

REGLEMENT D'EXPLOITATION QUAI 20-21

2022

Entre en vigueur le 1^{er} Janvier 2022



Table des matières

ARTICLE 1 - OBJET DU REGLEMENT D'EXPLOITATION	4
ARTICLE 2- DEFINITIONS	4
ARTICLE 3 - ENTREE EN VIGUEUR	6
ARTICLE 4 - RESPECT DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR	6
ARTICLE 5 - IDENTIFICATION DES ACTIVITES ET DES INTERVENANTS/USAGERS	7
5.1- Identification des activités	7
5.2 – Identification des intervenants / usagers	7
5.3 – Obligations des intervenants / usagers titulaires d'une autorisation d'occupation précaire	7
ARTICLE 6 – CONDITIONS DE MISE A DISPOSITION DES TERRE-PLEINS DES QUAIS 20-21	9
6.1. Horaires d'activités	9
6.2 – Modalités d'affectation des postes à quai aux quais 20 et 21.....	9
6.3 - Placement à quai	10
6.4 - Annulation ou retard d'escale	10
6.5 Prévision d'escale	11
ARTICLE 7 – OPERATIONS DE DECHARGEMENT	11
7.1 Durée des opérations	11
7.2 - Utilisation des quais	11
7.3 - Utilisation des outillages.....	12
7.4 - Gestion des espaces de manutention	13
7.5 - Coactivité.....	13
ARTICLE 8 – POLLUTION PENDANT UNE OPERATION DE DECHARGEMENT.....	13
ARTICLE 9 – REGLES PARTICULIERES AUX OPERATIONS DE DECHARGEMENT D'HYDROCARBURES	13
9.1 – Conditions de déchargement d'hydrocarbures	13
9.2 – Accès aux personnes sur la zone de déchargement	14
9.3 – Précautions durant la phase de déchargement d'hydrocarbures.....	14
9.4 – Conduites à tenir en cas d'incident	15
ARTICLE 10 – NETTOYAGE APRES DECHARGEMENT	16
10.1 Nettoyage de la zone mentionnée à l'article R 5333-18 du code des transports.....	16
10.2 - Délai de nettoyage.....	16
10.3 - Nettoyage par le service bord à quais du GPMDLR	16
10.4 - Nettoyage des autres zones	17
ARTICLE 11 – REGLES DE CIRCULATIONS A L'INTERIEUR DU PERIMETRE OBJET DU PRESENT REGLEMENT.....	17
11.1 - Règles générales de circulation.....	17
11.2 - Règles spécifiques aux engins de manutention	17
11.3 - Règles spécifiques de circulation sur les quais et terre-pleins	17
11.4 - Stationnement	18
11.5 - Zones de manutention et de stockage	18
ARTICLE 12 – SECURITE	18

ARTICLE 13 – SURETE	18
ARTICLE 14 – FORCE MAJEURE	19
ARTICLE 15 – LITIGES.....	19
Liste des Annexes :.....	20

ARTICLE 1 - OBJET DU REGLEMENT D'EXPLOITATION

Le présent Règlement d'exploitation a pour objet de fixer les règles d'utilisation et les conditions d'exploitation des Quais 20 et 21, de l'ensemble des installations situées sur la superficie affectée aux dits quais.

Le présent règlement s'applique ainsi à l'intérieur du périmètre défini sur le plan figurant **en Annexe n°1**, hors les surfaces faisant l'objet d'autorisations d'occupations temporaires qui sont utilisées et exploitées sous la responsabilité des titulaires des autorisations et conformément aux dispositions de celles-ci.

En particulier, en application des dispositions du Règlement Particulier de Police de Grand Port Maritime de La Réunion (Cf. **Annexe n° 2**), le présent règlement d'exploitation fixe les conditions de mise à disposition et d'utilisation des Quais 20-21 par les intervenants et leurs préposés et toute personne intervenant sur le site en lien direct ou indirect avec des opérations de stockage, de transports, de chargement / déchargement de Navires, ou toute opération en lien avec celles définies ci-dessus.

ARTICLE 2- DEFINITIONS

Dans le présent Règlement d'exploitation, les mots et expressions suivants ont le sens indiqué ci-dessous :

Règlement d'exploitation	Désigne le présent règlement d'exploitation
Autorité portuaire	Définie aux articles L. 5331-5 et L. 5331-7 du code des Transports, l'autorité portuaire est le Président du Directoire du GPMDLR ; elle exerce la police de l'exploitation du Port qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce la police de la conservation du domaine public du port.
Autorité investie du pouvoir de police portuaire	Tel que défini à l'article L. 5331-6 et 5331-8 du code des transports, le Président du directoire du GPMDLR est investi du pouvoir de police portuaire. L'autorité exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. Elle exerce la police des marchandises dangereuses. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique.
GPMDLR : Grand Port Maritime de La Réunion ou Port Réunion	Désigne l'établissement public dénommé Grand Port Maritime de La Réunion, qui administre le port de commerce de La Réunion (Port-Réunion) conformément au décret n° 2012-1106 du 1 ^{er} octobre 2012.
Capitainerie	Tel que défini à l'article R5331-5 du code des transports : La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.

