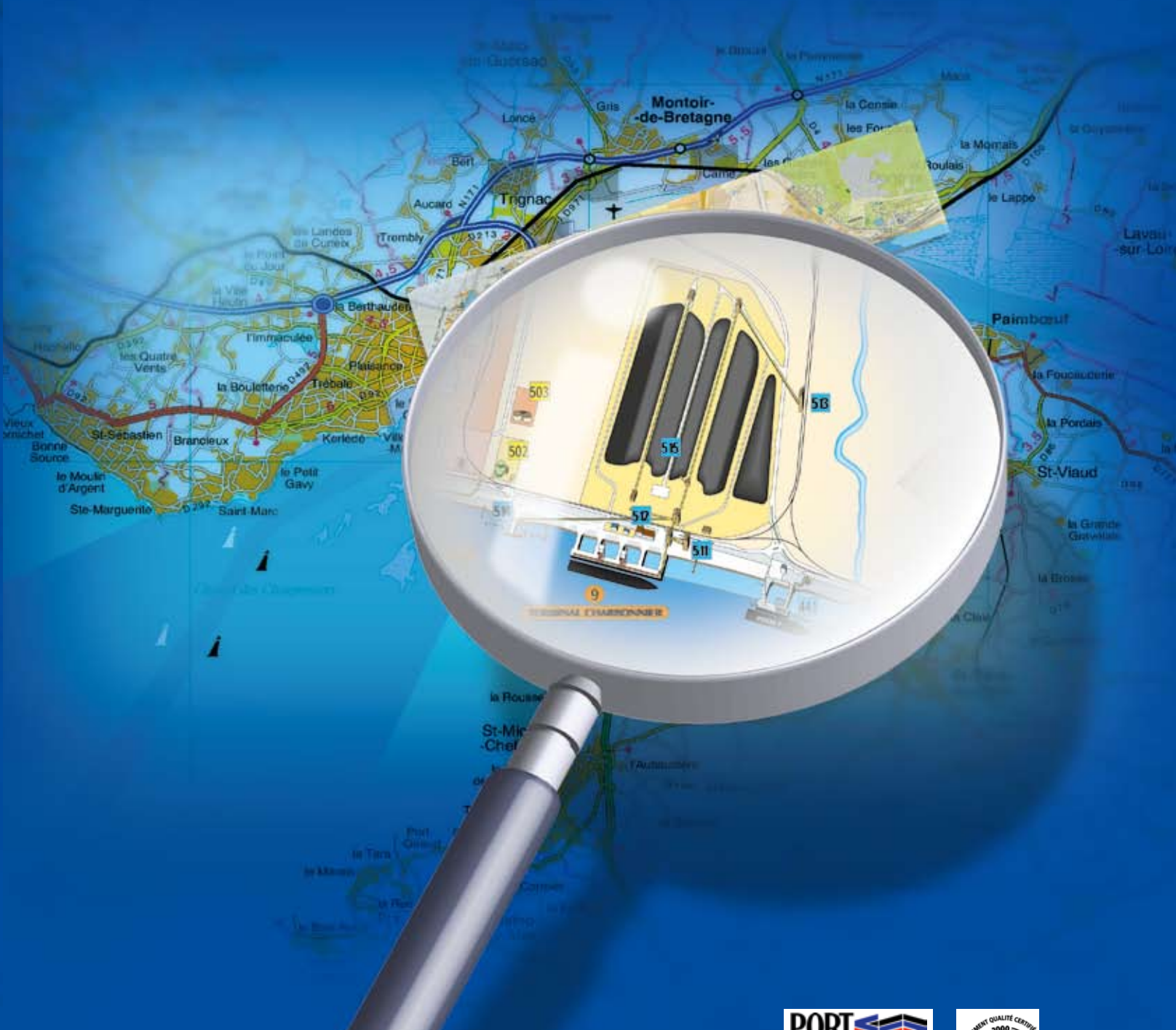


TERMINAL CHARBONNIER COAL TERMINAL

Livret d'accueil - *Reception book*



Informations générales

General information

Sommaire

Summary

Livret d'accueil des navires <i>Ship reception booklet</i>	P 3
Acteur logistique multimodal <i>A multimodal logistics player</i>	P 4 - 5
Chenal de Saint-Nazaire à Donges <i>Saint-Nazaire to Donges fairway</i>	P 6 - 7
Chenal de Donges à Nantes <i>Donges to Nantes fairway</i>	P 8 - 9
Navigation dans les chenaux d'accès ports et plans d'eau du port autonome <i>Navigation in port authority access fairways and waters</i>	P 10 - 11
Sécurité <i>Safety</i>	P 12 - 13
Sûreté <i>Security</i>	P 14
Déchets des navires <i>Ship waste</i>	P 15
Liste des remorqueurs en exploitation <i>Tugs in activity</i>	P 16
Déclaration d'entrée <i>Inward declaration</i>	P 17 - 18
Déclaration de dépôt de déchets <i>Ship generated waste</i>	P 19 - 20
Déclaration de sûreté <i>Security declaration</i>	P 21 - 22

Livret d'accueil des navires

Ship reception booklet

Avis aux capitaines de navires

Ce livret d'accueil est un guide pratique, qui se veut aussi complet que possible, dans l'objectif de faciliter votre escale au Port de Nantes Saint-Nazaire, port certifié ISO 9001/2000 pour l'accueil des navires.

Il contient des informations à caractère permanent destinées à la préparation de votre entrée et de votre séjour dans notre port.

Il ne se substitue en aucun cas aux instructions nautiques et autres ouvrages publiés par les services de l'Etat dont principalement le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine).

Les livrets d'accueil, spécialisés par terminal, présentent en première partie des informations générales intéressant la navigation aux approches du port et à l'intérieur de ses plans d'eau, et rappellent les principales déclarations que doivent adresser les navires à l'autorité portuaire avant leur entrée.

La deuxième partie du livret se rapporte aux informations et instructions spécifiques au terminal dont il porte le titre.

Les livrets sont consultables sur le site internet du Port de Nantes Saint-Nazaire : www.nantes.port.fr, Ils sont communiqués aux agents et délivrés aux navires lors de leur première touchée de l'année.

Dès que votre escale sera confirmée, et préalablement à votre arrivée au port, nous vous adresserons, soit directement, soit par l'intermédiaire de votre agent, les dernières informations et instructions dont vous aurez besoin sous la forme d'un «dossier d'escale».

Dans le cas où ce dossier ne vous serait pas parvenu avant votre arrivée sur rade, un exemplaire vous sera remis à l'embarquement du pilote.

Nous vous souhaitons la bienvenue et un agréable séjour dans notre port.

Le Directeur Général

Notice to Masters

This reception booklet is a practical guide for your call at the Port of Nantes Saint-Nazaire.

It includes all the standing information you may need to prepare your call.

Under no circumstances it will replace Pilot Books and any hydrographic service nautical publications like those issued by the SHOM (French Navy Hydrographic and Oceanographic Service).

The first section of the reception booklets contains port approaches and harbour general information as well as specimens of the main declarations that should be filled up by any ship prior to arrival.

Specific instructions and information for each terminal are included in the second section.

These booklets can be downloaded on the Port of Nantes Saint-Nazaire Authority web site at www.nantes.port.fr. They are also provided to shipping and agents to each vessel at her first call of the year.

As soon as your call is confirmed, and before your arrival, you will receive, either directly or through your shipping agent, the «port call file» including the latest information and instructions you may need.

If we are not able to send you this file before your arrival, the pilot will deliver it to you.

*Welcome to our port
we hope you will enjoy your stay.*

Managing Director



Acteur logistique multimodal

A multimodal logistics player

Vaste plate-forme logistique dédiée aux échanges internationaux, le port de Nantes Saint-Nazaire répond aux attentes de l'économie interrégionale, nationale et européenne.

Pour toute catégorie de marchandise, le port de Nantes Saint-Nazaire propose une offre exhaustive et compétitive : entreposage, transformation, distribution, services réglementaires... Il met à disposition des entreprises importatrices et exportatrices des régions du Grand Ouest des services de proximité qui permettent l'optimisation des chaînes d'approvisionnement et de distribution. 2 500 professionnels maritimes et portuaires travaillent, en étroite collaboration, à l'accueil de plus de 3000 navires par an et au traitement de leur marchandise.

Au service des échanges internationaux

Le Port de Nantes Saint-Nazaire est un établissement public de l'Etat, qui gère les installations portuaires de l'estuaire de la Loire, de Nantes à Saint-Nazaire. Il a pour mission, d'une part de créer, entretenir et améliorer ces installations, d'autre part de coordonner les actions des différents intervenants du passage portuaire. Il répond aux besoins de nombreux secteurs d'activité :

approvisionnement en énergie, échanges liés aux activités agricoles, agroalimentaires et à l'industrie. Sur le domaine portuaire, d'importants investissements publics et privés sont réalisés en permanence pour anticiper et accompagner les évolutions du marché.

L'impact socio-économique du port de Nantes Saint-Nazaire est déterminant ; il génère 2,7 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 26 000 emplois dans les régions de l'Ouest de la France.

En relation avec près de 400 ports, sur les cinq continents

Les lignes qui desservent le port de Nantes Saint-Nazaire s'enrichissent constamment. Des armateurs proposent des liaisons maritimes avec les principales zones économiques, dans le monde entier.

L'intégration aux réseaux de «feeding» permet au port d'offrir la plupart des grandes destinations aux entreprises des régions du Grand Ouest : Afrique (Nord, Sud, Est et Ouest), Amérique (Nord, Centrale et Sud), Australie, Caraïbes, Chine, Inde, Méditerranée Orientale, Moyen et Extrême Orient, Océan Indien, Océanie... Cette organisation logistique complète le récent développement des lignes de cabotage. Le port de Nantes Saint-Nazaire est ainsi intégré aux principaux flux d'échanges maritimes intra et extra-européens.

As a vast logistical platform dedicated to international trade exchanges, the Port of Nantes – Saint Nazaire meets the requirements of the inter-regional, national and European economy.

For all categories of goods, the Port of Nantes – Saint Nazaire offers an exhaustive and competitive service : warehousing, processing, distribution, statutory services... The Port Authority makes doorstep services which serve to optimize supply and distribution chains available to importing and exporting companies in the regions of Great Western France.

2 500 shipping and port professionals work in close collaboration with the Port Authority in order to receive more than 3 000 vessels per year and to handle their cargo.

Serving international trade

The Port of Nantes – Saint Nazaire is a public corporation which manages the port installations of the Loire Estuary, from Nantes to Saint Nazaire. Its missions are, on one hand, to build, to maintain and to improve these installations, and on the other hand to coordinate the actions of the various parties involved in port operations.

The Port Authority meets the requirements of numerous sectors of activity including energy supplies, trade exchanges related to agricultural, agri-foodstuffs and industrial activities. Significant public- and private-sector investments are made on an ongoing basis within the boundaries of the Port Authority, so as to anticipate and to accompany market changes. The socio-economic impact of the Port of Nantes – Saint Nazaire is crucial : the Port generates 2.7 thousand million euros in added value and over 26 000 jobs in the Greater Western France regions.

Linked to nearly 400 ports, on all five continents The lines which serve the Port of Nantes – Saint Nazaire are constantly expanding in scope. Carriers offer shipping links with the main economic zones worldwide.

Integration within feeding networks enables the Port to offer most major destinations to the companies in the Great Western France regions : all of Africa, North, Central and South America, Australia, the Caribbean, China, India, the Eastern Mediterranean, the Middle and Far East, the Indian Ocean, the Pacific... This logistical organization complements the recent development of short-sea services. In this way, the Port of Nantes – Saint Nazaire is incorporated in the main flows of intra- and extra-European maritime trade.



