures de sécurité doit être démontrée par le demandeur ; l'AIPPP pourra prescrire des moyens complémentaires.

114-1 CLASSEMENT

Voir RPM

114-2 ETUDE DE DANGERS

Voir RPM et article 11-2-3-3 concernant l'étude de dangers du port de Longoni.

115 GARDIENNAGE

Voir RPM

Le gardiennage du navire est assuré par les militaires.

116 OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSIT

116-1 AUTORISATIONS ET INTERDICTIONS

Voir RPM

Seuls les engins de manutention et de transport habituels et homologués, conformes aux normes en vigueur, adaptés au type de colis à manutentionner, à jour de leurs certificats, sont autorisés pour la manutention et le transport des marchandises de la classe 1.

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

Les mesures de sécurité suivantes doivent être respectées par le commandant et l'exploitant du terminal pendant les opérations de chargement, déchargement ou transit des marchandises dangereuses de classe 1 à bord des navires au port de Mayotte :

- Une veille VHF sur canal 16 doit être assurée en permanence
- La capitainerie doit être avisée avant le début et en fin des opérations commerciales. L'exploitant et le capitaine du navire s'assure de l'état général du conteneur et de son scellement. L'accès à bord est autorisé pour permettre à l'officier du port de se présenter à bord afin d'inspecter l'état général et le scellement du conteneur de marchandises dangereuses classe 1, et pour s'assurer du respect des règles de sécurité décrites ci-après
- Etre prêt immédiatement d'être pris à la remorque
- Les emballages, étiquetages, arrimages et ségrégations doivent être conformes aux prescriptions du code IMDG
- La signalisation réglementaire du navire doit être respectée
- Aucune réparation ou travail spécial n'est autorisé, sans approbation de l'AIPPP
- Tous dispositifs de détection et d'extinction d'incendie doivent être en bon état de fonctionnement
- L'organisation d'un service de sécurité permanent avec un équipage suffisant à bord paré à toute intervention ou déplacement du navire doit être mise en place
- Le circuit incendie doit être sous pression avec une manche branchée et déroulée de chaque bord sur le pont
- L'information « Défense de fumer » sur toute la zone concernée par la manutention doit être affichée et respectée
- Tous émetteurs radar et radio (hors VHF) doivent être déconnectés pendant la manutention des marchandises dangereuses de classe 1, exception faite pour la classe 1.4
- Les marchandises dangereuses de classe 1 doivent être contrôlées pendant la manutention, celles endommagées ou présentées avec scellement endommagé doivent être refusées
- La manutention des conteneurs de classe 1 doit être menée avec une vigilance spéciale, les portiques et engins de manutention et de transport utilisés doivent être en bon état de fonctionnement, leurs systèmes de sécurité ne doivent présenter aucune défaillance
- La zone de manutention doit être balisée et clairement indiquée comme zone spéciale

- protégée de la circulation des véhicules tracteurs et d'autres véhicules
- Le nombre de personnes admises à se trouver simultanément dans les zones à proximité de la manutention des marchandises de classes 1 doit être aussi réduit que possible pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, compte tenu des nécessités des chargements.

En outre des dispositions de sécurité sus mentionnées, l'AIPPP peut exiger pour certaines escales, des dispositions particulières de sécurité.

L'AIPPP peut interdire ou faire cesser la manutention des marchandises dangereuses de classe 1 en cas de conditions météorologiques jugées défavorables.

116-2 AUTRES DISPOSITIONS

Voir RPM

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

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

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

La vitesse des véhicules et engins manutentionnant des marchandises dangereuses de classe 1 (sauf 1.4) doit être réduite.

117 ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS

Voir RPM

Il est interdit d'empoter ou dépoter les marchandises de la classe 1 dans le port de Mayotte sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP et des autorités compétentes.

118 PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

119 AVITAILLEMENT

Voir RPM

120 NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

CLASSE 2 : GAZ COMPRIMÉS, LIQUEFIÉS OU DISSOUS

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

210 CHAMPS D'APPLICATION

Voir RPM

211 PROPRIÉTÉS

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

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

212-1 DISTANCE DE PROTECTION

Voir RPM

La distance de protection est portée à cinquante (50) mètres pour les navires et bateaux en opération de chargement, de déchargement ou de transfert. Cette distance de protection peut toutefois être augmentée selon le type de gaz et les circonstances fixées par l'AIPPP.

La distance de protection peut être réduite à vingt-cinq (25) mètres en dehors des opérations mentionnées ci-dessus (attente à quai, manœuvres portuaires).

213 ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LE PORT

213-1 DURÉE DE SEJOUR

Voir RPM

213-2 SÉCURITÉ DES MOUVEMENTS

Voir RPM

Les manœuvres des navires pétroliers et des navires gaziers au terminal pétrolier-gazier sont obligatoirement effectuées avec deux (2) remorqueurs sauf pour les navires de moins de 150 m équipés de propulseur (dans ce cas 1 seul remorqueur est autorisé).

La capitainerie peut demander pour tous types de navires d'effectuer leurs manœuvres avec deux (2) remorqueurs en fonction notamment des déficiences techniques éventuelles du navire et des conditions météorologiques du moment.

Le transit des camions citerne contenant du gaz entre Petite Terre et Grande Terre exclu tout autre transport de marchandise ou de passagers sur la barge.

214 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

Voir RPM

Les élingues non métalliques sont préférées pour la manutention des colis. Toutes précautions doivent être prises pour éviter des étincelles pouvant se produire par le contact des parties métalliques du pont du navire ou bateau avec les objets dont la manutention risque de provoquer des étincelles.

215 GARDIENNAGE

Voir RPM

216 DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Voir RPM

L'AIPPP peut ordonner la présence permanente d'un piquet incendie munis du matériel adéquat. L'exploitant informe systématiquement le SIS 976 avant toute escale au TPG.

217 MANUTENTION

Voir RPM

218 RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES

Voir RPM

219 PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ

Voir RPM

En dehors des postes spécialisés, l'entrée dans la zone doit être faite avec des détecteurs de gaz portatifs pour assurer une couverture des risques éventuels d'émissions de gaz.

Tout choc ou chute de conteneurs contenant des gaz toxiques ou inflammables doit être immédiatement signalé à l'AIPPP.

Les conteneurs recevant des bouteilles de gaz toxique et/ou inflammable, en particulier de chlore ou tri fluorure de bore doivent être placés au niveau du sol, éloignés des conteneurs des marchandises inflammables conformément à l'annexe 3 du RPM, de tout risque d'atteinte par une nappe de liquide inflammable s'écoulant accidentellement des marchandises sur les terre-pleins ou dans les réseaux d'eau pluvial et à l'écart des zones de passages fréquents d'engins de manutention.

220 EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

Voir RPM

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

CLASSE 3 : LIQUIDES INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

310 CHAMPS D'APPLICATION

Voir RPM

311 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

Les conditions d'accueil et de manœuvres des pétroliers sont fixées dans l'avis aux usagers du port n°33/2015.

Les manœuvres de nuit sont interdites aux Badamiers, ainsi qu'au Terminal Pétro-Gazier (TPG) en cas d'insuffisance de l'éclairage.

Les manœuvres des navires pétroliers et des navires gaziers au terminal pétrolier-gazier sont obligatoirement effectuées avec deux (2) remorqueurs sauf pour les navires de moins de 150 m équipés de propulseur (dans ce cas 1 seul remorqueur est autorisé).