Agent consignataire	Personne physique ou morale, agissant en qualité de mandataire désigné par l'armateur d'un navire pour le représenter dans un port ou ce dernier n'a pas de bureau permanent.
Conférence Portuaire	Désigne la réunion hebdomadaire organisée par la Capitainerie, des représentants des armements, des manutentionnaires et du personnel du Grand Port Maritime De La Réunion.
Condition normale d'exploitation	Les opérations de chargement et de déchargement se déroulent de manière continue et sans contrainte technique de capacité de stockage, météorologique et océanographique...
Fenêtre d'escale	Désigne la plage horaire de travail accordée à un Navire disposant d'une priorité de 1 ^{er} ordre conformément à la décision en vigueur.
Fenêtre de maintenance préventive	Désigne les plages horaires d'indisponibilité définies par le Grand Port Maritime de La Réunion en cohérence avec les fenêtres d'escale.
Pollution	Désigne tout rejet portant atteinte à l'environnement tel que des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non...
Manutentionnaire	Désigne les sociétés de manutention qui assurent les opérations de chargement ou déchargement des navires.
Mise à disposition	Désigne le moment où le Manutentionnaire dispose de l'Outillage, après état des lieux formalisé.
Opérations	Désigne les opérations de chargement et de déchargement de marchandises ou cargaisons et colis effectués par le Manutentionnaire ou le bord au moyen des outillages mis à disposition.
Ordre de mouvement	Document établi par la Capitainerie et qui définit l'ordre chronologique des mouvements des Navires, les postes à quai attribués et le positionnement des portiques lors des appareillages et accostage. Il peut également s'agir d'un document ordonnant le mouvement d'un navire pour changer de quai ou se rendre sur rade
Navire	Désigne tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime, tel que défini dans le Règlement particulier de police du Grand Port Maritime de La Réunion.
Navire de Charge	Navire de commerce ayant des cales aménagées pour le transport de marchandises de divers types et de diverses formes. Cette catégorie inclut les navires frigorifiques, les navires de charge rouliers, cargos mixtes et autres navires polyvalents.
Priorité de 1^{er} ordre	Désigne la décision de l'Autorité Portuaire d'attribuer une fenêtre de priorité à un navire.
Stocks stratégiques	La liste des produits concernés par la réglementation sur les stocks stratégiques est définie par l'article L 642-3 du Code de l'énergie : 1. Essences à usage automobile et essences à usage aéronautique ; 2. Gazole, fioul domestique, pétrole lampant (autre que carburacteur) ; 3. Carburacteur ; 4. Fioul lourd ; 5. Gaz de pétrole liquéfié.

Service des bords à quai	Désigne les agents et/ou préposés du Grand Port Maritime de La Réunion compétents pour le nettoyage des quais, approvisionnement en eau des navires, et la collecte des déchets, sécurité incendie
Autorisation d'occupation temporaire (AOT)	Les articles L. 2122-6 et L. 2122-9 du code de la propriété des personnes publiques définissent l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public comme un instrument juridique qui permet à l'Etat d'accorder à un tiers un droit réel sur son domaine afin que ce dernier construise un ouvrage qu'il exploite ou qu'il loue à l'Etat.
Espace de manutention	Est identifié comme suit : Manutention bord à quai : premier bollard d'amarrage, dernier bollard d'amarrage sur une largeur de 25m Manutention sur terre-plein : en fonction des limites des AOT
Exploitant	Sont identifiés notamment comme exploitants : <ul style="list-style-type: none"> •Le donneur d'ordre de l'ensemble des prestations afférentes au déchargement de la marchandise des navires et de leur acheminement à l'extérieur des enceintes des installations portuaires des quais 20-21 ; ou de l'amenée de la marchandise dans les installations des quais 20-21 en vue de leur chargement sur un navire ; •Les entreprises qui, sous le régime domanial de l'autorisation d'occupation temporaire, exploitent des postes spécialisés ; •Les opérateurs assumant la responsabilité de l'exploitation d'un poste, appointement spécialisé ou terminal ; Pour prendre en compte certaines particularités, l'Autorité portuaire se réserve la faculté de désigner spécifiquement l'exploitant au sens du présent règlement.
Usagers	Toute personne physique ou morale qui intervient pour le compte de l'exploitant des quais 20 et 21 pour les opérations de chargement, déchargement, de réception et de stockage (exemple : manutentionnaire, l'agent maritime...)
Voies de circulation	Elles comprennent les voies de liaison, d'accès à la zone de chargement/déchargement, de l'entrée du Port à sa sortie

ARTICLE 3 - ENTREE EN VIGUEUR

Conformément aux dispositions de l'article R. 5312-35 du Code des transports, le présent Règlement sera publié par voie d'inscription dans le registre de publication mis à disposition du public au siège du Grand Port Maritime de La Réunion.