Le grand port multispécialiste à l'Ouest de l'Europe

The major multispecialist port on the Western European Seaboard

Des terminaux spécialisés de Nantes à Saint-Nazaire

Les terminaux nantais accueillent 10 % du trafic total du port. Le quai Wilson est dédié aux escales de paquebot - les terminaux de Cheviré accueillent la première place française de négoce pour l'importation de bois d'œuvre exotique et le trafic de sucre pour la raffinerie Tereos. Le terminal roulier permet la liaison fluviale avec les sites portuaires aval, notamment pour les tronçons d'Airbus. Le terminal sablier reçoit le sable prélevé au niveau des zones d'extraction du Pilier et des Charpentiers, au large de l'embouchure de la Loire. Le site de Roche Maurice accueille un des principaux terminaux céréaliers du Grand Ouest de la France.

Les sept postes pétroliers du site de Donges sont réservés à l'importation de pétrole brut et l'exportation de produits raffinés. Ils alimentent la 2^e raffinerie française du groupe Total, dont la capacité annuelle de traitement est de 11 millions de tonnes de pétrole brut.

La zone industrialo-portuaire de Montoir de Bretagne regroupe différents sites spécialisés. Le terminal charbonnier permet l'importation et l'acheminement fluvial de charbon pour le site EDF de Cordemais, l'une des plus importantes centrales thermiques européennes. Par le ter-

minal multi-vracs transitent des engrais, de la tourbe, du ciment et des produits agroalimentaires, notamment ceux permettant la fabrication d'aliments du bétail, une filière pour laquelle le port de Nantes Saint-Nazaire est leader français avec plus de 60 % de parts de marché. Le terminal méthanier, réservé à l'importation de gaz naturel liquéfié, est le plus important d'Europe.

Le terminal à marchandises diverses et conteneurs est en plein essor. Des lignes régulières vers l'Afrique, l'Océan Indien, les Antilles, l'Espagne, l'Irlande, la Grande Bretagne... et des liaisons avec plusieurs ports de transbordement, en France et à l'étranger, permettent la desserte des cinq continents. D'autres types de trafics sont réalisés sur le terminal : bois, farine, pièces industrielles, colis lourds... Par le terminal roulier transitent voitures, remorques, camions, ainsi que les volumineux ensembles destinés à l'industrie aéronautique.

Les installations de Saint-Nazaire sont destinées à l'importation de fruits et d'aliments du bétail, à l'exportation de céréales, d'huile, de viande et de produits sous froid. Elles permettent également la manutention de colis lourds. Trois formes de radoub et une forme écluse, situées à proximité des bassins, sont mises à disposition de la construction et de la réparation navale.

Specialist terminals from Nantes to Saint Nazaire

The terminals in Nantes handle 10 % of the Port Authority's total traffic volume. The Quai Wilson facility is reserved solely for cruise liner calls. Cheviré terminals are the leading specialist port facility in France for wholesale imports of tropical saw timber and the sugar traffic for the Tereos refinery. The ro-ro terminal provides an inland waterway link with the downriver port facilities, notably for consignments of Airbus aircraft sections. The sand terminal receives marine sand collected from the sand extraction zones at Le Pilier and Les Charpentiers off the mouth of the Loire Estuary. The Roche Maurice site accommodates one of the leading grain terminals in Greater Western France.

The seven oil tanker berths at the Donges site are used for importing crude oil and for exporting refined petroleum products. These berths supply the Total Group's second biggest oil refinery in France, which has a processing capacity of 11 million tonnes of crude oil per year.

The industrial and port activity zone at Montoir de Bretagne groups together different specialist facilities. The coal terminal enables the importation and then the transportation by inland waterway of coal for the Electricité de France facility at Cordemais, which is one of the largest thermal power stations in Europe.

The multi-bulk terminal handles consignments of fertilizers, peat, cement and agri-foodstuffs, notably ingredients for the production of cattle feed, a sector in which the Port of Nantes – Saint Nazaire is the French market leader with a market share of over 60 %. The liquefied natural gas terminal is the largest in Europe.

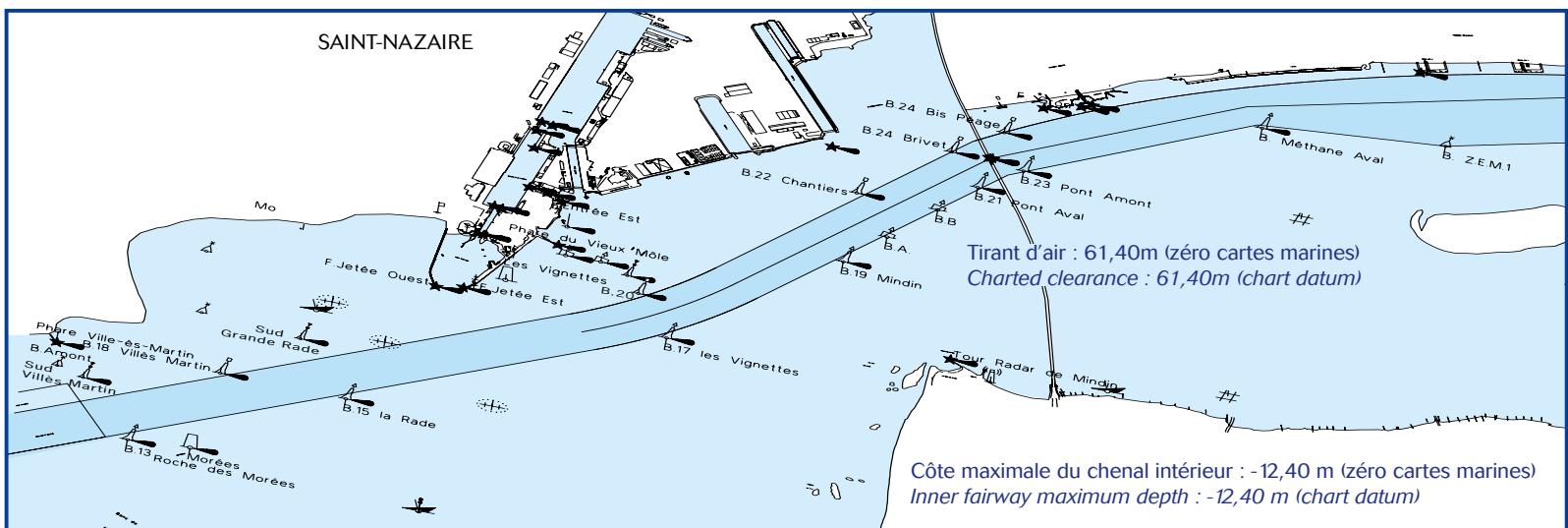
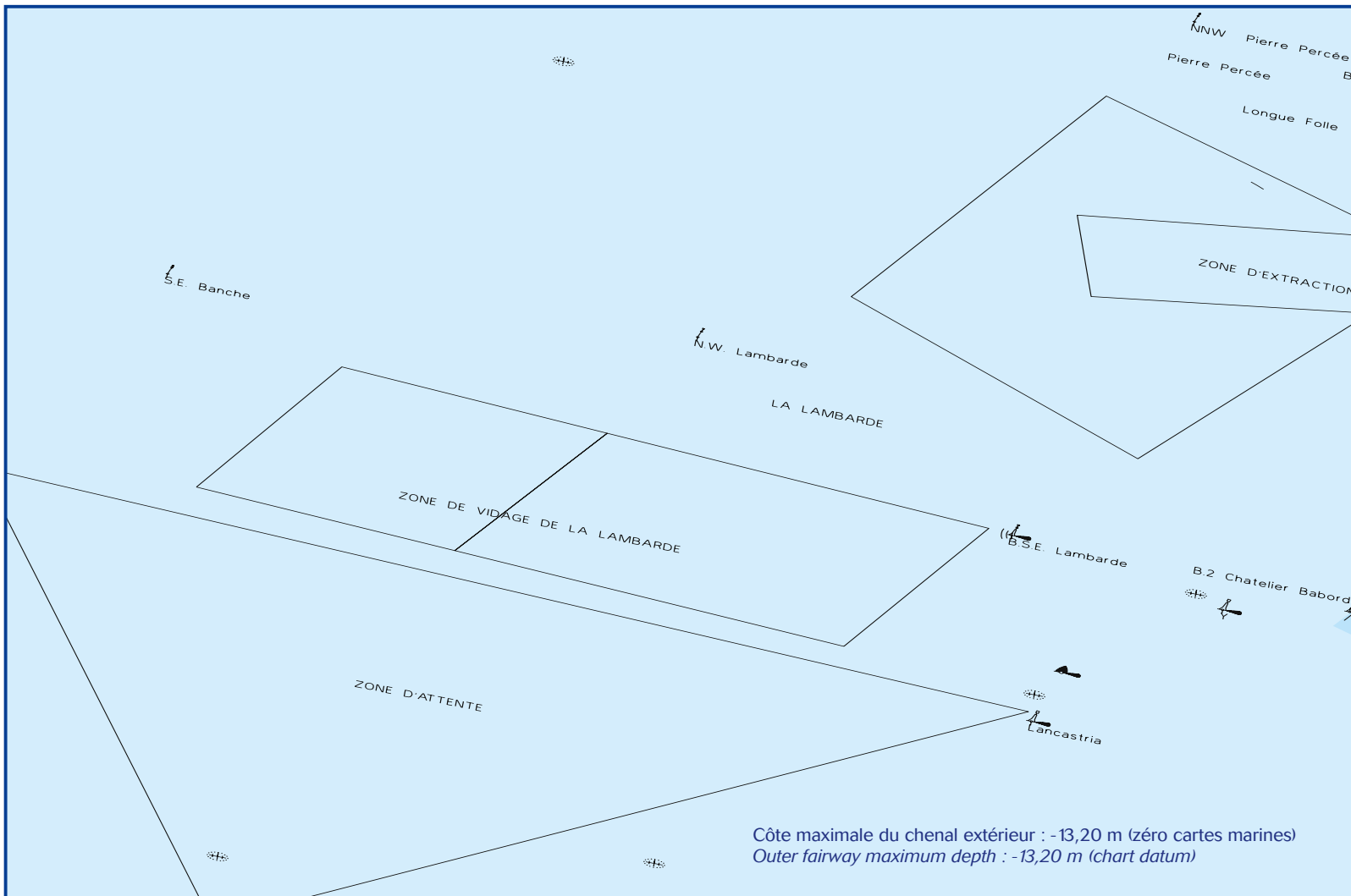
Activity at the general cargo and container terminal is booming. Liner services to Africa, the Indian Ocean, the West Indies, Spain, Ireland, Great Britain, among other destinations, and connections with several transshipment ports, both in France and overseas, provide services to all five continents. Other types of traffic, including forest products, flour, industrial parts and heavy-lift cargoes, are also handled at this terminal. Cars, trailers and trucks, as well as very large assemblies for the aeronautical industry, all transit via the ro-ro terminal.

