

MISSIONS

AP : Conditions d'acceptabilité.

AIPPP :

- police du plan d'eau : règles de chenalage,
- police des marchandises dangereuses : contrôle de la check-list.

RPM annexe 2 : la check-list est contrôlée et visée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au moins une fois pendant l'escale. Un exemplaire est archivé au bureau SMD de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Conditions d'acceptabilité des pétroliers.

Règlement d'exploitation (article 80):

- port en lourd (deaweight) inférieur ou égale à 40 000 t (comprendre déplacement réel à la date d'arrivée à Lorient),
- longueur compatible avec les conditions d'exploitation (distance avant / manifold avant 85 m. maximum).
- LOA inférieure à 200 m.,

Placement : à partir d'une longueur de 180 mètres environ, travailler avec une maquette et sur plan de sondes, privilégier bâbord à quai, connexion au manifolds de l'avant.

Consigne commandant de port du 23/10/1993.

- Cargaison max : 25 000 t,
- tout navire d'un port en lourd (deadweight) supérieur à 25 000 t. devra être assisté de deux remorqueurs .

Réponse type (modèle messagerie, destinataires : demandeur et AP)

Le navire « XXXXXX » sera autorisé à escaler à Lorient sous réserves :

- d' accoster bâbord à quai,
- d' utiliser un manifold de l'avant,
- que le déplacement du navire doit être inférieur à 40 000 tonnes,
- d' assistance de X remorqueurs pour les manœuvres,

L' autorisation définitive sera donnée lorsque les tirants d'eau du navire (calculés avec une densité de 1018) seront annoncés (réf. Tableau des tirants d'eau admissible mensuel).

Police du plan d'eau : règles de chenalage.

Arrêté PREMAR N° 18/83.

Chenalage :

- navires toujours prioritaires,
- chenalage autorisé entre :
 - 2 heures avant PM à 1 heure après,
 - 1 heure avant BM à 1 heure après.

Remorqueurs :

- LOA sup à 125 m. sans propulseur 1 remorqueur en accompagnement,
- LOA sup à 140 1 remorqueur en accompagnement.

Conditions météorologiques :

- vent inférieur à 33 nœuds,
- visibilité supérieure à 700 m.

L'officier de port de service est présent en capitainerie durant toute la période où le navire est prioritaire.

- **En entrée :**

Les navires transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses en vrac sont prioritaires sur tous les autres navires pendant tout le chenalage, de la tourelle des Trois Pierres jusqu'à l'amarrage à quai.

Les feux sont allumés au plus tard au passage du navire aux Trois Pierres jusqu'à son amarrage.

- **En sortie :**

Les navires transportant des hydrocarbures ou des matières dangereuses en vrac sont prioritaires sur tous les autres navires pendant tout le chenalage, du départ du quai jusqu'à la tourelle des Trois Pierres.

Les feux sont allumés au plus tard au début de la manœuvre, jusqu'à son passage aux Trois Pierres.

Police des marchandises dangereuses : contrôle de la check-list.

L'officier de port de service se rend à bord et contrôle les points précisés en annexe.

Il informe le commandant ou son adjoint de son départ et des défauts qu' il aurait pu constater.

En cas d'orage, les opérations sont suspendues (Ref. RPM / Liste de contrôle / Article A7 / Alinéa 3)

CHECK-LIST CAPITAINE.

La check-list « ship / shore » est-elle bien complétée et signée ?

Instructions sur la manière de remplir la check-list.

La liste de contrôle (check-list) est applicable aux opérations de chargement, de déchargement ou de transfert de liquides inflammables, de substances dangereuses ou polluantes liquides ou gazeuses en vrac telles que définies dans le RPM (1)

? Lorsque ce symbole figure dans la colonne "SHIP" ou "SHORE", les vérifications doivent être effectuées par la partie concernée

A chaque question posée dans la check-list doit correspondre une réponse affirmative, spécifiée en cochant clairement la case appropriée ()

Lorsqu'une réponse affirmative n'est pas possible, les raisons doivent être indiquées dans la colonne "REMARKS" ; des précautions appropriées doivent alors être convenues et appliquées par le navire et le terminal.

Lorsqu'une question est considérée sans objet, la mention "NA" doit être inscrite dans la colonne

"REMARKS"

La check-list est contrôlée et visée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au moins une fois pendant l'escale. Un exemplaire est archivé au bureau SMD de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le navire est-il bien signalé ?

La signalisation est réalisée de jour pour les navires par le pavillon B du code international et pour les bateaux par un pavillon rouge, elle doit être parfaitement visible dans toutes les directions ?