De même, le sommaire du présent Règlement sera publié par voie électronique. Cette publication sera complétée par un affichage sur le site du Port EST et à la Capitainerie.

Le Règlement d'exploitation entrera en vigueur le 01 janvier 2022.

ARTICLE 4 - RESPECT DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

Les Usagers/intervenants et leurs préposés, ainsi que toute personne physique ou morale agissant pour leur compte, doivent respecter la réglementation en vigueur issue des dispositions du code des transports, du Règlement particulier de Police du Grand Port Maritime de la Réunion, et du présent règlement.

En outre, les usagers/intervenants et leurs préposés, ainsi que toute personne physique ou morale agissant pour leur compte, doivent respecter en tant que de besoin, le RPM « marchandises dangereuses », le règlement local « Marchandises dangereuses » et le Règlement outillages et accessoires de Quai au Port Est.

ARTICLE 5 - IDENTIFICATION DES ACTIVITES ET DES INTERVENANTS/USAGERS

5.1- Identification des activités

Les Terre-Pleins 20 et 21 sont répartis en deux zones pour les activités suivantes :

➤ Zone de Stockage :

- Stockage de tout équipement nécessaire aux opérations de manutention
- Stockage de marchandises en vrac ou de marchandises conventionnelles ou conteneurisées.

➤ Zone d'exploitation :

- Chargement/déchargement des navires
- Manutentions portuaires
- Toutes Autres activités approuvées par la capitainerie

5.2 – Identification des intervenants / usagers

Toute personne physique ou morale qui intervient pour le compte de l'exploitant des quais 20 et 21 pour les activités définies à l'article 5.1.

5.3 – Obligations des intervenants / usagers titulaires d'une autorisation d'occupation précaire

5.3.1 - L'usager utilisant les moyens de stockage et les locaux du GPMDLR est tenu de mettre en place le matériel de lutte contre l'incendie adapté et de le maintenir en bon état de fonctionnement.

Sur demande du GPMDLR, l'usager sera tenu de délivrer les documents attestant de la conformité du matériel aux normes en vigueur.

Des contrôles de vérification pourront être effectués, soit par le GPMDLR, soit par un organisme agréé qu'il aura saisi, aux frais et risques de l'usager. En cas de non-conformité, l'usager devra réaliser les travaux nécessaires dans le délai prescrit par le GPMDLR.

A défaut, l'occupation pourra être révoquée de plein droit.

L'usager sera tenu de respecter toutes les consignes prescrites par le GPMDLR et, notamment, toutes les recommandations émises par ses assureurs.

Est ainsi interdite toute activité sans lien avec celle des usagers, dans les différentes enceintes du GPMDLR.

5.3.2 - Il est interdit à un usager titulaire d'une occupation de terre-plein ou autre de céder à des tiers l'usage de tout ou partie des emplacements mis à sa disposition.

5.3.3 - L'usager occupant un terre-plein ou une surface couverte doit, à l'expiration de son occupation et chaque fois qu'il en sera requis par les services du GPMDLR, agissant au nom de l'intérêt général, la rendre propre, en bon état et la réhabiliter en cas de pollution.

Dans le cas où les travaux de nettoyage ou de réhabilitation ne seraient pas ou seraient mal exécutés, la redevance pour occupation continuera à courir jusqu'au moment où les agents qualifiés du GPMDLR auront reconnu que ces emplacements ont été remis en parfait état de propreté ou dépollués.

Suivant les nécessités de l'exploitation, le GPMDLR se réserve le droit, dans le cas de non-exécution des travaux de nettoyage, de remise en bon état et de dépollution par l'occupant d'un terre-plein, voies de circulation ou toute autre surface, d'y pourvoir d'office aux frais, risques et périls de l'usager intéressé.

5.3.4 - Toutes les avaries ou détériorations, à leur matériel accessoire et aux terre-pleins qui seraient constatées pendant le cours ou à la fin de l'occupation doivent être réparées par l'usager titulaire de l'occupation temporaire ; à défaut, celles-ci seront réparées par le GPMDLR, aux frais de l'usager bénéficiant de l'occupation, à charge par celui-ci de se retourner, s'il y a lieu, contre les tiers responsables, la recherche de ces tiers ne pouvant, en aucun cas, dispenser l'usager de payer les sommes réclamées par le GPMDLR.

Pour éviter toute contestation, l'usager sollicitant une occupation devra, le jour où la remise lui sera faite des surfaces à occuper, faire constater par les agents qualifiés du service les avaries ou détériorations existantes.