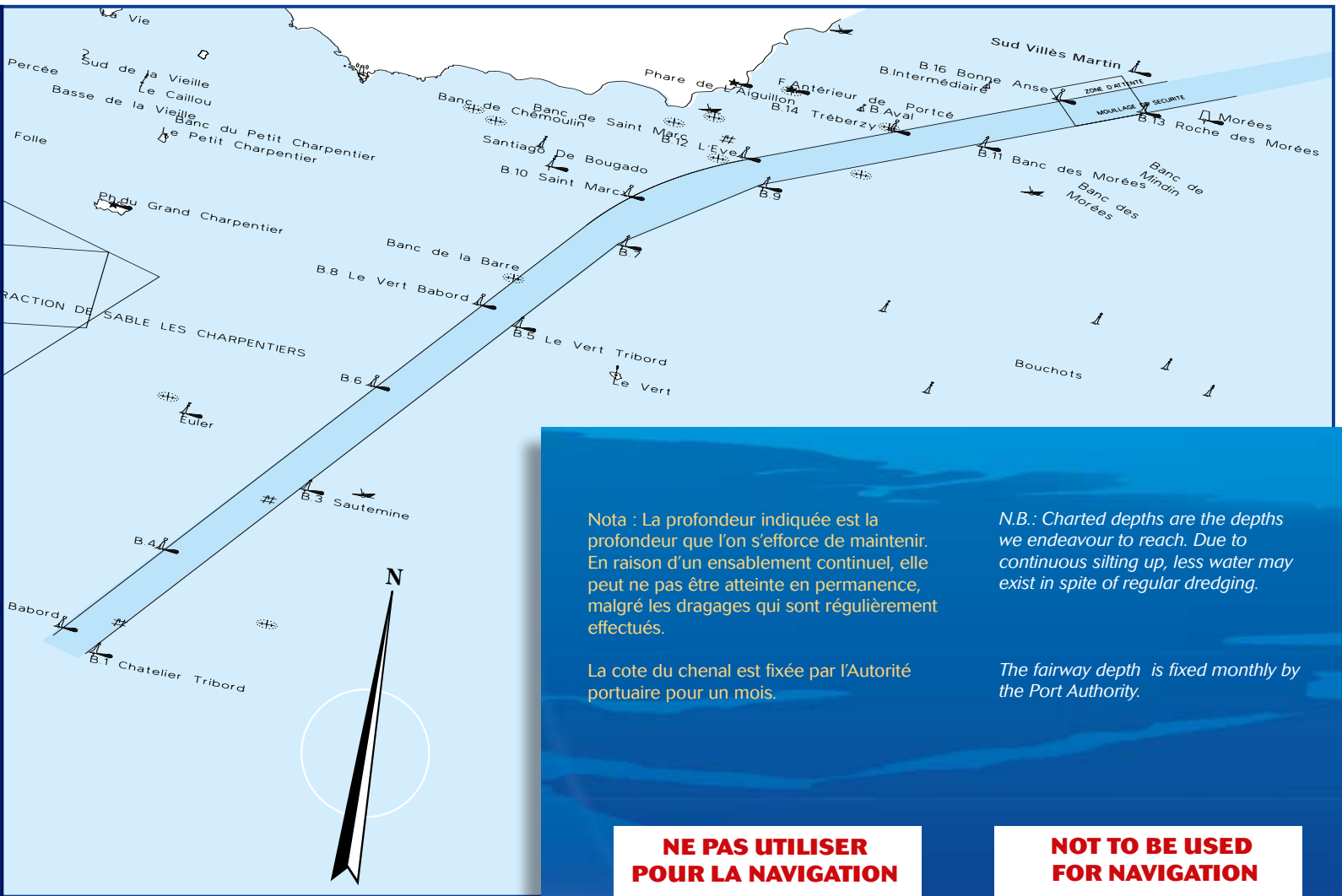
The Saint Nazaire installations are dedicated to the import of fruit and cattle feed, and to the export of grain, cereals, vegetable oil, meat and refrigerated products. These facilities also accommodate heavy-lift handling operations. Three dry docks and one graving dock are available in the Saint-Nazaire docks for shipbuilding and ship's repairing.

Chenal de Saint-Nazaire à Donges

Saint-Nazaire to Donges fairway

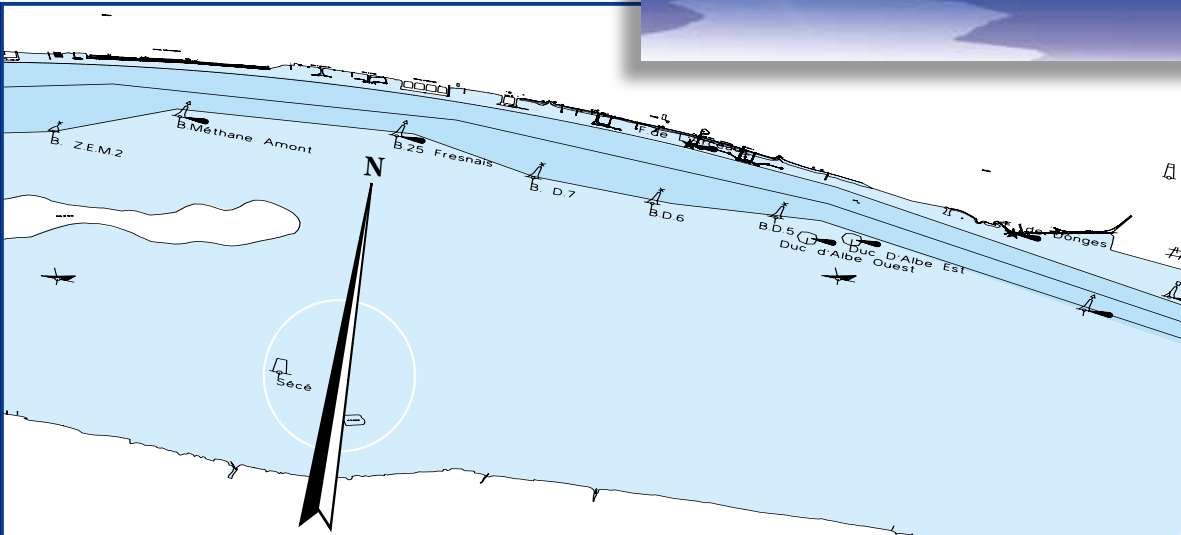
Plan A





**NE PAS UTILISER
POUR LA NAVIGATION**

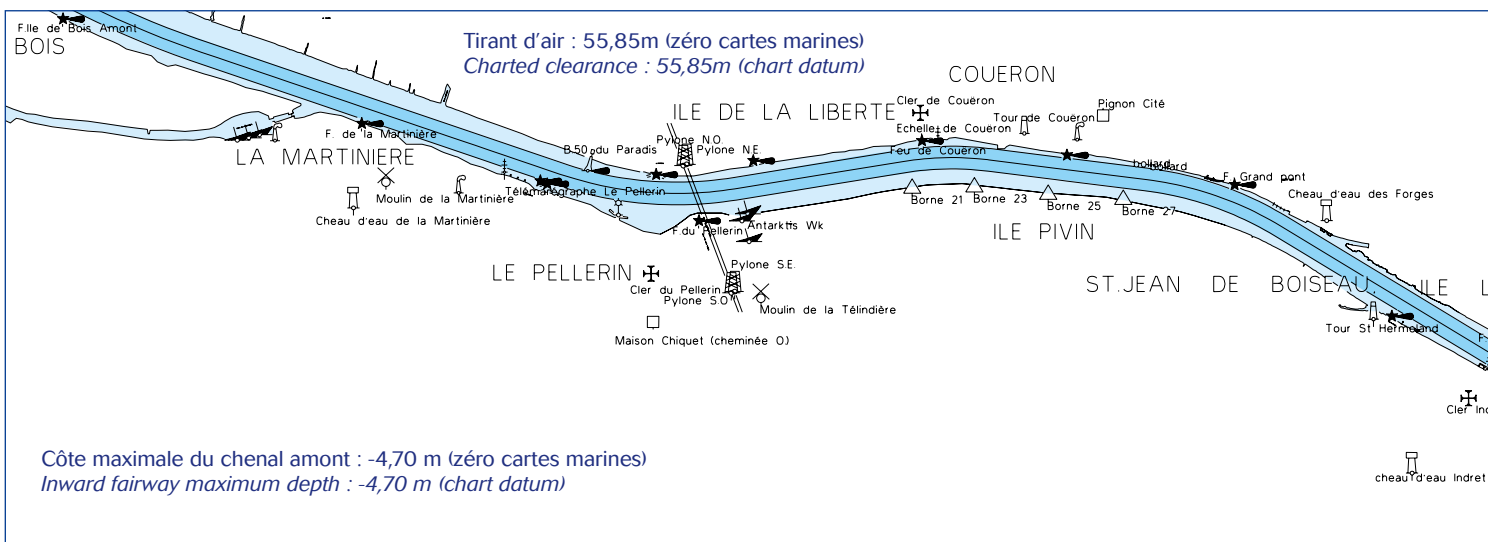
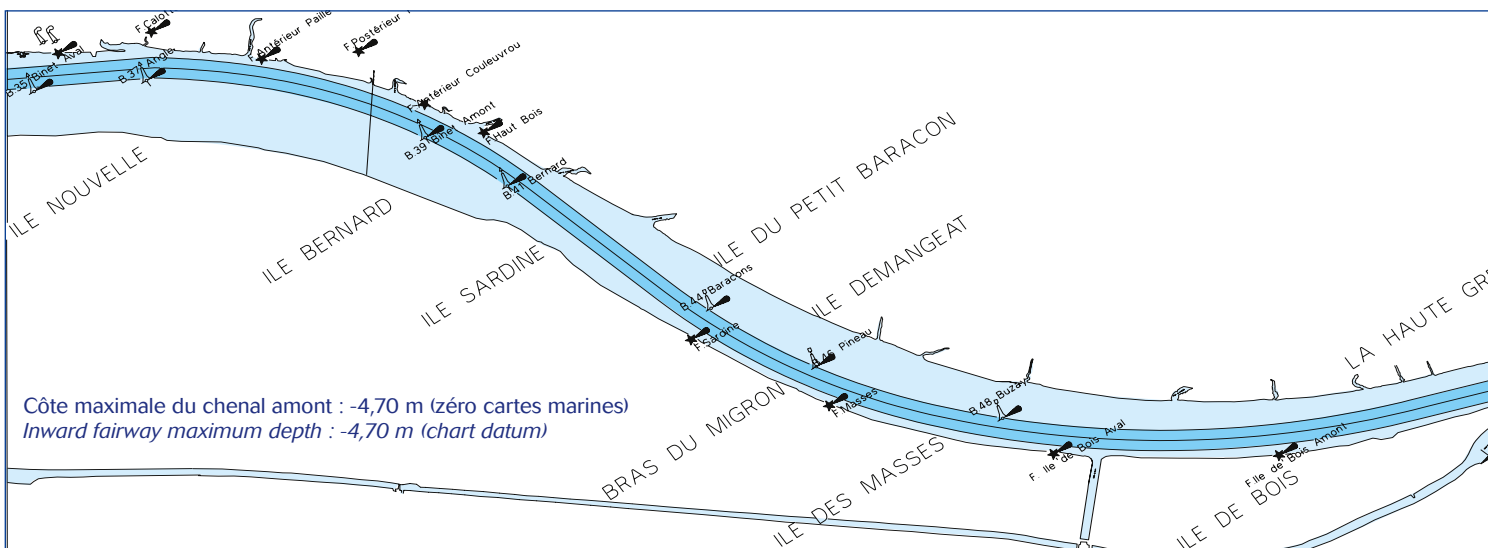
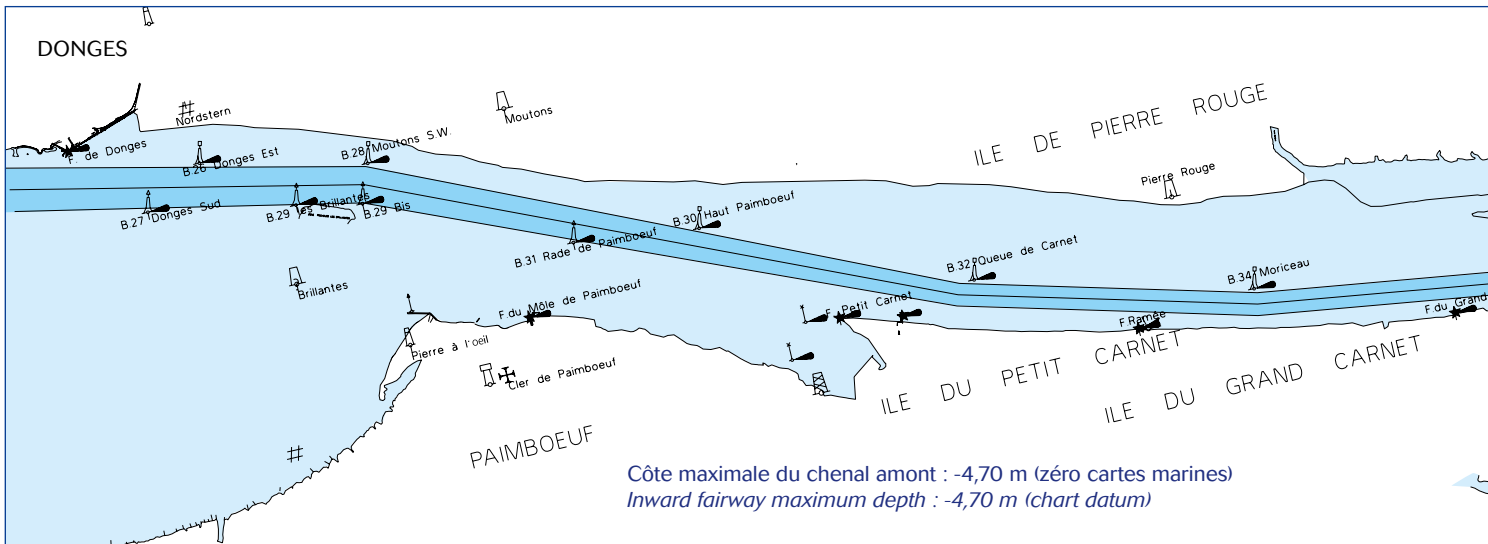
**NOT TO BE USED
FOR NAVIGATION**