La capitainerie peut demander pour tous types de navires d'effectuer leurs manœuvres avec deux (2) remorqueurs en fonction notamment des déficiences techniques éventuelles du navire et des conditions météorologiques du moment.

312 AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

Pour chaque cas d'avitaillement, l'AIPPP a établi des consignes et listes de contrôle qui figurent dans l'annexe 3 du présent règlement. Elles peuvent être renforcées ou modifiées en fonction de la nature de l'opération, des conditions météorologiques et des moyens de lutte contre les sinistres existants. L'avitaillement des navires de commerce est réalisé avant l'ouverture du Port et en dehors des opérations commerciales.

313 GARDIENNAGE

Voir RPM

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

314 DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Voir RPM

L'AIPPP peut ordonner la présence permanente auprès du navire d'un piquet incendie munis du matériel adéquat. L'avitaillement au niveau du quai Issoufaly et Ballou est autorisé uniquement lors de l'absence de passagers.

Le transit des camions citerne contenant des liquides inflammables entre Petite Terre et Grande Terre exclu tout autre transport de marchandise ou de passagers sur la barge.

L'exploitant informe systématiquement le SIS 976 avant toute escale au TPG.

315 EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD

Voir RPM

Les bateaux et engins de servitude équipés de systèmes assurant une surpression et une étanchéité des locaux d'habitation, pourront déroger aux dispositions de l'article 315 du R.P.M après autorisation de l'AIPPP.

CLASSE 4.1 : SOLIDES INFLAMMABLES

DISPOSITIONS GENERALES

410 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

411 DEPOTS A TERRE

Voir RPM

Le dépôt de marchandises de classe 4.1 est interdit, sauf sous certaines conditions et accord préalable de l'AIPPP.

412 GARDIENNAGE

Voir RPM

CLASSE 4.2 : MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE

DISPOSITIONS GENERALES

420 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

421 GARDIENNAGE

Voir RPM

**CLASSE 4.3 : MATIERES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DEGAGENT DES GAZ
INFLAMMABLES**

DISPOSITIONS GENERALES

430 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

431 MANUTENTION DES COLIS

Voir RPM

CLASSE 5.1 : MATIERES COMBURANTES

DISPOSITIONS GENERALES

510 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

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

Voir RPM

DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

Les marchandises de n°ONU 1942, 2067, 2426 et 3375 ne doivent pas séjourner sur les quais plus qu'il n'est nécessaire pour les opérations commerciales.

512 PROPRIETES

512-1 RISQUES LIES A LA DECOMPOSITION

Voir RPM

512-2 RISQUES D'EXPLOSION

Voir RPM

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

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

514 ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LE PORT

Voir RPM

Sous réserve de la disponibilité des dispositifs de prévention et de lutte contre les sinistres définis par l'article 518 du présent règlement, le tonnage maximum 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 (NASC) admis au chargement ou au déchargement sur un même navire dans le port de Longoni est de 200 tonnes.

Ces quantités peuvent être majorées en cas de mise en place de moyens incendie supplémentaires en accord avec l'AIPPP.

515 RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

Voir RPM

Le nitrate d'ammonium en vrac est proscrit.

516 DEPOT A TERRE

Voir RPM

Le dépôt à terre des marchandises de n°ONU 1942, 2067, 2426 et 3375 est interdit.

Pour des raisons exceptionnelles et dûment justifiées, le dépôt peut être autorisé sous réserve de l'accord préalable de l'AIPPP et du respect de prescriptions particulières.

517 GARDIENNAGE

Voir RPM

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

Voir RPM

Le quai n°2 du port de Longoni doit assurer un débit immédiat minimal de 100 t/h.

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

Voir RPM

Le contrôle du respect par l'exploitant des conditions de disponibilité en eau et le bon fonctionnement du matériel doit être réalisé au moins une fois par an. Ce contrôle doit se faire sur le secteur le plus éloigné de l'arrivée d'alimentation générale de la zone. L'exploitant rend compte à l'AIPPP de ses

contrôles et de la conformité aux dispositions du présent règlement.

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

Lorsque la quantité de marchandises à manutentionner dépasse la masse maximale admissible à un poste à quai, les dispositifs de fourniture d'eau incendie supplémentaire mis en œuvre dans le cadre de l'article 518 du RPM doivent être soumis à l'avis du SIS976.

CLASSE 5.2 : PEROXYDES ORGANIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

520 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

521 DEPOTS A TERRE

Voir RPM

Le dépôt de marchandises de classe 5.2 est interdit.

Pour des raisons exceptionnelles et dûment justifiées, le dépôt peut être autorisé sous réserve de l'accord préalable de l'AIPPP et du respect de prescriptions particulières.

522 GARDIENNAGE

Voir RPM

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

Voir RPM

CLASSE 6.1 : MATIERES TOXIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

610 PROPRIETES

Voir RPM

Le dépôt de marchandises de classe 6.1 est interdit.

Pour des raisons exceptionnelles et dûment justifiées, le dépôt peut être autorisé sous réserve de l'accord préalable de l'AIPPP et du respect de prescriptions particulières.

611 GARDIENNAGE

Voir RPM

CLASSE 6.2 : MATIERES INFECTIEUSES

DISPOSITIONS GENERALES

620 PROPRIETES

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

621 DEPOTS A TERRE - STOCKAGE

Voir RPM

Le dépôt de marchandises de classe 6.2 est interdit.

Les matières de la classe 6.2 sont soumises à l'entrée et sortie directe sur le port de Mayotte. Elles ne doivent être mises en dépôt à terre ou ne doivent être stockées qu'après obtention exceptionnelle de l'accord des autorités sanitaires du port, qui précisent les conditions et limites de cette opération.

622 OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT

Voir RPM

623 DISPOSITIONS SPECIALES EN CAS DE FUITE OU DE COLIS ENDOMMAGE

Voir RPM

Si une personne responsable du transport ou de l'ouverture de colis contenant des matières infectieuses constate que le colis est endommagé ou présente une fuite, elle doit :

- Eviter de manipuler le colis ou le manipuler le moins possible ;
- Inspecter les colis voisins pour déceler une contamination éventuelle et mettre de côté tout colis qui aurait été contaminé ;
- Informer l'AIPPP et lui indiquer notamment dans quels autres pays de transit des personnes auraient pu être exposées au danger ;
- Aviser l'expéditeur et/ou le destinataire.

CLASSE 7 : MATIERES RADIOACTIVES

DISPOSITIONS GENERALES

710 PROPRIETES

Voir RPM

711 REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

Voir RPM

711-1 DISPOSITIONS RELATIVES A LA PROTECTION ET AU CONTROLE DES MATIERES NUCLEAIRES

Voir RPM

711-2 DISPOSITIONS RELATIVES A LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS CONTRE LES DANGERS DES RAYONNEMENTS IONISANTS :

Voir RPM

DISPOSITIONS APPLICABLES

712 DEPOT A TERRE

Voir RPM

713 GARDIENNAGE

Voir RPM

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

714-1 QUAIS ET TERRE-PLEINS

Voir RPM

714-2 DECONTAMINATION

Voir RPM

715 MANUTENTION DES COLIS

Voir RPM

CLASSE 8 : MATIERES CORROSIVES

DISPOSITIONS GENERALES

810 PROPRIETES

Voir RPM

811 PRESCRIPTIONS

Voir RPM

Après manutention de matières corrosives, il faut accorder une attention particulière aux éventuelles fuites, étant donné que les résidus risquent d'être très corrosifs pour des structures métalliques qui peuvent être manipulées au même endroit. Tout espace contaminé doit être convenablement nettoyé (sachant que certaines matières réagissent violemment avec l'eau) puis examiné avant de servir au transport d'autres cargaisons.