Faute de réserve à ce sujet, aucune réclamation ne sera admise par la suite et toutes les avaries ou détériorations constatées seront à la charge de l'occupant.

Des états des lieux entrants et sortants seront réalisés contradictoirement.

Dans tous les cas, toutes les avaries ou détériorations survenues au cours de l'occupation, devront être signalées immédiatement par l'usager au GPMDLR.

5.3.5 - L'usager devra supporter, sans pouvoir formuler de réclamations, et sans que cela puisse entraîner une réduction des redevances d'occupation, les décalages de planning ou la gêne résultant des réparations ou modifications effectuées par le GPMDLR et/ou des entreprises intervenant pour son compte.

Aucune modification ne devra être apportée par l'usager aux terre-pleins, etc., couvrant la surface occupée par lui à moins qu'il n'en ait reçu préalablement l'autorisation écrite du GPMDLR.

5.3.6 - L'utilisateur devra se conformer, pour l'occupation des terre-pleins et surfaces couvertes mis à sa disposition, à la réglementation en vigueur et à tous les règlements du GPMDLR et, en particulier, aux règlements relatifs à la manutention, au stockage et au gardiennage des matières dangereuses dans les ports maritimes.

Il est également rappelé que le stockage sur terre-pleins à proximité des entrepôts de charges combustibles diverses (notamment emballages et palettes) sera poursuivi pour infraction à la réglementation en vigueur.

L'utilisateur devra respecter scrupuleusement les législations ou réglementations générales et spécifiques régissant l'activité exercée (législation sur les établissements classés, notamment). Il devra se tenir informé des projets de législations ou réglementations prévus au niveau national, européen et/ou international. L'utilisateur devra prendre les mesures de protection nécessaire de manière à cantonner la marchandise stockée sur son emprise.

ARTICLE 6 – CONDITIONS DE MISE A DISPOSITION DES TERRE-PLEINS DES QUAIS 20-21

6.1. Horaires d'activités

La mise à disposition des terre-pleins des quais 20-21 est possible 24h/24 du lundi au dimanche, y compris les jours fériés, sauf circonstance particulière sur décision de l'autorité portuaire.

6.2 – Modalités d'affectation des postes à quai aux quais 20 et 21

Les modalités d'affectation sont prévues à l'article 4 du Règlement Particulier de Police, au paragraphe « dispositions particulières au Grand Port Maritime de la Réunion »

Toutefois, pour les quais 20 et 21, les décisions d'attribution des postes sont prises également en considération des règles suivantes :

- Les attributions de postes aux quais 20 et 21 sont réservées en priorité 1 aux navires de croisières, en priorité 2 afin de maintenir les stocks stratégiques, en priorité 3 les vracs secs et en priorité 4 les autres navires. Pour les navires de vrac une annonce de durée d'exploitation doit être communiquée lors de la demande de poste à quai.
- Pour les navires pétroliers et vraquiers, si la capacité de stockage du site de réception est inférieure au volume de produit en vrac à décharger, l'attribution du poste à quai pourra être retardée jusqu'à la disponibilité de la capacité de stockage du site avec le volume de cargaison à décharger. Toutefois, si les conditions d'exploitations et les contraintes portuaires le permettent, l'autorité portuaire pourra l'autoriser à décharger ;
- Pour tous les navires de charge, l'attribution d'un poste à quai, en condition normale d'exploitation, se fait que lorsque les opérations de déchargement du navire s'effectuent de manière continue, et notamment sans interruption le week-end, accompagné d'un descriptif des moyens en personnel et matériel devant être mis en œuvre à cette fin ; à titre exceptionnel et sur demande motivée, un accord d'interruption des opérations le dimanche, pourra être accordé par la capitainerie en fonction des prévisions d'escales ;

- La priorité d'attribution d'un poste à quai entre plusieurs navires pourra être fondée sur la nécessité pour l'affréteur d'un de ces navires de reconstituer son stock stratégique ou son stock minimum, à charge pour l'usager d'en informer l'autorité portuaire ;
- En dehors des conditions exceptionnelles, tout navire qui arrêtera ses opérations commerciales pourra être amené à libérer son quai pour des raisons d'exploitation portuaire.

Faute d'accord et en dernier recours, l'autorité portuaire assure l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante au regard des priorités ci-avant rappelées.

En cas de déplacement d'un navire pour permettre l'accostage d'un navire prioritaire ou pour des raisons d'exploitation portuaire, les frais occasionnés pour le navire déplacé pour permettre l'accostage d'un navire prioritaire sont à la charge du navire déplacé. Ces frais concernent aussi bien le mouvement du navire (services portuaires) que ceux relevant de l'exploitation (frais de nettoyage du quai, déplacement de l'outillage...).