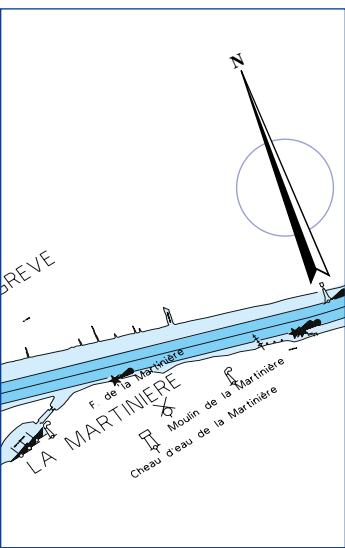
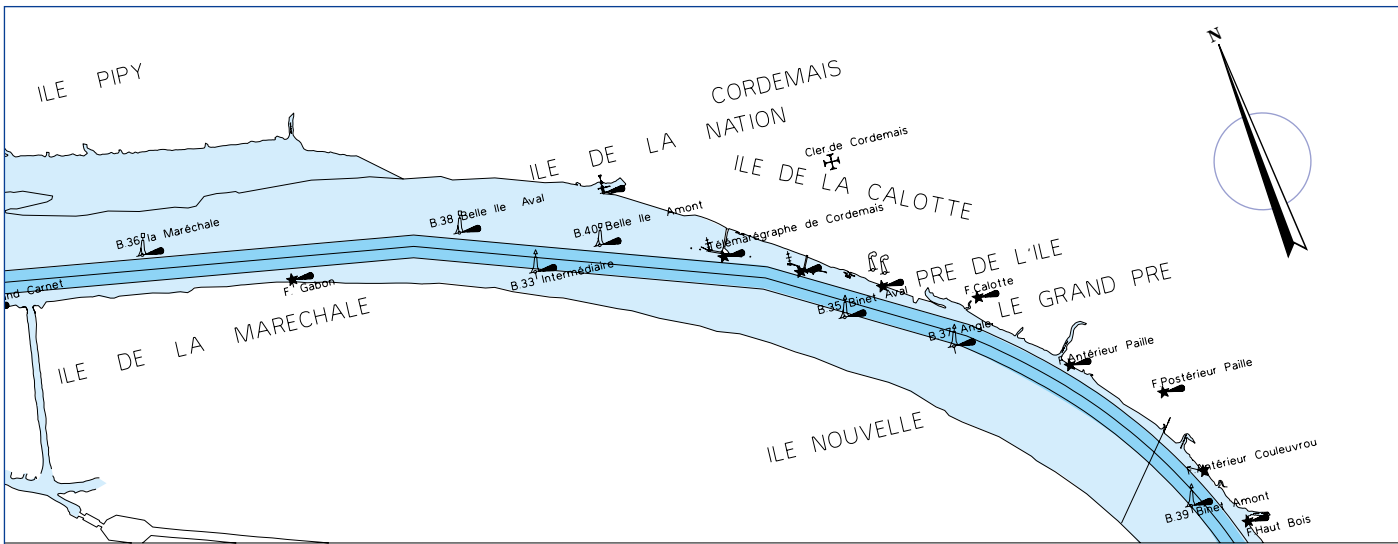


Chenal de Donges à Nantes

Donges to Nantes fairway

Plan B





Nota : La profondeur indiquée est la profondeur que l'on s'efforce de maintenir. En raison d'un ensablement continu, elle peut ne pas être atteinte en permanence, malgré les dragages qui sont régulièrement effectués.

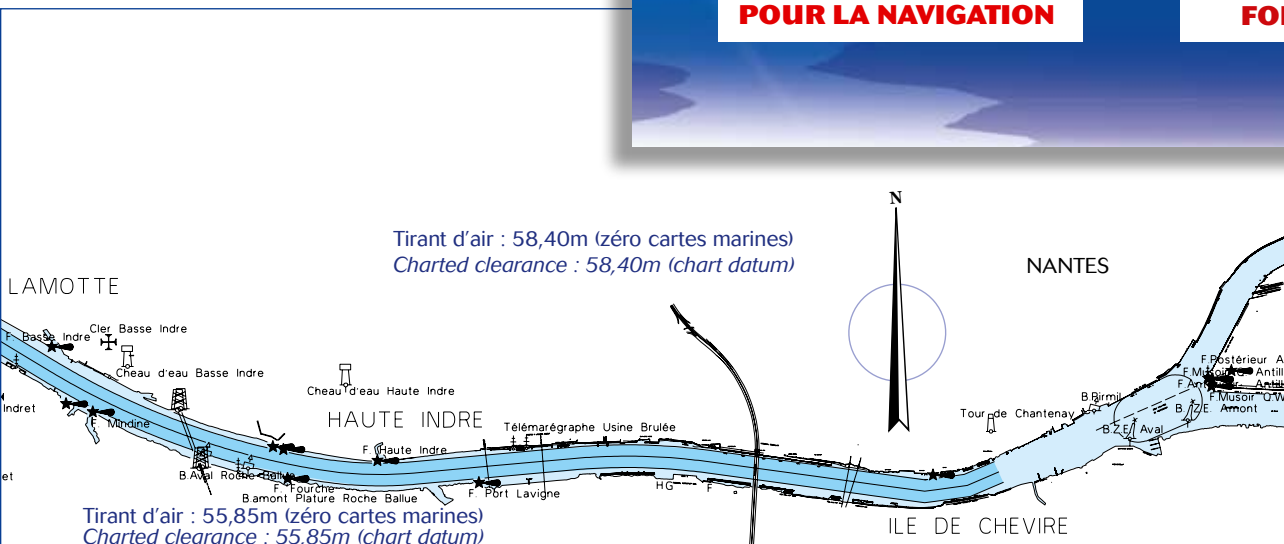
La cote du chenal est fixée par l'Autorité portuaire pour un mois.

N.B.: Charted depths are the depths we endeavour to reach. Due to continuous silting up, less water may exist in spite of regular dredging.

The fairway depth is fixed monthly by the Port Authority.

**NE PAS UTILISER
POUR LA NAVIGATION**

**NOT TO BE USED
FOR NAVIGATION**



Navigation dans les chenaux d'accès et plans d'eau du Port

Informations relatives au transit entre la station de pilotage et les terminaux du port

TEMPS MOYEN À UNE VITESSE MOYENNE DE 10 NŒUDS

Vitesse moyenne de 10 nœuds :

	TERMINAUX DE SAINT-NAZAIRE	TERMINAUX DE MONTOIR	TERMINAUX DE DONGES	TERMINAUX DE NANTES
STATION PILOTE LOIRE	1H00	1H15	1H30	4H00

HYDROLOGIE

Marées

À l'exception des quais situés à l'intérieur des bassins à flot, les terminaux du Port Atlantique de Nantes Saint-Nazaire sont exposés à la marée.

En tout point de l'estuaire, les amplitudes de l'onde marée dépendent du coefficient de marée, de l'éloignement par rapport à l'embouchure, du débit fluvial et des conditions météorologiques. Les hauteurs d'eau enregistrées en temps réel sur les sites de Saint-Nazaire, Donges, Cordemais, Le Pellerin et Nantes sont diffusées toutes les 15 minutes sur la voie VHF 23.

Courants

Les courants induits, à la fois par la marée et le débit du fleuve, sont variables. Il existe des courants de flot et de jusant qui peuvent atteindre des vitesses maximales de l'ordre de 4 nœuds en flot jusqu'à 6 nœuds en jusant.

Paramètres hydrauliques

Le bouchon vaseux, qui résulte principalement de la rencontre des eaux du fleuve avec les eaux marines, oscille dans l'estuaire au gré des forces fluviales et maritimes. Les chenaux d'accès et les postes à quai, situés le long de l'estuaire, subissent de ce fait un ensablement permanent qui est atténué par un dragage d'entretien.

La turbidité admise pour la navigation dans les chenaux d'accès est de 1,20 (356 gr/l de vase). Elle est de 1,25 (420 gr/l de vase) pour les postes à quai.

Les variations de la salinité de l'eau dépendent principalement du débit fluvial et du coefficient de marée. La densité de l'eau admise est de 1.025 à l'embouchure et 1 à Nantes.

CARACTÉRISTIQUES DES CHENAUX

Chenal de la station pilote LOIRE (bouée LA COURONNEE) à DONGES (plan A) :

La cote d'exploitation (CE) est fixée par l'Autorité portuaire pour un mois à partir des profondeurs entretenues (cotes théoriques CT) figurant sur la carte marine INT 1840 (CT = 13,20 m partie extérieure et CT = 12,40 m partie intérieure) et des résultats des campagnes de dragage.

Le tirant d'eau maximum autorisé (TE MAX) est calculé comme suit :

$$TE\ MAX = (CE + MAREE) / 1,10$$

MAREE = hauteur d'eau de la pleine mer du port de référence (SAINT-NAZAIRE)

Les TE MAX (eau salée : densité 1,025) sont publiés pour un mois.

Les Capitaines doivent déclarer leur tirant d'eau. Pour les navires d'un tirant d'eau maximal d'été supérieur à 11,00 m, il peut leur être demandé d'adresser leurs courbes de squat à la capitainerie.

Chenal de DONGES à NANTES (plan B)

La cote d'exploitation (CE) est fixée par l'Autorité portuaire pour un mois à partir de la cote théorique (CT = 4,70 m) et des résultats des campagnes de dragage.

Le tirant d'eau maximum autorisé (TE MAX) est calculé comme suit :

$$TE\ MAX = (CE + MAREE) / V$$

MAREE = hauteur d'eau de la pleine mer du port de référence (SAINT-NAZAIRE)

V = une variable qui prend en compte divers paramètres : coefficient de marée, type de marée (revif, déchet), etc.

Les TE MAX (pour la montée vers NANTES = en eau salée: densité 1,025 et pour la descente de NANTES vers SAINT-NAZAIRE = en eau douce : densité 1) sont publiés pour un mois.

Les navires doivent déclarer leur tirant d'eau maximum à l'arrivée et leur vitesse maximale de navigation.

Navigation in Port Authority access fairway and waters

Transit information between pilot station and port terminals.

TRANSIT TIME

Average speed 10 knots

	SAINT-NAZAIRE TERMINALS	MONTOIR TERMINALS	DONGES TERMINALS	NANTES TERMINALS
LOIRE PILOT STATION	1 hour	1 hour, 15 min.	1 hour, 30 min.	4 hours

HYDROLOGICAL INFORMATION

Tides

Quays inside the docks of Saint-Nazaire excepted, Nantes Saint-Nazaire terminals are subjected to tide. In the estuary, the tide is governed by the distance from the river mouth, the river flow rate and the weather conditions. Water heights at Saint-Nazaire, Donges, Cordemais, Le Pellerin and Nantes tide gauges are broadcasted every 15 minutes on VHF 23.

Currents

The current caused by the tide and the river ebb and flow are variable. The maximum flood current is approximately 4 knots, and the maximum ebb current, 6 knots.

Hydrological parameters

The silt plug created where the fresh water of the river meets the sea water moves along the estuary under the influence of the river and the maritime forces. The approach fairways and estuary berths are therefore silting up continuously and require regular dredging.

The commonly held turbidity of approach fairway navigation is 1.20 (356g/l of silt). The figure for the berths is 1.25 (420g/l of silt).