CLASSE 9 : MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS

DISPOSITIONS GENERALES

910 CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

MESURES APPLICABLES

911 DEPOTS A TERRE

Voir RPM

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

Les marchandises concernées font l'objet de consignes particulières qui fixent les modalités pratiques de dépôt ou de déchargement (cas de certaines marchandises en vrac).

912 ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

913 AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9

Voir RPM

914 FUMIGATION

Voir RPM

L'exploitant respectera les conditions de fumigation de l'AIPPP :

- La demande de fumigation est transmise à la capitainerie du port 48h avant l'intervention.
- L'entreprise doit-être agréée par la DAAF et le certificat d'agrément annuel est transmis à la capitainerie.
- Son personnel doit être formé et doit détenir l'attestation requise pour l'emploi des fumigants.
- Les opérations de fumigation s'effectuent sur la zone désignée par la capitainerie.
- Le conteneur est signalé par pose d'étiquettes réglementaires sur les portes.
- Du balisage par rubalise est mis en place autour du conteneur.
- Le conteneur est cadenassé et la clé est détenue par l'entreprise intervenante.
- Le conteneur ne doit pas être déplacé durant sa mise sous gaz.
- La DAAF, l'exploitant du terminal et les entreprises de manutention sont informées de la fumigation.
- Le certificat de fumigation doit parvenir à la capitainerie à l'issue des opérations avec indication de la nature du produit utilisé.

ANNEXES

ANNEXE 1 : POSTES ET MATIERES DANGEREUSES AUTORISEES

ANNEXE 2 : CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CLASSE

ANNEXE 3 : FICHES DE CONTROLE – CHECK-LIST

**ANNEXE 4 : LOCALISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET ZONE DE DEPOT DES
CONTENEURS DE MD**

ANNEXE 5 : NOTICE TO MASTERS

ANNEXE 1 : POSTES ET MATIERES DANGEREUSES AUTORISEES

| | |
|---|--|
| ✓ | Autorisé |
| • | Autorisé avec certaines restrictions et prescriptions de sécurité à respecter : <ul style="list-style-type: none"> - Transit : restrictions données par l'AIPPP concernant les classes 1, 6.2 et 7 - Transbordement : interdit pour les classes 1, 4.1, 5.1, certaines 5.2, 6.2 et 7 / sauf autorisation exceptionnelle de l'AIPPP - Import/export : restrictions données par l'AIPPP concernant les classes 1, 4.1, 5.1, certaines 5.2, 6.2 et 7 |
| / | Non autorisé |
| - | Non concerné |

| Lieu | Poste à quai | Exploitant | Trafic passagers | Soutage | Transit | Transbordement | Import/Export | | Remarques |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|------------------|---------|---------|----------------|--|-----------------------------|--------------|
| | | | | | | | Type | Classes de MD autorisée | |
| Port de Longoni | Quai n°1 | MCG | • | ✓ | • | • | Conteneurs, colis, vrac solide | • | |
| | Quai n°2 | MCG | • | ✓ | • | • | Conteneurs, colis | • | |
| | Ponton de servitude | Département de Mayotte | / | / | - | - | - | - | |
| | Quai secondaire | MCG | • | ✓ | • | • | Conteneurs, colis. | • | |
| Ponton Ballou (Petite Terre) | Terminal pétro-gazier | SIGMA TOTAL-SMSPP | / | Projet | 3 + 2.1 | 3 | Liquides hydrocarbonés vracs en import + GPL en import | 3 en import + 2.1 en import | Projet TOTAL |
| | IP 003 | Département de Mayotte | ✓ | ✓ | / | / | / | / | |
| Rampe COLAS (Grande terre) | IP 004 | | ✓ | / | • | / | Conteneurs /Colis | • | |

| Lieu | Poste à quai | Exploitant | Trafic passagers | Soutage | Transit | Transbordement | Import/Export | | Remarques | | |
|---|--------------|------------------------|------------------|---------|---------|----------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------|--|--|
| | | | | | | | Type | Classes de MD autorisée | | | |
| Rampe 5/5 Nord (Grande terre) | IP 005 | Département de Mayotte | ✓ | / | / | / | / | / | / | | |
| Rampe 5/5 Sud (Grande terre) | | | ✓ | / | / | / | Conteneurs /Collis | • | | | |
| Ponton flottant (Grande terre) | ✓ | | / | / | / | / | / | / | | | |
| Rampe d'accostage dite Issoufali (Petite Terre) | IP 007 | | ✓ | / | / | / | Conteneurs /Collis | • | | | |
| Rampe Ballou (Petite Terre) | IP 008 | | ✓ | / | / | / | Conteneurs /Collis | • | | | |
| Sealine Badamiers (Petite terre) | IP 009 | | / | - | 3 | 3 | Liquides hydrocarbonés vrac en import | • | 3 en import | | |
| TOTAL | | | | | | | | | | | |

ANNEXE 2 : CONDITIONS DE PASSAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CLASSE AU TERMINAL A CONTENEURS – PORT DE LONGONI

| | |
|----|--|
| EI | Enlèvement immédiat qui inclut le temps de stationnement des marchandises nécessaire aux moyens de manutention et de transport pour son enlèvement et des formalités administratives |
| - | Des autorisations exceptionnelles peuvent être accordées par l'AIPPP et les autorités compétentes qui précisent les conditions et limites de stockage. Temps de séjour limité à : <ul style="list-style-type: none"> • 3 jours en import • 3 jours en export • 6 jours en cas de transbordement sauf autorisation spéciale de l'AIPPP, sur demande dûment justifiée de l'opérateur ou concessionnaire. |

| Classe | N°ONU | Demande préalable | Gardiennage rapproché | Stationnement sur les terminaux à conteneurs | | Remarques |
|--------|-------|-------------------|-----------------------|--|----------------|-----------------------------|
| | | | | Chargement / Déchargement | Transbordement | |
| 1 | - | Oui | Oui | EI | Sous condition | Intervention des militaires |
| 2.1 | - | Non | Non | 3 jours | 6 jours | |
| 2.2 | - | Non | Non | 3 jours | 6 jours | |
| 2.3 | - | Non | Oui/Non selon les cas | 3 jours | 6 jours | |
| 3 | - | Non | Non | 3 jours | 6 jours | |
| 4.1 | - | Oui | Sous condition | EI | Sous condition | |

| Classe | N°ONU | Demande préalable | Gardiennage rapproché | Stationnement sur les terminaux à conteneurs | | Remarques |
|--------|--------------------------|-------------------|------------------------|--|----------------|--|
| | | | | Chargement / Déchargement | Transbordement | |
| 4.2 | - | Non | Oui si > 100 T de GE I | 3 jours | 6 jours | |
| 4.3 | - | Non | Oui/Non selon les cas | 3 jours | 6 jours | |
| 5.1 | Tous sauf ONU ci-dessous | Non | Oui/Non selon les cas | 3 jours | 6 jours | |
| | 1942 | | | | | |
| | 2027 | Oui | Oui | EI | | |
| | 2426 3375 | | | | | |
| 5.2 | - | Oui | Oui | EI | | |
| 6.1 | - | Non | Sous condition | EI | Sous condition | |
| 6.2 | - | Oui | Oui | EI | | Intervention des autorités sanitaires |
| 7 | - | Oui | Oui | EI | | Intervention des autorités compétentes |
| 8 | | Non | Oui/Non selon les cas | 3 jours | 6 jours | |
| | - | Non | Oui/Non selon les cas | 3 jours | 6 jours | |
| 9 | 3245 | Oui | Oui/Non selon les cas | EI | | |
| | 2071 | Oui | Oui | EI | | |