La signalisation est réalisée de nuit par un feu rouge elle doit être parfaitement visible dans toutes les directions ?

Le navire est - il bien amarré ?

En répondant à cette question, il convient d'accorder l'attention voulue aux systèmes de défenses qui doivent être adaptés et en nombre suffisant. Les NAVIRES doivent rester convenablement amarrés à quai ou placés sur des mouillages sûrs. Le long de môles, des appontements ou des quais, les mouvements du navire doivent être limités par un amarrage bien équilibré et une bonne tension de toutes les aussières d'amarrage. Il convient de prêter attention aux mouvements du navire causés par les marées, courants et les opérations de chargement, déchargement, transbordement, ballastage ou déballastage en cours. Il est recommandé de ne pas utiliser les câbles métalliques et les câbles en fibres ensemble dans une même direction (amarres de bout, gardes montantes et traversiers, avant et arrière) en raison des caractéristiques différents de leur coefficient d'élasticité.

Lorsqu'ils sont amarrés, les NAVIRES équipés de treuils à tension constante automatique ne devraient pas utiliser ces treuils en mode automatique.

Des moyens doivent être prévus pour que le NAVIRE puisse être largué et remorqué rapidement en toute sécurité en cas de situation critique sans l'aide de l'équipage si nécessaire.

La méthode à utiliser pour le remorquage d'urgence doit être agréée d'avance, compte tenu des dangers éventuels.

Les ancres de mouillage qui ne sont pas utilisées devront être convenablement saisies.

Les câbles de remorquage d'urgence se trouvent - ils à l'emplacement approprié ?

Les câbles de remorquage d'urgence doivent être placés à l'avant et à l'arrière du NAVIRE, du côté du large. Si le navire est amarré sur un coffre, les câbles de remorque devront être placés du côté opposé à celui où se trouve le train de tuyaux flexibles.

Les câbles de remorque doivent être tournés sur les bittes du NAVIRE par cinq tours au moins, et menés en conservant une bitture, d'une longueur d'environ trente mètres pour les petits navires et de cinquante mètres pour les gros navires, retenue sur le pont par des bosses cassantes. L'extrémité débordée du câble est pourvue d'un œil qui devra être maintenu au ras de l'eau pendant toute la durée de l'escale afin d'être accessible à tout moment par les remorqueurs sans intervention de l'équipage. Une touline pourra être frappée sur la remorque afin de faciliter l'opération de passage de cette dernière.

Un accès sûr est - il prévu entre le navire et la terre ?

L'accès doit se trouver aussi loin des collecteurs que possible dans la pratique.

Le moyen d'accès au NAVIRE doit être sans danger et peut être constitué par une passerelle ou échelle de coupée, pourvue d'un filet de sécurité correctement fixé.

Il convient d'apporter une attention particulière à la sécurité de l'accès lorsqu'il existe, entre le point d'accès sur le NAVIRE et le môle, l'appontement ou le quai, une différence de niveau importante ou susceptible de le devenir.

Lorsque le terminal ne met pas de moyens d'accès à la disposition du NAVIRE et que l'on utilise la coupée de ce dernier, il doit être prévu un espace de débarquement suffisant au poste d'amarrage pour qu'il y ait assez d'espace pour la coupée et pour maintenir un accès sûr et aisé au NAVIRE à toutes les hauteurs de la marée et à tous les changements de tirant d'eau du NAVIRE.

Un matériel approprié de sauvetage doit être disponible près de l'accès à terre. Une bouée de sauvetage devrait se trouver à bord du NAVIRE, près de la coupée.

L'accès doit avoir un éclairage suffisant et sûr pendant les heures d'obscurité. Les personnes dont la présence à bord n'est pas justifiée ou qui n'ont pas l'autorisation du capitaine ne devront pas être admises à bord.

Il incombe au terminal de contrôler l'accès au POSTE D'AMARRAGE, en accord avec le NAVIRE.

Le navire est - il prêt à se déplacer par ses propres moyens ?

Le NAVIRE devra pouvoir se déplacer par ses propres moyens avec le minimum de délai, sauf si l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et la direction du terminal ont donné l'autorisation d'immobiliser le navire. Une telle autorisation peut devoir être assortie de certaines conditions.

Une veille efficace est elle assurée sur le pont du navire et une surveillance adéquate au terminal et à bord du navire ?

Les opérations doivent être sous surveillance constante à bord du NAVIRE et à terre.

La surveillance doit avoir pour but d'éviter l'apparition de situations dangereuses; si, toutefois, une telle situation se produisait, les personnes chargées du suivi des opérations doivent avoir les moyens nécessaires pour prendre les mesures correctives.