Toute priorité est perdue dans les cas suivants :

- la prévision d'arrivée et/ou sa confirmation ne sont pas parvenues au GPMDLR via le logiciel de déclaration des escales au moins 48 heures avant et au moins 72 heures à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée ;
- les horaires et/ou les durées d'escale sont dépassés de manière significative pouvant pénaliser l'exploitation. Exception faite en cas de panne d'outillage mis à disposition par le GPMDLR, des conditions météorologiques et océanographiques ou en cas de force majeure.

Tout navire dont les opérations commerciales sont suspendues ou terminées doit pouvoir, pour les nécessités de l'exploitation, faire mouvement ou déhaler à ses frais sur ordre de la capitainerie.

6.3 - Placement à quai

Le placement à quai des navires est ordonné et contrôlé par la capitainerie.

6.4 - Annulation ou retard d'escale

Rappel : Les armateurs ou les consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par voie électronique (logiciel de déclaration des escales), selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale ; cette demande doit être présentée au moins quarante-huit heures à l'avance et au moins 72 heures à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée.

En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter la transmission par voie électronique, elle doit être adressée par tout moyen dès que possible et a minima 48 heures avant et au moins 72 heures à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée ; elle est confirmée à la capitainerie vingt-quatre heures à l'avance par tout moyen de transmission ; en cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai.

En cas d'annulation ou retard d'escale, le Grand Port Maritime de La Réunion apprécie la possibilité de répondre à un éventuel complément ou une modification de demande d'attribution de poste à quai et n'y fait droit, que si cela est possible au regard des contraintes portuaires.

En cas d'annulation de demande d'attribution de poste à quai, le navire perd sa priorité.

Celles-ci sont appréciées au regard de l'intérêt général par l'autorité portuaire.

6.5 Prévision d'escale

Un planning trimestriel est communiqué, pour mémoire, à l'autorité portuaire, il devra être actualisé dès connaissance d'un changement.

ARTICLE 7 – OPERATIONS DE DECHARGEMENT

L'ensemble des règles précisées ci-après a valeur supérieure par rapport aux règles définies par des conventions établies de gré à gré entre les usagers et leurs prestataires.

7.1 Durée des opérations

La durée des opérations est réglée par l'article R 5333-14 code des transports, repris par le règlement de police, qui énonce que l'autorité portuaire fixe le délai dans lequel les opérations de chargement ou de déchargement doivent être exécutées, et est seule juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent donner lieu à une prorogation.

Dans le cadre de ces prérogatives telles qu'énoncées ci-dessus, l'autorité portuaire pourra être amené à imposer au navire en cours de déchargement de poursuivre les opérations jusqu'à parfait achèvement en considération des contraintes portuaires, notamment des risques de congestion.

Le navire doit libérer le poste à quai dès que les opérations de chargement ou de déchargement sont terminées, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour celles-ci.

En cas de suspension des opérations commerciales et sans pouvoir répondre à la continuité de déchargement/chargement, la capitainerie pourra ordonner un déhalage au navire sur rade ou sur un autre quai pour assurer la fluidité des opérations portuaires.

Tous les frais induits par cet ordre de mouvement sont supportés par le navire (service portuaire, exploitation ...).

7.2 - Utilisation des quais

Les opérations de déchargement sont effectuées par le manutentionnaire commis à cet effet par l'affréteur, le consignataire ou l'agent maritime sous la responsabilité de ce dernier.

Il est strictement interdit de faire des dépôts aux endroits ci-après :

- Sur les voies de circulation et les emplacements réservés au stationnement des véhicules routiers ;
- Sur les quais et en dehors des zones prévues à cet effet ;
- Aux abords des engins roulants ;
- Sur les bouches d'incendie, les regards de réseaux ou leur accès ;
- Sur les emplacements matérialisés par des marques à la peinture, réservés au dépôt des contenants à déchets et sur les voies d'accès à ceux-ci.

En cas de non-respect aux règles édictées ci-dessus, le contrevenant s'expose à des sanctions pénales et administratives.

Lors des opérations de manutention de marchandises sur un navire à quai, un passage de 3 mètres bord à quai doit être laissé afin d'assurer l'intervention d'un véhicule de secours, si besoin. La coupée du navire ne doit pas être engagée.

Il est interdit d'effectuer des dépôts de quelque durée que ce soit sur des surfaces objets d'une AOT, sauf par le titulaire de celle-ci pour son compte, ou sauf autorisation du titulaire de l'AOT ; il est rappelé que les surfaces objets d'une AOT sont mentionnées sur le plan de **l'Annexe 3**.