LISTE DE CONTROLE NAVIRE / TERRE**SHIP / SHORE SAFETY CHECK-LIST**

- PART "A" VRACS LIQUIDES GENERALITES / *BULK LIQUID GENERAL* → *Voir RPM*
- PART "B" LIQUIDES CHIMIQUES EN VRAC / *BULK LIQUID CHEMICALS* → *Voir RPM*
- PART "C" GAZ LIQUEFIES EN VRAC / *BULK LIQUEFIED GASES* → *Voir RPM*

- PART "D" SOLIDES EN VRAC / DRY BULK
- AVITAILLEMENT PAR CAMION-CITERNE / BUNKERING CHECK-LIST SHIP-TANKER TRUCK

Liste de contrôle navire / terre SHIP/SHORE SAFETY CHECK-LIST

Part "D"

VRACS SOLIDES GENERALITES / DRY BULK GENERAL

Nom du navire / Ship's name :

Quai / Berth :

Date d'arrivée / Date of arrival : Heure / Time :

Chargement / Loading Déchargement / Unloading

Nature de la marchandise / Type of goods :

Quantité / Quantity (tonnes/tons) :

Terminal et n° de poste / Terminal and n° of berth :

Tirant d'eau maximal admissible à quai / Maximum admissible draught in berth :

Tirant d'eau Avant à l'arrivée / Forward arrival draught:

Tirant d'eau Arrière à l'arrivée / Aft arrival draught:

Tirant d'eau Avant au départ calculé / Forward calculated dept draught:

Tirant d'eau Arrière au départ calculé / Aft calculated dept draught:

Le capitaine du navire reste toujours le responsable de la sécurité des opérations de chargement et déchargement du navire, dont les détails doivent être confirmés au terminal à travers le plan de chargement ou de déchargement. En outre, il doit s'assurer que cette checklist soit renseignée en concertation avec le terminal avant le début des opérations de chargement ou de déchargement.

Ship's Captain is responsible at all times for the safe loading and unloading of the ship, details of which should be confirmed to the terminal in the form of a loading or unloading plan. In addition he should ensure that the checklist is completed in consultation with the terminal, before loading or unloading is commenced.

Le capitaine du navire et les responsables du terminal, ou leurs représentants doivent remplir la liste de contrôle ensemble. La sécurité des opérations nécessite qu'ils répondent affirmativement à toutes les questions, et cochent les cases. Si cela n'est pas possible, il est nécessaire d'en donner la raison et de parvenir à un accord entre le navire et le terminal et éventuellement l'AIPPP, sur les précautions à prendre. Lorsqu'une question est jugée sans objet, écrire « N/A » (Non Applicable) en expliquant pourquoi, s'il y a lieu.

The Ship's Master and responsible of terminal, or their representatives, shall complete the checklist jointly. The safety of operations requires that all questions shall be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship/terminal and Port Authority. If a question is considered to be not applicable write N/A, explaining why if appropriate.

Toute procédure ou accord doit être écrit dans la colonne " remarks " ou sur un document particulier. Dans tous les cas la signature de l'ensemble des parties est requise.

Any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this check-list or other mutually agreed form. In either case, the signature of all parties is required.

En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans la permission de l'AIPPP.

In case of a negative answer, the operation will not be carried out without the permission of the Port Authority.

Lorsque ce symbole figure dans les colonnes « navire » ou « Terminal », les vérifications doivent être effectuées par la partie concernée.

When this symbol appears in the columns "Ship" or "Terminal", the checks must be made by the party concerned.

| GENERAL | SHIP | SHORE | REMARKS |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| D1 Est-ce que le tirant d'eau et d'air sont en adéquation avec l'opération prévue ? <i>Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation?</i> | <input type="checkbox"/> | | |
| D2 L'amarrage est-il correct, en adéquation avec la marée, la houle, les conditions météorologiques, le courant et le trafic à proximité ? <i>Are mooring arrangements adequate for all effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?</i> | <input type="checkbox"/> | | |
| D3 En cas d'urgence, le navire peut-il évacuer rapidement et quitter le poste d'accostage à tout moment en sécurité ? <i>In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D4 La coupée est-elle disposée et sécurisée ? L'accès entre le navire et le quai est-il sécurisé ? <i>Is the gangway in position and secured? Is there safe access between the ship and the wharf?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D5 Le système de communication entre le navire et le quai est-il opérationnel ? Moyens de communication : Langue : Canaux radio / N° de Tél : <i>Is the agreed ship/shore communications system operative?</i> <i>Communication means</i> <i>Language:</i> <i>Radio channels/ phone numbers:</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D6 Les personnes à contacter pendant les opérations sont-elles clairement définies et connues de tous ? Personnes chargées des contacts côté navire : Personnes chargées des contacts côté Terminal : Lieu : <i>Are the liaison contact persons during operations positively identified?</i> <i>Ship contact persons:</i> <i>Terminal contact person(s):</i> <i>Location:</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D7 Le personnel à quai et à bord est-il compétent pour intervenir en cas d'urgence ? <i>Are adequate crew on board and adequate staff in the terminal, for emergency?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D8 Les opérations de soutage ont-elles été notifiées et validées ? <i>Have any bunkering operations been advised and agreed?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D9 Les réparations prévues à quai ou sur le navire accosté, ont-elles été notifiées et validées ? <i>Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D10 Existe-t-il une procédure pour signaler et enregistrer les éventuels dommages et incidents ? <i>Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D11 Le navire a-t-il en sa possession une copie des règles applicables au port, incluant les règles spécifique à la sécurité des personnes et de l'environnement, ainsi que les procédures d'urgence ? <i>Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D12 L'affréteur a-t-il donné au capitaine du navire les caractéristiques du navire et de son chargement conformément au chapitre VI du règlement SOLAS ? <i>Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?</i> | <input type="checkbox"/> | | |
| D13 Les cales et autres espaces confinés où le personnel doit intervenir sont-ils sécurisés (atmosphère non ATEX et non toxique) ? Les navires sous fumigation ou nécessitant un suivi ont-ils été identifiés et approuvés par le responsable du navire et du terminal ? <i>Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D14 Est-ce que les capacités de manutention et les limites de transport ont été transmises aux responsables du navire et du terminal à chaque chargement/déchargement ? <i>Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| GENERAL | SHIP | SHORE | REMARKS |
|---|--------------------------|--------------------------|---------|
| <i>been passed to the ship/terminal?</i> | | | |
| Loader N° :..... Rate:..... Tonnes/hr:..... Loader N° :..... Rate:..... Tonnes/hr:..... Loader N° :..... Rate:..... Tonnes/hr:..... | | | |
| D15 Est-ce qu'un plan d'opération de manutention de la cargaison a été mis en place pour chaque étape de chargement/déballastage ou déchargement/ballastage? <i>Has a cargo operations plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D16 Est-ce que les cales en mouvement sont clairement identifiées dans le plan de chargement/déchargement, en détaillant l'enchaînement, le tonnage et le niveau à transférer pour chacune des cales ? <i>Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D17 Est-ce que le plan d'arrimage, la nécessité de niveler la cargaison dans les cales a été discuté en amont, la méthode et les limites (degré d'arrimage) validées ? <i>Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D18 Est-il entendu et reconnu à bord du navire et au terminal que si le programme de ballastage/déballastage se trouve décalé par rapport aux opérations de manutention de la cargaison, celles-ci devront être interrompues jusqu'au retour à la situation normale prévue par le plan de chargement/déchargement? <i>Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast program becomes out of the step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D19 Est-ce que les procédures prévues dans le cadre des résidus à retirer des cales lors du déchargement, ont-elles été expliquées et acceptées ? <i>Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D20 Les méthodes d'ajustement de l'assiette finale du navire à charger ont-elles été arrêtées et validées? <i>Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D21 A-t-on validé une démarche de notification et d'enregistrement des dégâts dus aux opérations de manutention de la cargaison? <i>Has an approach for reporting and recording damage from cargo operations been agreed? Tonnage held by the terminal crane.</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D22 Le terminal a-t-il été avisé de la durée requise par le navire, une fois l'ensemble des opérations achevées, pour être prêt à quitter le quai ? <i>Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| D23 Une veille efficace est-elle assurée sur le pont du navire avec une surveillance particulière à l'amarrage, les défenses et les panneaux de cale. <i>Has efficient deck watch been established with particular attention to moorings, fender and hatch covers observation?</i> | <input type="checkbox"/> | | |
| D24 A la fin des opérations, le Capitaine doit déclarer que le chargement s'est effectué conformément à sa demande. La Capitainerie doit recevoir une copie de cette déclaration avant d'autoriser le départ du navire. <i>At the end of the operations, the Ship's Master has to report that the loading has been done in accordance with his demand. The harbor master's office has to receive a copy of this declaration before allowing the ship departure.</i> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