Les personnes chargées des opérations à bord du NAVIRE et à terre doivent maintenir des communications efficaces avec le responsable des opérations dont elles dépendent.

Tout le personnel participant aux opérations doit bien connaître les dangers des matières manutentionnées.

Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord et à terre sont - ils en place, prêts à être utilisés immédiatement ?

Le matériel de lutte contre l'incendie à bord et à terre doit être disposé correctement et prêt pour utilisation immédiate.

Les éléments appropriés du matériel fixe ou portatif doivent être disposés de manière à couvrir le pont de cargaison du NAVIRE et le môle. Les collecteurs d'incendie du navire et du terminal doivent être sous pression ou pouvoir être mis sous pression sans délai.

Le NAVIRE et la terre doivent s'assurer que leurs installations d'incendie peuvent être branchées rapidement et facilement, si nécessaire au moyen du raccord international navire/terre.

Les dalots sont-ils efficacement bouchés et les gattes en place, tant à bord qu'à terre ?

S'il y a lieu, tous les dalots à bord et tous les orifices d'écoulement à terre doivent être convenablement obturés pendant les opérations. L'eau qui s'accumule devra être évacuée de temps à autre.

Aussi bien, le NAVIRE que le quai doivent être pourvus de gattes fixes ; à défaut, on peut utiliser des gattes mobiles.
Toutes les gattes doivent être vidées de façon appropriée chaque fois qu'il le faut et, dans tous les cas, après l'achèvement de l'opération en cours.
En cas de manutention de liquides corrosifs ou de gaz réfrigérés, les dalots peuvent rester ouverts, à condition qu'une source abondante d'eau soit disponible à tout moment au voisinage des collecteurs.

Les plans de lutte contre l'incendie du navire sont-ils placés à l'extérieur ?

A bord de tous les navires, un double des plans concernant la lutte contre l'incendie devrait être conservé en permanence dans un coffret étanche aux intempéries, indiqué de façon claire et situé à l'extérieur des emménagements à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie. Une liste de l'équipage et des visiteurs éventuels devrait également être placée dans ce coffre. Voir règle 11-2/20.2 de SOLAS.

CDPM Dernière modification du texte le 06 juillet 2008 - Document généré le 08 août 2008 - Copyright (C) 2007-2008 Legifrance

Dispositions pénales**Article L342-1**

Sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 Euros d'amende :

- le fait de ne pas respecter les règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de stationnement, de dépôt ou d'entreposage applicables aux marchandises dangereuses, fixées par les règlements généraux ou les règlements locaux pris pour leur application ;
- le fait d'embarquer ou de faire embarquer, d'expédier ou faire expédier par voie terrestre ou fluviale à partir d'un port des marchandises dangereuses sans en avoir déclaré la nature à l'armateur, au capitaine, maître ou patron, au gérant du navire, à l'agent du navire ou au commissionnaire expéditeur ou sans avoir apposé les plaques-étiquettes, étiquettes et marques réglementaires sur les emballages ou engins de transport.

RPM DGMT / MMD version du 18/09/08

SECTION I - OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**31-1 CONDITIONS**

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

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

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

33-2-3 Quand l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'exploitant ou le commandant du navire ou bateau juge qu'il y a danger, notamment d'origine météorologique, ou inconvenient à continuer le travail, les opérations sont immédiatement suspendues. La reprise des opérations après retour à une situation normale doit être décidée par l'exploitant, le commandant du navire et après autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

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

Après l'accostage du navire et avant tout commencement des opérations de manutention, l'exploitant et le commandant du navire ou du bateau (dans le cas de transbordement, entre deux navires ou bateaux, chacun des deux commandants) remplissent, chacun pour ce qui le concerne, la fiche de contrôle établie selon les recommandations de l'O.M.I., figurant à l'annexe 2 du présent règlement.

La fiche 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.

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

Si les opérations de manutention sont effectuées à un poste spécialisé non privé, la fiche doit être présentée à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire avant qu'elles ne débutent, sauf si le règlement local dispense certains navires ou installations de cette présentation préalable. Une telle dispense ne peut toutefois être accordée que pour les transbordements.

Les officiers de port ou officiers adjoint peuvent s'assurer à tout moment que la fiche de contrôle a été correctement remplie et que ses indications sont respectées ; ils peuvent interdire ou faire arrêter à tout moment les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement. Le lavage au pétrole brut ne peut être autorisé que si les conditions d'inertage prévues sont respectées (MARPOL annexe I - règle 13 B)