Les ouvrages enterrés et servitudes réseaux des titulaires d'AOT présents sur le bord à quai ou sur la zone de manutention font l'objet d'une signalisation permanente :

- Lors des opérations de déchargement et de manutention, les entreprises de manutention prennent toutes dispositions pour éviter toute dégradation ou pollution de ces installations ;
- Un état contradictoire des lieux est réalisé entre le GPMDLR et les manutentionnaires ou tout préposé et le titulaire de l'AOT propriétaire des ouvrages enterrés et réseaux avant le début et après la fin des opérations de manutention réalisées à proximité de ces réseaux, Lorsque cet état est réalisé en l'absence du titulaire de l'AOT régulièrement convié à la mesure, il est réputé contradictoire et opposable à celui-ci ; Aucune réclamation ne pourra être acceptée.
- Les entreprises de manutention sont responsables de toute dégradation survenue pendant leurs opérations, sauf à démontrer le fait d'un tiers ou l'existence d'un cas de force majeure.

7.3 - Utilisation des outillages

Les outillages qui ne sont pas la propriété du GPMDLR sont sous la seule responsabilité de leur propriétaire, qui doit s'assurer de la conformité de ceux-ci à leur utilisation, de la souscription d'une assurance en cas de sinistre et de leur stationnement à l'emplacement dédié. Les propriétaires de ces outillages doivent justifier à première demande de l'autorité portuaire du respect des mesures ci-dessus indiquées.

7.4 - Gestion des espaces de manutention

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à une autorisation de l'autorité portuaire.

Il est rappelé que durant toute la période des opérations de manutention, le manutentionnaire ou son préposé est seul responsable de l'espace de manutention.

7.5 - Coactivité

En cas de coactivité, il est strictement interdit d'effectuer en simultané des opérations commerciales pouvant porter atteinte à l'une des marchandises, en particulier pour les cargaisons alimentaires telles que céréales.

L'utilisation et le déplacement des trémies doit se faire dans le strict respect des règles de sécurité, de sûreté et sous la seule responsabilité de son utilisateur.

Un plan de prévention pourra être demandé aux usagers concernés par des situations de coactivité.

ARTICLE 8 – POLLUTION PENDANT UNE OPERATION DE DECHARGEMENT

Il est strictement interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux, cargaison ou autres.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doit être immédiatement déclaré à la capitainerie, sans délai, par tout moyen de communication.

Le responsable des rejets ou déversements, et notamment le capitaine ou le représentant du navire, bateau ou engin flottant ou le manutentionnaire, ou l'exploitant est tenu à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces déversements et, le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins.

Tout manquement constitue une infraction passible de sanctions pénales et administratives.

ARTICLE 9 – REGLES PARTICULIERES AUX OPERATIONS DE DECHARGEMENT D'HYDROCARBURES

9.1 – Conditions de déchargement d'hydrocarbures

Le chargement et le déchargement d'hydrocarbures entrant dans la catégorie des liquides inflammables sont autorisés au quai 21 aux conditions suivantes :

- Non-simultanéité des activités de transfert de liquide inflammable et des activités de manutention sur le même navire ;
- Eloignement de 30 m du bord à quai des autres matières dangereuses ou facilement combustibles,
- le quai 21 doit être nettoyé et propre avant et après chaque opération de manutention ;
- Les bras de chargement et les canalisations devront être purgés et les quais exempts de toute trace d'hydrocarbure après chaque opération de transfert de liquide inflammable

Ces postes devront alors être équipés des matériels et dispositifs mobiles de lutte contre l'incendie et la pollution et de barrières de sécurité.

9.2 – Accès aux personnes sur la zone de déchargement

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

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

Le personnel affecté à la manutention sur le quai 21, y compris les opérateurs intérimaires ou en contrat à durée déterminée, reçoit une formation initiale et périodique sur les risques inhérents aux opérations de manutention.

Le cursus de formation et ses exigences sont décrits dans une procédure.

Cette formation traite a minima :

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

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

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

9.3 – Précautions durant la phase de déchargement d'hydrocarbures

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

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

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

Avant la mise en route des opérations, chaque intervenant doit vérifier le bon état des installations dont il a la responsabilité et s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sécurité qui le concernent au regard de la réglementation en vigueur, des prescriptions de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et des consignes particulières à chaque installation.

Le responsable des opérations ou son représentant, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau doivent vérifier en commun, en particulier, l'étanchéité des raccordements, la mise en place des dispositifs de sécurité, le bon fonctionnement des moyens de télécommunications et des alarmes (téléphone, interphone, V.H.F.).

Le responsable des opérations ou son représentant, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau doivent convenir, par écrit, des modalités de pompage ou des autres moyens de transbordement, et d'arrêt d'urgence des opérations, conformément à la liste de contrôle annexée au RPM ou de celle de l'exploitant.

A bord des navires et bateaux en cours de chargement ou de déchargement, ainsi qu'à terre, un personnel qualifié suivra constamment les opérations et les fera cesser immédiatement, s'il y a lieu.

Ce personnel ne s'éloignera en aucun cas de son poste et il devra être constamment en mesure de fermer ou de faire fermer les vannes de dépotage des canalisations, et prendre les premières mesures qui s'imposent.