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.

We the undersigned have checked, where appropriated 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.

| Pour le navire vraquier / For bulk carrier vessel | Pour la terre/terminal / For shore/terminal |
|--|--|
| Nom / Name : | Nom / Name : |
| Grade/Rank : | Fonction/Rank : |
| Signature Cachet / Stamp: | Signature : Cachet / Stamp: |
| Date : | Heure / time: |

CHARGEMENT D'HYDROCARBURES D'UN CAMION A UN NAVIRE LOADING OF HYDROCARBONS FROM TRUCK TO A SHIP

Date : Heure/Time: Lieu/Location:
 Navire/Vessel: Cie de transport routier/Land Carrier:
 Produit/Product: Quantité requise/Required quantity:
 Pression établie au préalable/Pressure agreed to:
 Mode de communication/Type of communication:
 Verbale/verbal Par téléphone/by phone Talkie-walkie

| GENERALITES <i>General</i> | Camion- citerne <i>Tanker</i> | Navire <i>Receiving ship</i> | REMARQUES <i>Remarks</i> |
|--|---|--|---|
| 1- La procédure de communications a-t-elle été établie entre le navire et le camion-citerne ? <i>Has communication system been established between the ship and the tanker?</i> | | | |
| 2- Les signaux d'urgence et les procédures d'arrêt d'urgence ont-ils été convenus ? <i>Have emergency signals and shutdown procedures been agreed?</i> | | | |
| 3- S'il survient un orage, tous les dispositifs pour éliminer les dangers de l'électricité statique du camion et du navire doivent être déconnectés et le pompage doit cesser immédiatement. <i>In case of an electric storm, every grounding wire shall be disconnected and loading stopped immediately.</i> | | | |
| 4- Le matériel de lutte contre l'incendie et de lutte antipollution sont-ils vérifiés, prêts à être immédiatement utilisés? Le bord doit mettre à disposition à côté des connexions un extincteur adéquat au produit, du matériel de récupération des fuites (gâtes), des moyens de nettoyage du quai (sciure, granulés) et du plan d'eau (buvars, produits dispersants ou autre). Le camion doit avoir au moins un extincteur adéquat au produit, du matériel de récupération des fuites (seau) et des granulés absorbants. <i>Is fire-fighting and anti-pollution equipment checked and ready for use?</i> <i>The crew must provide nearby connections for extinguishers appropriate for the product, equipment for recovering leaks (e.g. buckets), means for cleaning the pier (sawdust, absorbent granules) and water (blotters, dispersal or other products).</i> <i>The lorry must have at least one extinguisher appropriate for the product, equipment for recovering leaks (e.g. buckets) and absorbent granules.</i> | | | |
| 5- Un périmètre de sécurité d'au moins dix mètres sera matérialisé autour des camions par tout moyen (barrières mobiles, ruban rouge et blanc, etc.) <i>A danger area of at least ten meters shall be indicated around the lorries by any means (mobile barriers, red and white ribbon, etc.)</i> | | | |
| 6- Le conducteur doit assurer la surveillance permanente des opérations à terre <i>The driver must insure the safety and security of the operations on shore</i> | | | |
| 7- Les fiches de données de sécurité des matériaux (FDS) ont été échangées sur demande pour le transfert des combustibles ? Les risques associés aux substances toxiques dans les combustibles mentionnés ont été identifiés et compris ? <i>The safety sheet (MSDS) have been exchanged on demand for the fuel transfer?</i> <i>Risks associated to the toxic substances contained in the fuel are identified and understood?</i> | | | Teneur en H ₂ S/H ₂ S content Teneur en benzène /Benzene content |
| 8- Les opérations seront surveillées du début à la fin par du personnel de la Compagnie et / ou du bord qui devra veiller à l'interdiction de fumer et de stationner dans le périmètre de sécurité <i>The operations must be supervised from start to finish by the supervisor who must enforce the ban on smoking and parking within the danger area.</i> | | | |
| 9- Le navire devra informer la Capitainerie du début et fin des opérations, ainsi que de tout incident. <i>The ship must inform the Captaincy of the start and finish of the operations, as well as of any incident that may occur.</i> | | | |

| GENERALITES <i>General</i> | Camion- citerne <i>Tanker</i> | Navire <i>Receiving ship</i> | REMARQUES <i>Remarks</i> |
|---|---|--|------------------------------------|
| 10-Tout incident ou pollution devra être signalée immédiatement à la Capitainerie. La société d'avitaillement préviendra également son donneur d'ordre <i>The Captaincy must be informed immediately of any incident or pollution.</i> | | | |

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.

We the undersigned have checked, where appropriated 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.

| Pour le camion-citerne <i>For tanker</i> | Pour le navire <i>For receiving ship</i> |
|---|---|
| Nom / Name : | Nom / Name : |
| Grade/Rank : | Fonction/Rank : |
| Signature | Signature : |
| Cachet / Stamp: | Cachet / Stamp: |
| Date : | Heure / time: |

ANNEXE 4 : LOCALISATION DES IPS ET DE LA ZONE DE DEPOT DES CONTENEURS MD

Les cartes ci-dessous présentent le périmètre des installations portuaires de Longoni.