The variations in water salinity are mainly caused by the river flow rate and the tide coefficient. The commonly held water density varies from 1.025 at the river mouth, to 1 at Nantes.

FAIRWAY CHARACTERISTICS

Fairway from the LOIRE pilot station (LA COURONNEE buoy) to DONGES (chart A) :

The operating level (OL) is set by the Port Authority for the month ahead on the basis of the theoretical levels (TL), as shown on the INT 1840 chart (TL = 13.20 m outer section and TL = 12.40m inner section), and the results of dredging operations.

The maximum draught (D MAX) is calculated as follows:

$$D \text{ MAX} = (OL + TIDE) / 1.10$$

TIDE = high tide at the reference port (SAINT-NAZAIRE)

D MAX values (saltwater : density of 1.025) are published monthly.

Captains must declare their maximum draught. Harbour Authorities may request the squat curves of any vessel with a maximum draught over 11.00 meters.

Fairway from DONGES to NANTES (chart B)

The operating level (OL) is set by the Port Authority for the month ahead on the basis of the theoretical level (TL = 4.70 m) and the results of dredging operations.

The maximum draught (D MAX) is calculated as follows:

$$D \text{ MAX} = (OL + TIDE) / V$$

TIDE = high water at the reference port (SAINT-NAZAIRE)

V = a variable taking into account parameters such as tide coefficient, tide state (increase of tide or lagging of tide), etc.

D MAX values (upstream to NANTES = saltwater : density of 1.025; downstream from NANTES to SAINT-NAZAIRE = freshwater : density of 1) are published monthly.

Vessels must declare their maximum draught and their maximum maneuvering speed on arrival.

ALERTE SÉCURITÉ **EN CAS D'INCENDIE OU D'ACCIDENT À BORD,** **PRÉVENIR :**



1 - Les pompiers

Tél. 18

Mobile 112

2 - Capitainerie

Loire Ports Contrôle : VHF 14

Tél. 02 40 45 39 00

AVIS AUX CAPITAINES DE NAVIRES

Cette notice indique les principales règles générales de sécurité à observer pendant votre séjour dans le port.
Veille permanente VHF 14.

LUTTE CONTRE LES SINISTRES

• ALERTE

Toute personne qui découvre un incendie ou un autre sinistre doit immédiatement donner l'alerte.

• DISPOSITIONS À PRENDRE À BORD DES NAVIRES

Les plans du navire et de son chargement ainsi que l'indication de l'emplacement, la nature et la quantité des matières dangereuses qu'il contiendrait, seront remis au Commandant des pompiers (ou à leur représentant) dès son arrivée sur les lieux. Le personnel du navire devra pouvoir guider à bord les équipes de secours.

Pendant votre séjour, une surveillance efficace doit être maintenue sur le pont et dans la machine.

Aucune mesure telle que sabordage, échouement, surcharge en eau compromettant la stabilité, et d'une manière générale toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires, ne devra être prise sans l'ordre ou l'accord du Commandant de port.

• DISPOSITIONS À PRENDRE À TERRE

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord d'un navire ou à terre et qu'il a été nécessaire de faire appel au service des pompiers, toutes dispositions doivent être prises par les personnes présentes pour faciliter le travail de ces derniers. Des passages devront en particulier être immédiatement ménagés dans les rames de wagons, véhicules, marchandises, etc. pour permettre l'accès du personnel chargé de la lutte contre l'incendie.

RAPPEL DES PRINCIPALES CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Tout navire stationnant dans le port doit être gardienné, signalé et correctement amarré.

• MATIÈRES DANGEREUSES

Tout navire transportant, chargeant ou déchargeant des matières dangereuses, quelles qu'elles soient, doit en faire la déclaration à la Capitainerie, prendre les mesures de sécurité nécessaires et suivre les consignes particulières qui lui ont été données par les autorités portuaires et le responsable du poste à quai du navire. La signalisation réglementaire doit être observée pendant tout le séjour au port et dans ses accès et rades. Tout navire transportant des matières dangereuses doit avoir en permanence à bord le personnel suffisant pour assurer la sécurité du navire et au besoin sa manœuvre.

• DÉHALAGE DES NAVIRES

Tout navire qui a été alerté, ou est susceptible d'être en danger ou de créer une gêne importante en cas de lutte contre un sinistre dans le port, doit prendre sans retard les dispositions pour être prêt à déhaler à la première demande des autorités portuaires. Il doit également sans retard mettre tout en œuvre pour assurer sa protection, ou éventuellement, répondre à l'aide qui pourrait lui être demandée.

• AMARRAGE

Les navires sont amarrés sous la responsabilité de leur Capitaine. L'attention du Capitaine est particulièrement attiré sur les points suivants :

- Pour les terminaux de l'aval, le courant de jusant est maximum 1 h 30 à 2 h avant la basse mer et le courant de flot est maximum à marée montante. Les courants de marées peuvent dépasser 6 nœuds en période de vives-eaux. L'arrivée du courant de flot peut entraîner le déplacement du navire et occasionner des ruptures d'amarres.

- Pour le terminal de l'amont, le courant de jusant est prédominant. Il peut atteindre 4 nœuds en période de crue.

- Le marnage varie de 2 à 6 mètres.

- Les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres compte tenu de leur tonnage.

- L'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.

- Les amarres doivent être en bon état.

- Les freins des treuils doivent être obligatoirement serrés.

- Sauf en cas d'urgence, l'amarrage ne doit pas être modifié. La capitainerie doit être avertie sans délai (VHF 14) de tous mouvements d'amarres.

Pour établir les amarres complémentaires, une équipe de lamaneurs peut assister l'équipage. Cette équipe embarquera par vedette avant l'accostage.

• AVARIES - RÉPARATIONS - ESSAIS

Aucune réparation ne peut être entreprise sans une autorisation écrite de la Capitainerie. Aucun essai de machine au point fixe, ou d'engins de sauvetage, du dispositif d'alerte ou d'incendie, de sirène ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la Capitainerie.

• SOUTAGE - AVITAILLEMENT

Le soutage ainsi que l'avitaillement sont soumis à l'autorisation écrite de la Capitainerie qui en fixe les conditions.

• PROPRIÉTÉ DU PLAN D'EAU ORDURES MÉNAGÈRES ET DÉCHETS

La convention MARPOL 73/78 doit être observée. Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement déclarée à la Capitainerie du port.

SAFETY ALERT

**IN CASE OF FIRE OR ACCIDENT ON BOARD,
CALL :**



1 - Fire Service

Tel. 18

Mobile 112

2 - Harbour master office

Loire Ports Control : VHF 14

Tel. +33 2 40 45 39 00

NOTICE TO MASTERS

The following instructions are the main safety regulations you have to comply with during your call.

VHF 14 must be watched continuously during your call.

FIRE-FIGHTING AND EMERGENCY MUSTER DUTIES

• ALARM

Any person discovering a fire or an emergency situation must immediately give the alarm by all means available.

• ON BOARD VESSEL

Fire plan and loading/unloading plan, as well as place, nature and quantity of any dangerous goods on board, must be given to the Captain of the Fire Brigade (or to his representative) immediately upon his arrival.

The ship's crew must be able to guide the emergency services on board.

During your call, an efficient watch must be maintained at all times on deck and in the engine room.

Scuttling, grounding, overballasting or any action compromising the ship's stability, or the port facilities normal operations shouldn't be undertaken unless ordered or approved by the Harbour Master.

• ASHORE

In case of fire on board a ship or nearby ashore requiring Shore Fire Brigade intervention, all measures helping firefighting action such as create a passage way between trains, vehicles or goods, must be undertaken without any delay by those on scene.

MAIN SAFETY INSTRUCTIONS

Any vessel alongside must be well moored, watched and signalled.

• DANGEROUS GOODS

Any vessel carrying or handling dangerous goods, whatever it may be, has to declare them to the harbour office, apply the safety measures required, and comply with Harbour Authorities and berth operator instructions.

To comply with regulation vessels shall exhibit any required light, shape or signalling flag during their call from approach fairway to start of sea passage.

Any vessel carrying dangerous goods must keep on board enough crew members to ensure safety or to manoeuvre the ship if necessary.

• SHIFTING OF THE VESSEL

Any ship which is alerted or is likely to be in danger or to be an important firefighting obstruction must be ready without any delay to

shift at the first order of the Harbour Authorities. All means available must be used to ensure her own safety or to give any firefighting assistance requested.

• MOORING

Notwithstanding any of the foregoing it is the Master's responsibility to ensure that his vessel remains securely moored at all times.

The Master's attention is particularly drawn to the following points:

- At the downstream terminals of Montoir and Donges, the ebb current is maximum 1h30 to 2h before low water and the flood current is maximum at about half flood tide. The tidal current may exceed 6 knots at spring tide. The flood current setting may generate «off the berth» current conditions. Therefore, the vessel can be drifted away from her berth and mooring lines can break.

- At the upstream terminals of Nantes, the ebb current is predominant and can reach 4 knots during the rising of the river.

- The tidal range varies from 2 to 6 meters.

- The vessel shall be secured by a sufficient number of mooring lines according to her length and displacement.

- Mooring lines leading in the same direction of restraint shall have similar properties.

- Masters should ensure that mooring lines are in good condition.

- Winch brakes should be in efficient operating order. As soon as the vessel is secured, brakes on all mooring winches should be apply firmly.

Except in case of an emergency, ship's crew shouldn't heave up or slack on the mooring lines without reporting to the Harbour Office (Loire Ports Control) on VHF 14.

To make fast the shore lines when applicable, a mooring team can assist the crew. This team embarks by launch before berthing.

• DAMAGE - REPAIRS – TRIALS

Any repair undertaken alongside is subjected to a written permission of the Harbour Master's Office. Fixed-point test of engines, test of life saving appliances (lifeboat drill, rescue boat drill), fire alarm, other safety devices, or the ship's horn, shouldn't be carried out without the permission of the Harbour Master's Office.

• BUNKERING – SHIPCHANDLING

Bunkering and shipchandling operations are subjected to the written permission of the Harbour Master's Office and ships must comply with his instructions.

• CLEANLINESS OF PORT WATERS – REFUSE AND OTHER WASTE

Ships must be fully compliant with MARPOL 73/78. Any pollution of port waters must be immediately reported to the Harbour Master's Office (Loire Ports Control – VHF 14).

Sûreté Security

Le Port de Nantes Saint-Nazaire est en conformité avec le Code ISPS.

Toutes ses installations portuaires sont titulaires d'un certificat de conformité délivré par l'autorité compétente.

Le port dispose d'un agent de sûreté portuaire agréé par l'autorité compétente.

Chaque installation portuaire a désigné un agent de sûreté de l'installation portuaire agréé par l'autorité compétente.

Le plan de sûreté du port et les plans de sûreté des installations portuaires ont été approuvés par l'autorité compétente.

Le niveau de sûreté ISPS en vigueur dans le port est fixé par le Gouvernement français, les navires en sont informés à l'arrivée par la capitainerie, sur demande.

Les navires doivent déclarer à la capitainerie la date de fin de validité de leur certificat de conformité ISPS avant leur entrée au port.

En l'absence de certificat de conformité ISPS, la capitainerie peut refuser l'entrée au port du navire.

L'agent de sûreté doit fournir la liste d'équipage et les dix dernières escales à l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

En cas de non conformité ISPS constatée sur un navire en escale par un agent de l'Etat habilité, la capitainerie peut enjoindre le navire de quitter le port.

La capitainerie pourra exiger du navire une déclaration de sûreté dans les cas suivants :

- l'installation portuaire est exploitée à un niveau ISPS supérieur à celui déclaré initialement par le navire ;
- il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire.

Le capitaine du navire pourra demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie conjointement par l'agent de sûreté de l'installation portuaire et lui-même dans les cas prévus au Code ISPS.

Des moyens matériels et humains concourant à la sûreté (barrières, gardiennage, surveillance par moyens nautiques, recours à des plongeurs, etc.) peuvent être mis à la disposition du capitaine du navire par l'intermédiaire de sociétés spécialisées. Ces services sont commandés par l'agent aux frais du navire et sous la responsabilité de son capitaine.