Le nombre des agents qualifiés surveillant les opérations à terre sera au minimum de quatre. L'un d'eux devra se tenir constamment au poste de commande ou auprès des vannes des canalisations.

Les agents devront rester en liaison constante avec le site de réception.

9.4 – Conduites à tenir en cas d'incident

L'autorité portuaire doit immédiatement être informée au moyen de tout support de communication ou de signaux d'alerte.

En cas d'alerte, toute opération doit cesser immédiatement.

La capitainerie informe si nécessaire les navires à quai au poste 20 et postes voisins, en fonction de la gravité de l'incident. Ces navires peuvent être amenés à stopper leurs opérations en prenant les dispositions pour un appareillage.

En outre, les mesures suivantes doivent immédiatement être mise en œuvre :

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

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

ARTICLE 10 – NETTOYAGE APRES DECHARGEMENT

L'ensemble des règles précisées ci-après ont priorité sur les règles définies par des conventions établies de gré à gré entre les usagers et leurs prestataires.

10.1 Nettoyage de la zone mentionnée à l'article R 5333-18 du code des transports

Après la fin des opérations de chargement/déchargement ou lors d'un déplacement sur ordre, l'agent maritime a l'obligation de procéder ou faire procéder au nettoyage de la zone mentionnée à l'article R 5333-18 du code des transports de tous résidus de cargaison ; les fines et résidus de produits déchargés (clinker, charbon, céréales etc...) ne doivent en aucun cas être rejetés dans le bassin.

Pour sa part, le propriétaire du navire, son armateur ou son représentant, ou l'exploitant a la charge de procéder ou faire procéder sans délai et à ses frais à l'enlèvement des déchets, détritiques ou tous autres matériaux divers déposés sur le quai par le navire.

En cas de déplacement du navire pour les nécessités de l'exploitation ou l'exécution des travaux du port, décidé par l'autorité portuaire, le navire ou le propriétaire du navire, son armateur ou son représentant, ou l'exploitant aura en outre la charge de procéder ou faire procéder sans délai et à ses frais à l'enlèvement des déchets, détritiques ou tous autres matériaux divers déposés sur le quai par le navire.

Les prestataires de nettoyage devront présenter leur mode opératoire afin d'être validé par l'autorité portuaire, les prestations de nettoyage devront être conformes à l'état des lieux initial (art 7.2). A la fin des opérations de nettoyage, un état contradictoire des lieux est réalisé entre le GPMDLR et l'armateur ou son représentant, ou l'exploitant. Lorsque cet état est réalisé en l'absence de l'armateur ou de son représentant régulièrement convié à la mesure, il est réputé contradictoire et opposable à celui-ci, aucune réclamation ne pourra être acceptée. Si les prestations de nettoyage ne sont pas conformes à l'état initial de mise à disposition du quai, outre, les sanctions pénales et administratives, le nettoyage sera assuré par les services du GPMDLR au frais de l'armateur ou son représentant, ou l'exploitant en application des tarifs en vigueur mentionnés aux Tarifs et conditions d'usage des outillages publics et redevances domaniales.

Les prestataires devront par ailleurs être en conformité avec les lois et règlements en vigueur.

10.2 - Délai de nettoyage

A partir de la fin du déchargement, le manutentionnaire dispose d'un délai pour effectuer le nettoyage de la surface mentionnée en 10.1 ; les délais de nettoyage, variable selon la nature et le volume de la marchandise déchargée, sont indiqués au tableau figurant en **annexe 4** ; ces délais sont pris en compte pour déterminer le planning d'accostage des navires aux quais 20 et 21.

10.3 - Nettoyage par le service bord à quais du GPMDLR

Dans le cas où le manutentionnaire, l'agent consignataire, ou leur représentant sollicite les services de GPMDLR pour procéder au nettoyage de la zone mentionnée en 10.1, le coût de ce nettoyage est facturé par le GPMDLR en application des tarifs en vigueur mentionnés aux Tarifs et conditions d'usage des outillages publics et redevances domaniales.

Un état contradictoire des lieux est réalisé entre le GPMDLR et l'armateur ou son représentant, ou l'exploitant à la fin des opérations de nettoyage entreprises par le GPMDLR. Lorsque cet état est réalisé en l'absence de l'armateur ou de son représentant, ou l'exploitant régulièrement convié à la mesure, il est réputé contradictoire et opposable à celui-ci, aucune réclamation ne pourra être acceptée.

10.4 - Nettoyage des autres zones

L'armateur ou son représentant, ou l'exploitant doit s'assurer que tout transport de cargaison depuis la zone de manutention bord à quai vers le site de réception, ou vice-versa, doit s'opérer sans pertes de celle-ci et sans nuisances pour les autres usagers portuaires sur le trajet réalisé. L'armateur ou son représentant, ou l'exploitant vérifiera régulièrement que ses prestataires de transport mettent en œuvre toutes les mesures appropriées afin de respecter ces obligations.