Figure 1 : Installations de Longoni (Source : Arrêté préfectoral n°2015-784)

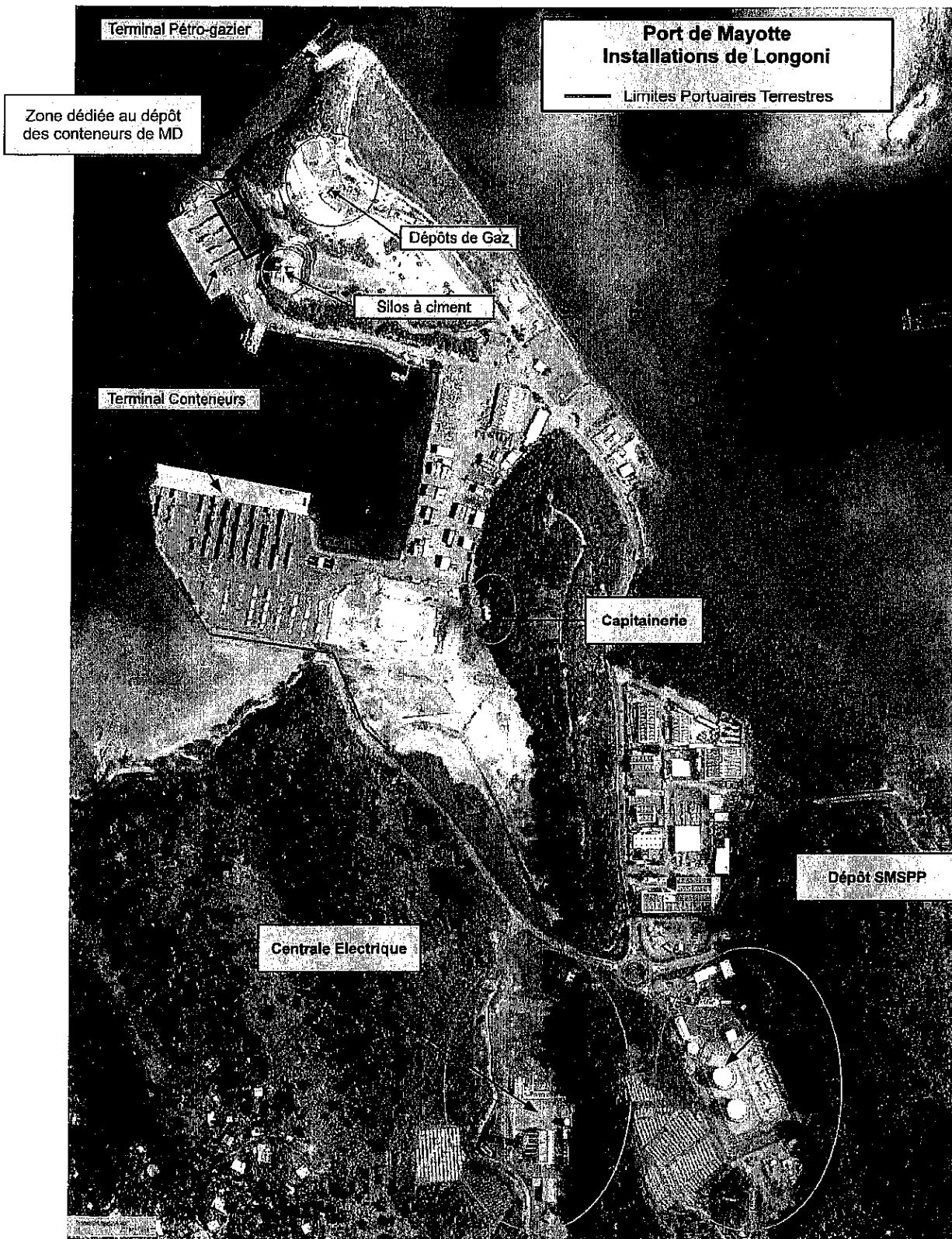


Figure 2 : Installations de Longoni – Limites portuaires terrestres (Source : Arrêté préfectoral n°2015-784)

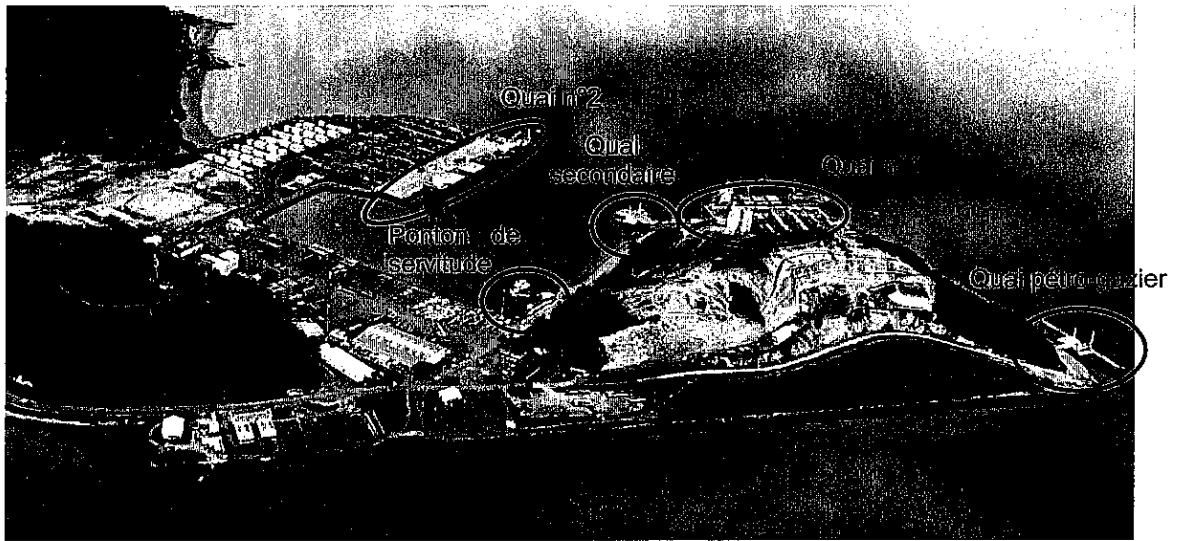


Figure 3 : Vue aérienne du port de Longoni

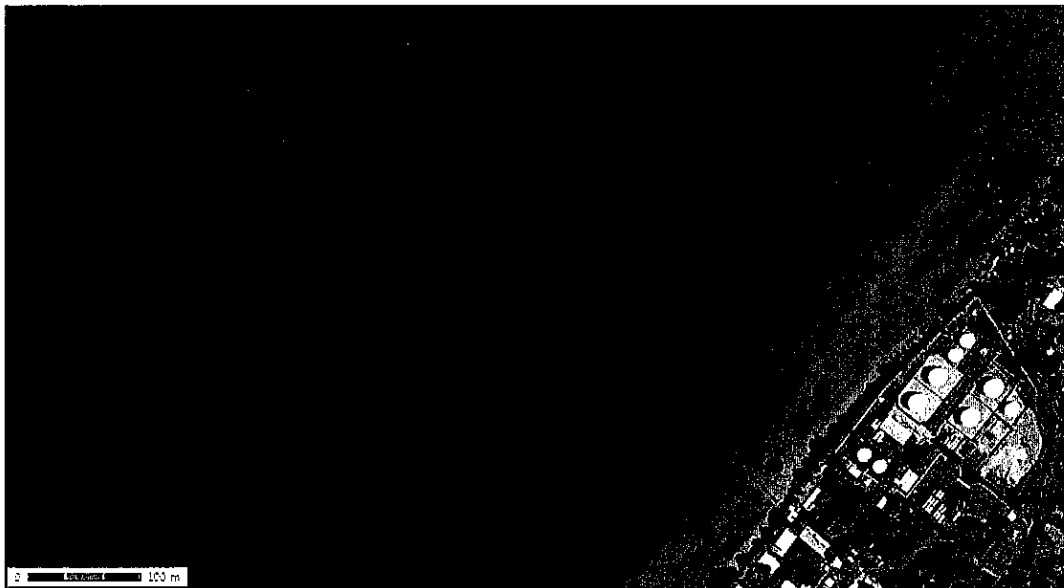


Figure 4 : Tracé de la canalisation reporté sur photo aérienne- Quai des Badamiers