The Nantes Saint-Nazaire Port Authorities is fully compliant with ISPS Code.

A compliance certificate for all port facilities has been issued by the Designated Authority.

The Port has designated its own Security Officer approved by the Designated Authority.

Each port facility has appointed a Port Facility Security Officer approved by the Designated Authority.

The Port Security Plan and the Port Facility Security Plans have been approved by the Designated Authority.

The Port ISPS Security level is set by the French Government. This level will be given to any vessel by Harbour Master's Office on request.

Ships must inform the Port Authority of their International Ship Security Certificate expiry date prior to arrival.

If a ship is not ISPS compliant, the Port Authority shall prevent her from calling at its port.

Ship security officer must provide the crew list and declaration of last ten calls to the port facility security officer.

When an ISPS deficiency is discovered on board a ship already alongside by an authorized official, the Port may order the ship to leave the port.

A Declaration of Security (DOS) shall be requested when :

- *The Port facility is operating at a higher security level than the ship's one.*
- *There has been a security threat or a security incident involving the ship or the port facility.*

A Master can request a DOS to be filled up together with the Port Facility Security Officer in the cases covered by ISPS Code.

Security staffs and materials such as barriers shall be provided to masters by appointed companies.

These services must be requested by shipping agent at ship's expense and under the responsibility of her master.

Déchets des navires

Ship waste

Les Capitaines de navires sont tenus d'annoncer, 24 heures avant l'arrivée dans le port, la nature et la quantité des déchets qu'ils ont à bord et qu'ils souhaitent débarquer, conformément au modèle de déclaration réglementaire. Cette déclaration est reproduite, par l'agent consignataire du navire, dans le système informatique portuaire de gestion des escales.

1 - DÉCHETS SOLIDES

1.1 - Déchets d'exploitation

Pour la collecte des déchets solides, l'autorité portuaire a mis en place des installations fixes appelées «ECOPOINTS MARPOL». Ces points, numérotés, sont installés à demeure sur les principaux quais et appontements.

Pour les quais et appontements recevant peu de navires, une mise en place de conteneurs est réalisée à la demande de la capitainerie, au vu du besoin exprimé par les navires dans leur déclaration de déchets.

Liste des déchets solides habituellement pris en charge (MARPOL annexe V)

Déchets alimentaires, plastiques, déchets banals : papier, verre, bouteilles...

Déchets industriels spéciaux : pots de peinture vides, pinceaux, chiffons gras...

1.2 - Résidus de cargaison

Le port assure sur tous les quais publics, la collecte et le traitement des résidus de cargaison solides, tombés au sol lors des manutentions.

Les résidus de cargaison solides, restant à bord des navires à l'issue des opérations de manutention, sont collectés, traités ou éliminés sous la responsabilité des réceptionnaires et/ou du responsable des opérations de manutention du navire considéré, sur le terminal.

2 - DÉCHETS LIQUIDES

2.1 - Déchets d'exploitation

Pour la collecte des déchets liquides, l'autorité portuaire a habilité des sociétés spécialisées dans ce type d'intervention. La liste de ces sociétés est tenue à jour par la capitainerie, et communiquée aux agents.

Seules autorisées à collecter et transporter les déchets d'exploitation liquides des navires, elles sont en mesure d'intervenir 24 heures sur 24, sous réserve que la déclaration des navires soit faite sous la forme et dans les conditions décrites ci-dessus pour les déchets d'exploitation solides.

Le navire doit faire connaître, par l'intermédiaire de son agent, la date et l'heure souhaitées de la collecte. Ces entreprises interviennent avec des moyens terrestres.

Liste des déchets liquides habituellement pris en charge (MARPOL annexe I)

Eaux de cale, boues, huiles usées.

2.2 - Résidus de cargaison

Les déchets de cargaison liquides se résument à ceux des navires citernes transportant des hydrocarbures.

Les déchets de cargaison d'hydrocarbures sont collectés, éliminés ou traités sous la responsabilité du réceptionnaire.

Le détail des opérations est à consulter dans le plan de gestion des déchets du groupe TOTAL.

Ships must declare the nature and quantity of garbage and sludge they wish to discharge. This declaration shall be made at least 24 hours prior to arrival using the official declaration form which can be downloaded from the management IT system by shipping agent.

1 - GARBAGE DISPOSAL AND CARGO RESIDUES

1.1 - Ship's garbage

The port authority has fitted its main berths with 30 fixed garbage containers called «Marpol Ecopoints». The other quays and wharfs non permanently fitted may be provided with such containers on master's request through waste declaration.

List of solid waste normally accepted (MARPOL Annexe V)

Food waste, plastics and everyday waste : paper, glass, bottles, etc.

Special industrial waste: empty paint drums, brushes, greasy rags, etc.

1.2 - Cargo residues

The port authority collects and processes solid cargo residues. Cargo handling residues collection and disposal are carried out by Port Authority from all public berths.

Concerning cargo residues remaining on board the ship after completion of discharge, the collection and disposal are made under the consignee and/or stevedores managers responsibility.

2 - LIQUID WASTE

2.1 - Ship-generated waste

The port authority has appointed specialist companies to collect liquid waste. An up-to-date list of these companies is kept by the harbour master's office and delivered to shipping agents.

These companies are those authorized to collect and transport ship-generated liquid waste. They are on call 24 hours per day, if the ship's declaration has been made using the form and procedure described above for ship's garbage. The sludge will be collected by lorries.

The date and time the ship will be ready to discharge sludge must be notified to the collection company by the shipping agent.

List of liquid waste normally accepted (MARPOL Annexe I)

Bilge water, sludge and waste oil.

2.2 - Cargo residues

Oil tanker slops are only concerned.

The collection and disposal are made under the responsibility of the consignee.

Operation details can be found in the TOTAL waste management plan.

Liste des remorqueurs en exploitation

Tugs in activity



	NANTES		SAINT-NAZAIRE					
Nom Name	ABEILLE BIHAN	ATURRI	BELLE ILE	CROISIC	GUÉRANDE	PORNICHET	POULIGUEN	ST DENIS
Année de construction Year of built	1972	1971	1988	2004	1988	1988	1988	1986
Jauge brute (U.M.S) Gross tonnage	141,00	230,00	279,00	334,00	248,00	279,00	248,00	248,00
Dimensions (mètres) Longueur Lenght Largeur Breadth T.E. Draught	25,50 7,90 4,10	30,80 8,80 4,80	31,00 9,20 5,00	30,30 10,40 4,50	26,90 9,10 5,25	31,00 9,20 5,00	26,90 9,10 5,25	28,85 9,50 5,20
Traction (Tonnes) Pull Capacity	23,0	30,0	38,0	58,0	40,0	38,0	40,0	32,0
Propulsion Propeller Puissance KW Power Propulseur Motor	1029 Tuyère Kort	1914 2 Voith Schneider	2060 2 Aquamaster	3600 2 Schottel SRP 12 15	2370 2 Aquamaster	2060 2 Aquamaster	2370 2 Aquamaster	1800 2 Aquamaster
Équipement de remorquage Towing equipment	Croc Hook	Treuil de port Croc Harbour winch Hook	Treuil de port Croc Harbour winch Hook	Treuil de port Treuil de mer Croc Open sea winch Harbour winch Hook	Treuil de port Croc Harbour winch Hook	Treuil de port Croc Harbour winch Hook	Treuil de port Croc Harbour winch Hook	Treuil de mer Croc Open sea winch Hook
Capacité Liquid capacity - G.O. - Diesel Oil - Eau - Water	35,5 m ³ 10 m ³	67 m ³ 25 m ³	50 m ³ 14 m ³	101 m ³ 23 m ³	36 m ³ 12 m ³	50 m ³ 14 m ³	36 m ³ 12 m ³	140 m ³ 23 m ³
Équipements spéciaux Specific equipments				Lance à incendie Fire fighting 2 Monitors 1200 m ³ /h chacun each 1 Pompe 1 Pump 2700 m ³ /h	Lance à incendie Fire fighting 1 Monitor 600 m ³ /h 1 Pompe 1 Pump 600 m ³ /h Emulseur : Liquid emulsion : 1000 l		Lance à incendie Fire fighting 1 Monitor 600 m ³ /h 1 Pompe 1 Pump 600 m ³ /h Emulseur : Liquid emulsion : 1000 l	Lance à incendie Fire fighting 2 Monitors 150 m ³ /h 1 Pompe 1 Pump 300 m ³ /h

N° D'ESCALE

DATE D'ENTRÉE

NOM DU NAVIRE

Armateur..... Pavillon..... Année de construction.....
 Port d'immatriculation..... Indicatif radio..... Numéro OMI.....
 Société de classification..... Coque..... Machine.....
 Agent..... Nombre d'équipage..... Nombre de passagers.....
 Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer.....
 Dernier port touché..... Prochain port d'escale.....

Marchandises dangereuses à bord non oui Tonnes

Classe OMI en tonnes	à décharger	en transit

LOA
 Largeur max
 Jauge brut
 Jauge net
 Port en lourd
 T.e max été
 T.e arrivée
 Tirant d'air

Dépôt de déchets : Liquides : oui non
 Solides : oui non

Détails :

EN PARFAIT ÉTAT DE MARCHÉ

	OUI	NON	DÉFAUTS
Équipements de sécurité et de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le navire dispose-t-il de sa pleine puissance en marche avant et arrière ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moteur principal et moteur auxiliaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les treuils et amarres sont en bon état et en nombre suffisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Guindeau et deux lignes de mouillage disponibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gouvernail principal / auxiliaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Installations fixes d'extinction d'incendie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dispositif de gaz inerte (le cas échéant)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radars et appareils de navigation (GPS-AIS-autres)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Équipement radio GMDSS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Puissance des propulseurs disponible (le cas échéant)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DATE DE FIN DE VALIDITÉ POUR LES CERTIFICATS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ ET/OU AUTRES REMARQUES

Certificat international de jauge (1969)
 Certificat de franc bord international
 Certificat international d'exemption de franc bord
 Certificat de classification
 Certificat international de sûreté (ISPS code)
 Certificat de sécurité pour navire de charge
 Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 Certificat de sécurité de l'équipement pour navire de charge
 Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge
 Certificat de sécurité de radiotélégraphie pour navire de charge **
 Certificat de sécurité de radiotéléphonie pour navire de charge **
 Certificat d'exemption (SOLAS)
 Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dues à la pollution par hydrocarbures
 Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des matières dangereuses (SOLAS)
 Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)
 Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)
 Registre des hydrocarbures / chargements dûment complété
 Autres certificats particuliers
 Décision d'effectif de sécurité
 Copie de l'attestation de conformité (code ISM)
 Certificat de gestion de sécurité (code ISM)

Le navire peut-il se conformer au PMS (Plan Minimum Souhaité) ? Te départ estimé

Autres informations sur la sécurité et la sûreté concernant l'escale :

NOM DU CAPITAINE (MAJUSCULE)

DATE – SIGNATURE – CACHET DU NAVIRE

* Déclaration à remplir par le Capitaine du navire dès que possible.
 Toute anomalie doit être immédiatement signalée à la Capitainerie
 ** Seulement pour les navires construits avant le 01er février 1995

N° OF CALL

INWARD DATE SHIP'S NAME

Owners Flag Year of built

Port of registry Call sign IMO number

Classification society Hull Engine

Agent Number of crew Number of passengers

Sea areas in which the ship is certified to operate

Last port of call Next port of call

HAZARDOUS CARGO ON BOARD yes no Tons

IMDG class in tons	to be unloaded	in transit

LOA
Max breadth
Gross tonnage
Net tonnage
Deadweight
Max summer draft
Arrival draft
Air draft

Ship-generated waste : Liquids : yes no
Solids : yes no

Particulars :

IN GOOD WORKING ORDER	YES	NO	DEFICIENCIES
Safety and navigational equipments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Is the ship fitted with full engine power Ahead and Astern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Main engine and auxiliary engines	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moorings winches and ropes in good conditions and sufficient number	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Windlass and two anchors and chain cables available	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Main steering gear / auxiliary	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fixed fire extinguishing and fighting system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inert gas system if applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radars and navigation systems (GPS-AIS-others)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GMDSS radio equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bow thruster(s) and power if applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DATE OF END OF VALIDITY FOR SAFETY AND SECURITY CERTIFICATES AND/OR REMARKS

International tonnage certificate (1969)

International load line certificate

International load line exemption certificate

Class certificate

International ship security certificate (ISPS code)

Cargo ship safety certificate

Cargo ship safety construction certificate

Cargo ship safety equipment certificate

Cargo ship safety radio certificate

Cargo ship safety radiotelegraphy certificate**

Cargo ship safety radio telephony certificate**

Exemption certificate (SOLAS)

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for pollution oil damage

Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods (SOLAS)

International oil pollution prevention certificate (IOPP certificate)

International pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate)

Oil/cargo record book filled in

Others particular certificates

Minimum safe manning document

Copy of the document of compliance (ISM code)

Certificate of safety management (ISM code)

Can you fit up with the MPE (Mooring Plan Expected) Expected departure draft

Any further information regarding safety and security of ship's call :

MASTER NAME IN BLOCK LETTERS	DATE – SIGNATURE – SHIP'S STAMP
------------------------------	---------------------------------

* Inward declaration to be filled up by the captain on arrival.
Any deficiency must be immediately reported to Port Authorities
** Only for ships built before february the 1st 1995

Nom du navire N° Lloyd Indicatif radio

Pavillon E.T.A. E.T.D.