Toutes atteintes aux voies portuaires et terre-pleins engendrées par le transport de la cargaison feront l'objet d'un nettoyage commandé par l'armateur ou son représentant, ou l'exploitant. Le nettoyage sera conduit au plus tard à la fin des opérations commerciales du navire ou sur ordre de la capitainerie pour des raisons d'exploitation portuaire ou de sécurité sans attendre la fin des opérations.

ARTICLE 11 – REGLES DE CIRCULATIONS A L'INTERIEUR DU PERIMETRE OBJET DU PRESENT REGLEMENT

11.1 - Règles générales de circulation

Sur l'ensemble des voies de circulation situées à l'intérieur du périmètre dans lequel s'applique le présent règlement, les règles de signalisation de priorité et de circulation routière sont, pour tous les véhicules et engins, celles du code de la route, sauf mention spécifique du présent règlement ; ces voies de circulation sont représentées en bleu sur le plan figurant en **annexe 5**.

La vitesse à l'intérieur du port est limitée à 30km/h.

11.2 - Règles spécifiques aux engins de manutention

Les engins de manutention sont autorisés à circuler sur les voies de circulation régies par le présent règlement ; ils doivent être équipés de gyrophares, visible à 50 m tous azimuts, en plus des feux de signalisation obligatoires ;

11.3 - Règles spécifiques de circulation sur les quais et terre-pleins

Tous les conducteurs de véhicules se rendant sur les quais et terre-pleins de service s'assurent qu'ils peuvent le faire sans risque et sans gêner les opérations portuaires ; la circulation des véhicules routiers sur quais et terre-pleins lors de ces opérations doit y être limitée au strict nécessaire ; les véhicules empruntent, lorsqu'elles existent, les voies et allées matérialisées.

11.4 - Stationnement

Le stationnement des véhicules est interdit, sauf si des emplacements sont matérialisés à cet effet, et uniquement pour raison professionnelle.

11.5 - Zones de manutention et de stockage

Conformément aux indications mentionnées au plan de circulation, l'accès aux zones de manutention et aux zones de travaux est soumis à autorisation préalable du manutentionnaire ou du donneur d'ordre. Chaque intervenant s'engage à respecter les consignes applicables dans la zone considérée.

Des consignes spécifiques adaptées au produit manutentionné ou à la nature des travaux sont affichées en limite de zone.

La circulation sur les zones de manutention ou de stockage est placée sous la responsabilité de l'entreprise utilisatrice en charge de l'opération de manutention portuaire ou du stockage.

ARTICLE 12 – SECURITE

Tout incident/ accident / sinistre, lors d'une opération de déchargement ou chargement est à signaler sans délai et doit faire l'objet d'un rapport à la capitainerie par le navire ou toute autre personne intervenant sur l'espace de manutention.

ARTICLE 13 – SURETE

Toute personne se trouvant sur l'installation portuaire doit être munie d'une autorisation d'accès.

Celle-ci est délivrée pour des besoins d'exploitation, de maintenance ou toute activité professionnelle jugée utile par l'exploitant.

Elle est nécessaire et révocable par l'autorité qui l'a délivrée. Elle est matérialisée par une carte d'accès permanente ou temporaire.

ARTICLE 14 – FORCE MAJEURE

Sera considérée comme force majeure tout fait ou circonstance imprévisible, irrésistible et extérieur à la volonté des parties tel qu'une catastrophe naturelle, tempête, inondation, émeute, incendie, sabotage, guerre, guerre civile, réquisition, fait du prince, réduction par les autorités de l'approvisionnement en énergie, acte de terrorisme, etc.

En cas de survenance d'un tel événement, la partie la plus diligente devra en informer immédiatement les autres parties.

La suspension de l'exécution des services due à un cas de force majeure n'ouvre pas droit à indemnités ou pénalités à l'encontre du Grand Port Maritime de la Réunion.

ARTICLE 15 – LITIGES

Les litiges éventuels sont soumis aux juridictions compétentes du ressort de la Cour d'appel de Saint-Denis de La Réunion.

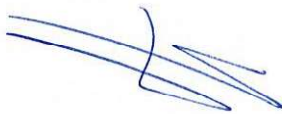
LE GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION

Représentée par le Président du Directoire

M. Éric LEGRIGEOIS

Fait à **LE PORT**

Le 27 DEC. 2021



Liste des Annexes :

Annexe 1 : Plan référencé des quais 20 et 21

Annexe 2 : Règlement Particulier de Police du GPMDLR

Annexe 3 : Plan des Zones amodiées

Annexe 4 : Commande et durée des opérations de nettoyage

Annexe 5 : Plans de circulation en vigueur

Annexe 6 : Fiche Etat des Lieux mise à disposition des zones de manutention – Terre-pleins