La carte suivante présente les installations portuaires de Dzaoudzi :

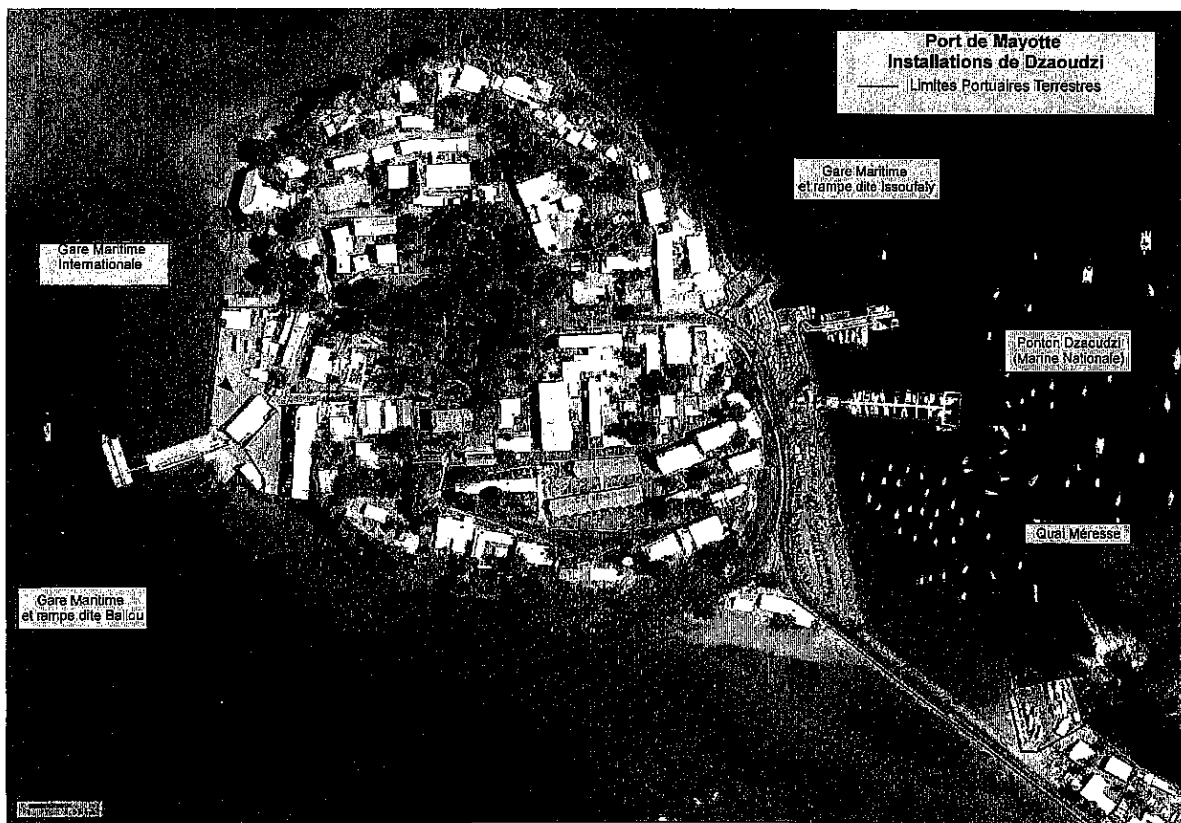


Figure 5 : Installations de Dzaoudzi (Source : Arrêté préfectoral n°2015-784)



Figure 6 : Installations de Dzaoudzi – Gare Maritime Internationale /ponton Ballou et quai Ballou (Source : Arrêté préfectoral n°2015-784)

La carte suivante présente les installations portuaires de Mamoudzou.

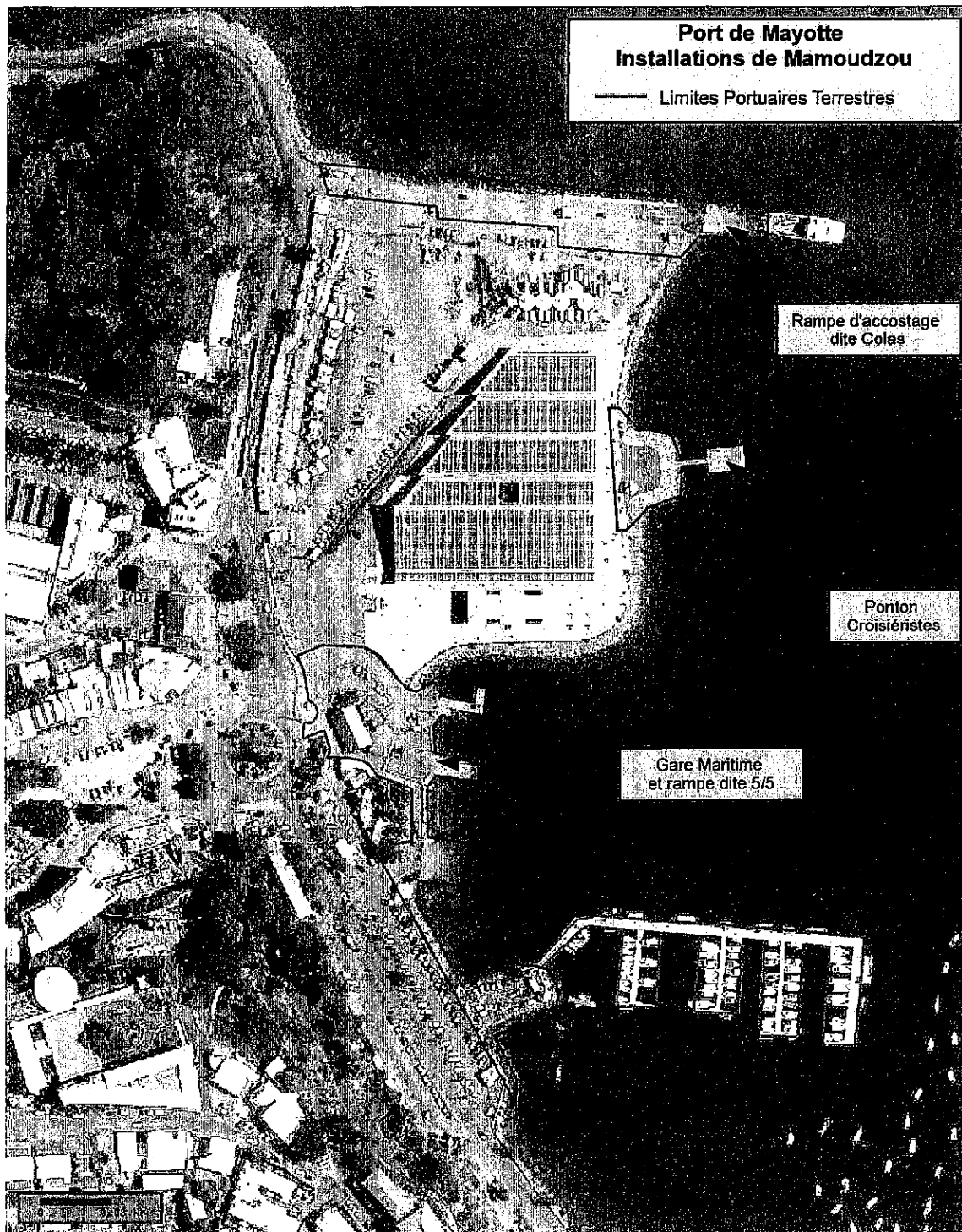


Figure 7 : Installations de Mamoudzou (Source : Arrêté préfectoral n°2015-784)

ANNEXE 5 : NOTICE TO MASTERS



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction de la Mer Sud Océan Indien
Unité territoriale de Mayotte
Capitainerie du port de Mayotte

Longoni , 09/06/2017

NOTICE TO MASTERS

TO THE MASTER OF THE M/V :

Wishing you a pleasant call at Mayotte, the Port Authorities are hereby delivering you this notice concerning :

- 1 - Incidents on board vessel or in the harbour.
- 2 - Vessel staying in port.
- 3 - Main safety precautions for tankers with flammable cargo (Drawing).