Agent Courtier Quai

Provenance Port suivant

Date du dernier dépôt

Dépôt prévu Tout Une partie Aucun

Type	Quantité à déposer (en m ³)	Capacité de stockage max (en m ³)	Quantité demeurant à bord (en m ³)	Port où les déchets restant seront déposés	Quantité produite entre la notification et le port suivant (en m ³)
1. Huiles usées					
Boues					
Eau de cale					
Autres (préciser)					
2. Détritus					
Déchets alimentaires					
Plastiques					
Autres					
3. Eaux usées ⁽¹⁾					
4. Déchets liés à la cargaison ⁽²⁾ (préciser)					
5. Résidus de cargaison ⁽²⁾ (préciser)					

⁽¹⁾ les eaux usées peuvent être rejetées en mer conformément au règlement 11 de l'annexe IV de la convention Marpol 73/78. Si on entend effectuer un rejet en mer autorisé, il est inutile de remplir les cases correspondantes.

⁽²⁾ il peut s'agir d'estimations

Commentaires :

SHIP GENERATED WASTE

INFORMATION TO BE NOTIFIED BEFORE ENTRY INTO THE PORT OF NANTES SAINT-NAZAIRE

Ship Name IMO Number Call Sign
 Flag State E.T.A. E.T.D.
 Shipping Agent Shipbroker Berth
 Previous port of call Next port of call
 Date when ship-generated waste was delivered

Waste to be delivered All Some None

Type	Waste to be delivered (in m ³)	Maximum dedicated storage capacity (in m ³)	Amount of waste retained on board (in m ³)	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (in m ³)
1. Waste oils					
Sludge					
Bilge water					
Others					
2. Garbage					
Food waste					
Plastic					
Others :					
3. Sewage ⁽¹⁾					
4. Cargo-associated waste ⁽²⁾					
5. Cargo residues ⁽²⁾					

⁽¹⁾ Sewage may be discharged at sea in accordance with Regulation 11 of Annex IV of Marpol 73/78. The corresponding boxes do not need to be completed if it is the intention to make an authorised discharge at sea.

⁽²⁾ May be estimated.

Comment :

Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque :

- 1 - Le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface
- 2 - Il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages
- 3 - Il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation, selon le cas
- 4 - Le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé
- 5 - Le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé

Nom du navire	
Port d'immatriculation	
Numéro OMI	
Nom de l'installation portuaire	

La présente Déclaration de sûreté est valable du au

Pour les activités ci-après (liste et description des activités) aux niveaux de sûreté ci-après

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par

Activité	L'installation portuaire	Le navire
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire		
Contrôle de l'accès au navire		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Manutention de la cargaison		
Livraison des provisions de bord		
Manutention des bagages non accompagnés		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets		
Disponibilité des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire		

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code qui seront exécutées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux dispositions spécifiques convenues qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait à le

Signature pour le compte et au nom	
De l'installation portuaire	Du navire
(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)	(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)
Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom	Nom
Titre	Titre

Coordonnées (à remplir selon qu'il convient) (indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)	
Pour l'installation portuaire	Pour le navire

Installation portuaire Capitaine

Agent de sûreté de l'installation portuaire Agent de sûreté du navire

Compagnie

Agent de sûreté de la compagnie

A ship can request completion of a Declaration of Security when :

- 1 - The ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with
- 2 - There is an agreement on a Declaration of Security between contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on Those voyages
- 3 - There has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable
- 4 - The ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan
- 5 - The ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security plan

Name of ship	
Port of Registry	
IMO n°	
Name of Port Facility	

This Declaration of security is valid from Until

For the following activities At the Port of

Under the following security levels :

Security level (s) for the ship

Security level (s) for the Port facility

The Port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the international Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Activity	The affixing of initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by	
	The port facility	The ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling unaccompanied luggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

At on the Dated

Signed for and on behalf of	
The port facility	The ship
(Signature of Port Facility Security Officer)	(Signature of Master or Security Officer Ship)
Name and title of person who signed	
Name	Name
Title	Title

Contact details (to be completed as appropriate) (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)	
For the port facility	For the ship

Port Facility Master

Port facility Security Officer Ship Security Officer

Company

Company Security Officer



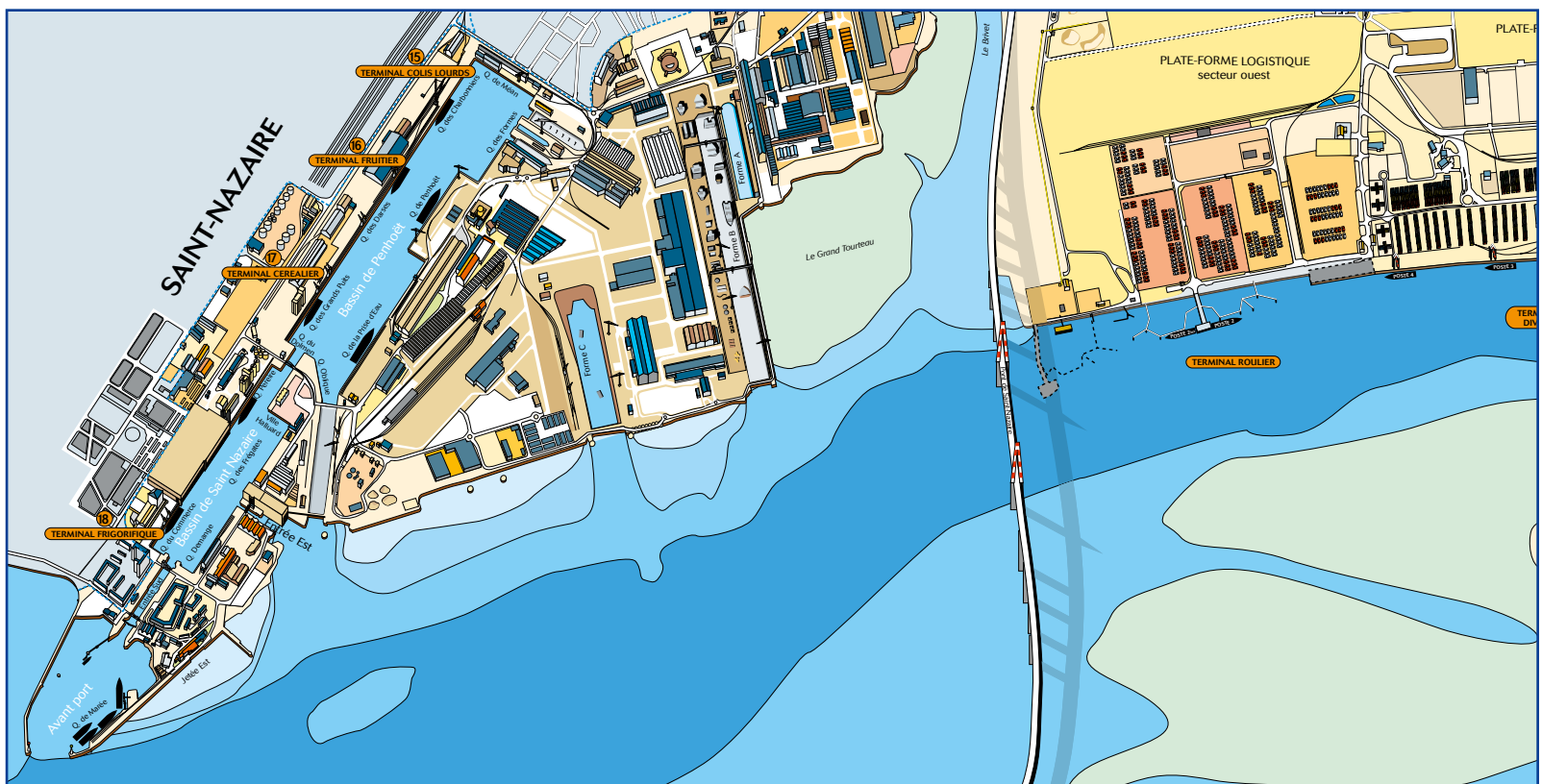
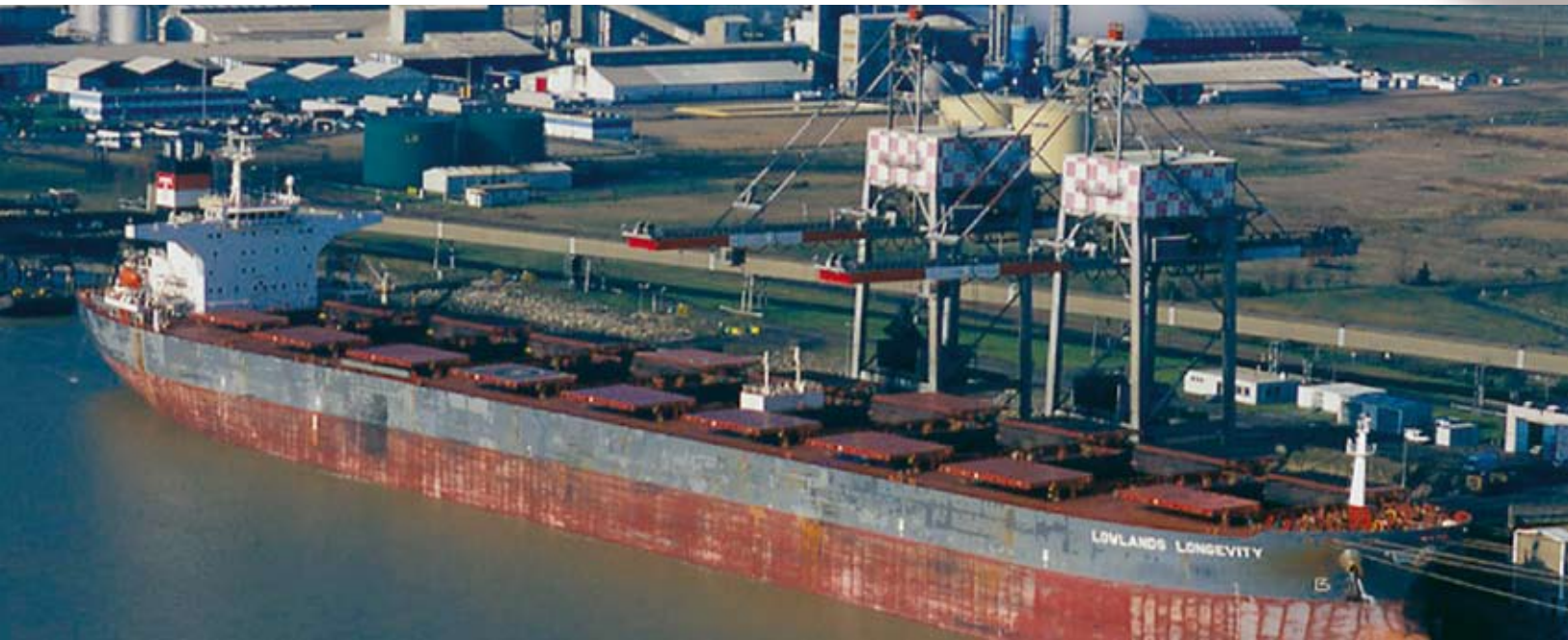
Informations spécifiques *Specific nformations*