I - INCIDENT ON BOARD VESSEL OR IN THE PORT FACILITIES:

In case of fire, explosion, safety and security incidents in the port or on board the vessel, Masters must immediately inform the harbour master office.

HARBOUR MASTER'S OFFICE : + 262 269 63 76 70
+262 269 62 12 22

Longoni port : VHF Channel 12 phone (24h/24) : +262 639 69 50 88
+262 639 69 21 82
Dzaoudzi port : VHF Channel 12 phone (24h/24) : +262 639 69 50 88
+262 639 69 72 58

Mail: capitaineriemayotte@developpement-durable.gouv.fr
or capitaineriemayotte.dzaoudzi@developpement-durable.gouv.fr

PILOT STATION : (working hours) VHF Channel 12, phone +262 6 39 69 06 07

TUG BOAT : VHF Channel 12, phone: + 262 6 39 69 05 34

MAYOTTE TRAFIC : VHF channel 16, phone: or +262 269 64 45 98

AGENTS / BROKERS :

CMA CGM : +262 639 69 13 00 or +262 639 69 25 39
MSC : +262 639 69 26 24 or +262 639 09 03 73
SMART : +262 269 62 11 66 or phone +262 639 21 69 83

Service des
Informations
et des
Services
aux
Membres
du
Conseil
Départemental
de
Mayotte

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

II - NOTICE TO VESSEL STAYING IN PORT :

Vessel with dangerous cargo on board must keep permanent watch on VHF channel 12 during their call in port. The red flag must be hoisted by day and the red light must be lighted by night.

Vessel must ask authorization (via their agent) to the harbour master's office for any hot work, welding or engine dismantling during their call in port.

In case of agreement, vessels must call the harbour master office "Longoni port control" VHF channel 12 or "Dzaoudzi port control" channel 12 at the beginning and at the end of the work.

Tanks, holds or deck washing is forbidden in LONGONI port. Vessel is not allowed to throw or jettison any material or dirty water into harbour water.

Deballasting may be authorized only with clean water. In case of doubt, the harbour master will order to stop deballasting operation until analysis results (at vessel charge).

Vessel must ask harbour master permission before any shifting in the port. When the vessel is berthed, shifting is forbidden without harbour master office authorization.

Only authorized linemen are allowed to handle vessel's shorelines.

Any infraction of port safety and security rules will be fined.

Captain must pay attention to the weather forecast and watch local sea and weather conditions. Operations must be stopped in case of thunderstorm or lightning in the vicinity of the tanker.

In order to have a safe mooring, captains must carefully watch vessel mooring and pick up the slack of the lines in order to ensure a safe berthing. A watchman must be permanently on duty while the vessel is in port.

If vessel is not moored properly berthed, linemen and tug will be required for assistance, on the ship's account.

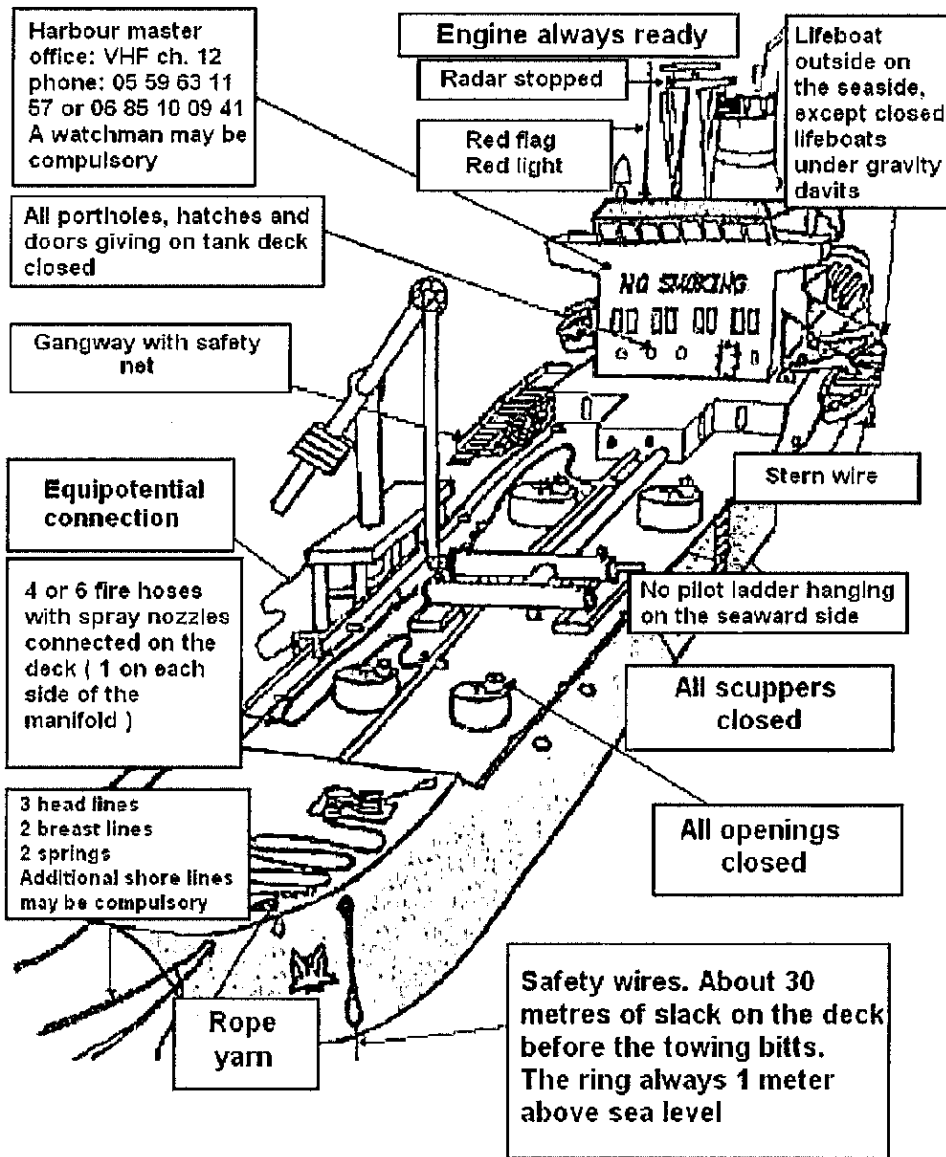
The access to vessel must be safe and insured by ship's gangway, with a net under, and with enough lighting.

Harbour Master

Master

III – MAIN SAFETY PRECAUTIONS FOR TANKERS WITH FLAMMABLE CARGO (DRAWING)

MAIN SAFETY PRECAUTIONS FOR TANKERS



Prevent
pollution
www.developpement-durable.gouv.fr