Terminal Charbonnier *Coal Terminal*

Accès au terminal <i>Terminal acces</i>	p 24 - 25
Caractéristiques du terminal <i>Terminal informations</i>	p 26 - 27
Renseignements à fournir par le terminal au capitaine <i>Information to be supplied by the terminal to the captain</i>	p 28
Renseignements à fournir par le capitaine au terminal <i>Information to be supplied by the captain to the terminal</i>	p 29
Bon de location de coupée de terre <i>Hire of shore gangway</i>	p 30 - p 31
Schéma <i>Schéma</i>	p 32
Moyens d'amarrage <i>Mooring means</i>	p 33 - 34
Liste de controle bord/terre vraquiers <i>Bulk ship/shore safety checklist</i>	p 35 - 36

Sommaire *Summary*

Accès au terminal



Terminal acces



Terminal Charbonnier
Coal Terminal

TERMINAL A MARCHANDISES
DIVERSES ET CONTENEURS

TERMINAL METHANIER

TERMINAL AGROALIMENTAIRE
ET VRACS INDUSTRIELS

POSTE A LIQUIDE (AVAL)

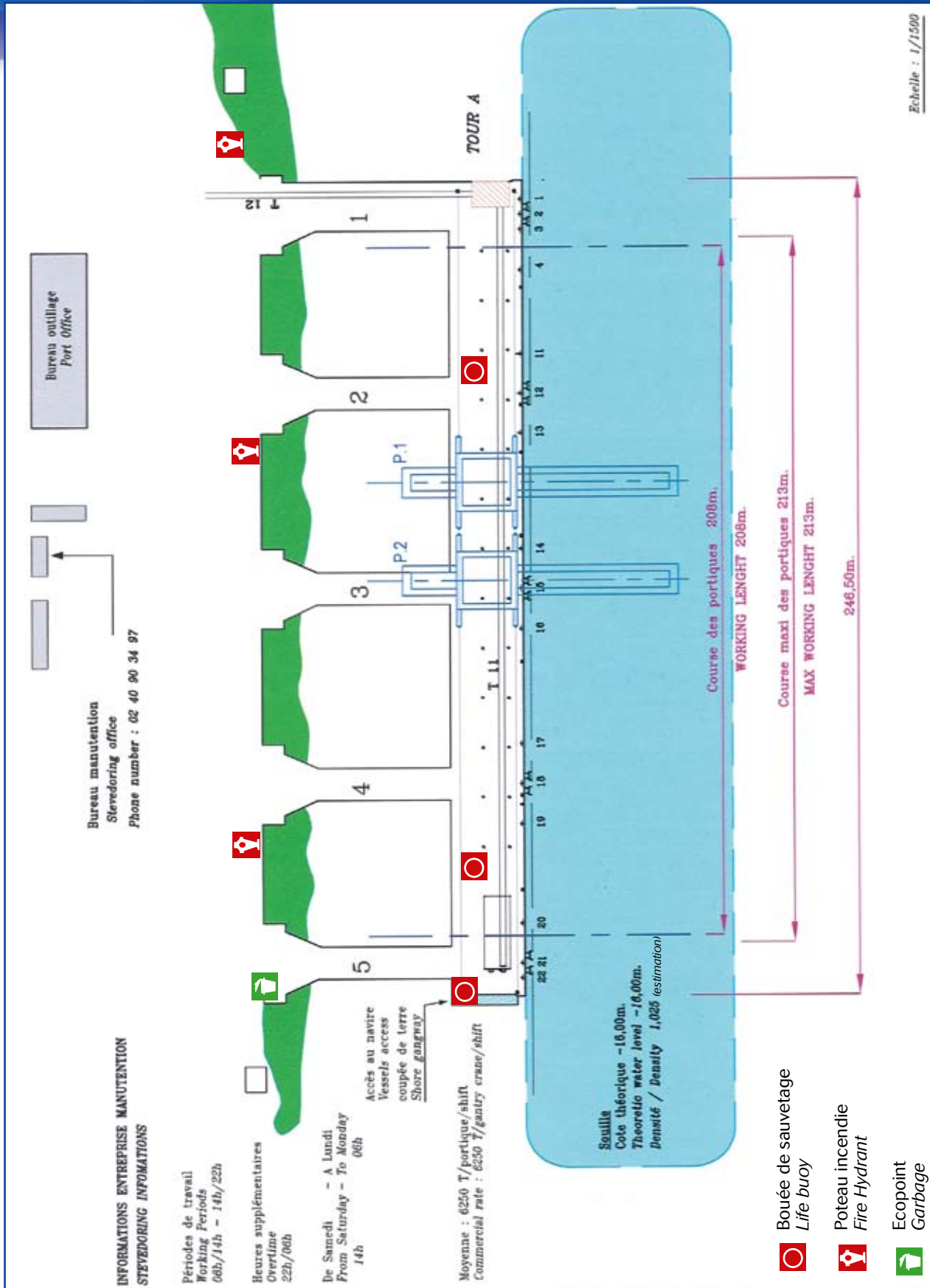
TERMINAL CHARBONNIER

TERMINAL PETROLIER

Banc de Bilho

Caractéristiques du terminal

Terminal informations



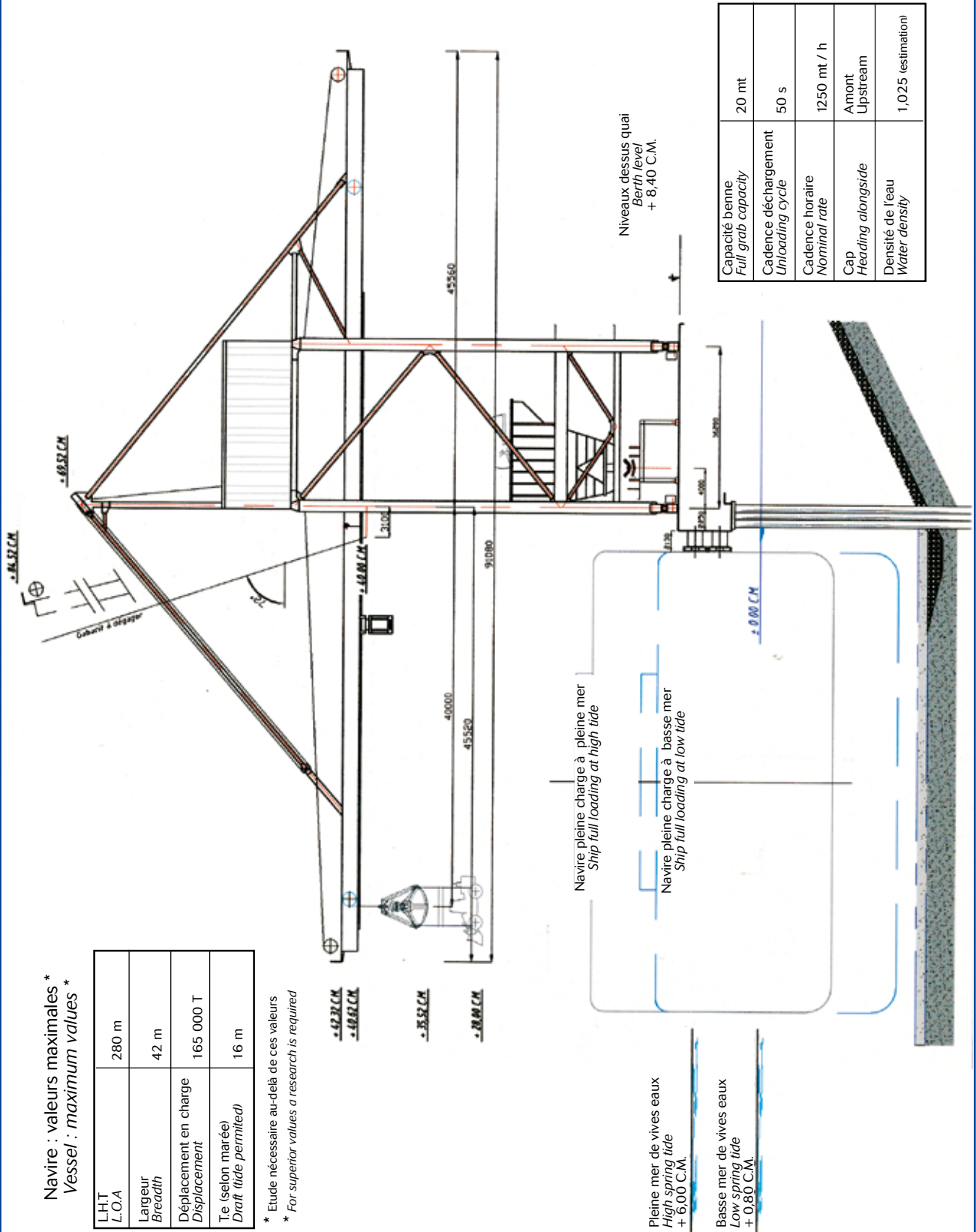
Caractéristiques du terminal

Terminal informations

Navire : valeurs maximales
Vessel : maximum values *

LHT L.O.A	280 m
Largeur Breadth	42 m
Déplacement en charge Displacement	165 000 T
Te (selon marée) Draft (tide permitted)	16 m

* Etude nécessaire au-delà de ces valeurs
* For superior values a research is required



Capacité benne Full grab capacity	20 mt
Cadence déchargement Unloading cycle	50 s
Cadence horaire Nominal rate	1250 mt / h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau Water density	1,025 (estimation)

**INFORMATION TO BE SUPPLIED
BY THE TERMINAL TO THE CAPTAIN**

1. Désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et l'opération de chargement ou de déchargement⁽¹⁾.
 2. Caractéristiques du matériel de chargement ou de déchargement, y compris la cadence nominale de chargement ou de déchargement du terminal et le nombre de goulotte de chargement ou de déchargement à utiliser, ainsi que le délai prévu pour chaque déversement ou (dans le cas du déchargement) le délai prévu pour chaque étape du déchargement.
 3. Particularités du poste à quai ou de la jetée que le capitaine peut devoir connaître, y compris l'emplacement des obstacles fixes ou mobiles, des défenses, des bollards et des dispositifs d'amarrage.
 4. Profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès ou de sortie⁽¹⁾.
 5. Densité de l'eau au poste à quai.
 6. Distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écouille ou entre la flottaison et la partie supérieure des hiloires, suivant celle de ces valeurs qui est applicable à l'opération de chargement ou de déchargement, et tirant d'air maximal.
 7. Disposition concernant les passerelles et l'accès.
 8. Côté du navire qui devra se trouver le long du poste à quai.
 9. Vitesse maximale autorisée à l'approche de la jetée, ainsi que disponibilité et type des remorqueurs, et leur force de traction.
 10. Ordre dans lequel les différents lots de cargaison doivent être chargés, et toutes autres restrictions applicables, s'il n'est pas possible de charger la cargaison dans n'importe quel ordre ou dans n'importe quelle cale en raison d'exigences particulières au navire.
 11. Toutes propriétés de la cargaison à charger qui peuvent présenter un risque si la cargaison entre en contact avec des cargaisons ou des résidus à bord.
 12. Renseignements préalables sur les opérations de chargement ou de déchargement qui sont prévues, ou sur les chargements à apporter aux plans existants de chargement ou de déchargement.
 13. Indications visant à préciser si le matériel de chargement ou de déchargement du terminal est fixe, ou si sa mobilité est limitée.
 14. Aussières d'amarrage requises.
 15. Notification de dispositions particulières concernant l'amarrage.
 16. Toutes restrictions quant au ballastage ou au déballastage.
 17. Tirant d'eau maximal à l'appareillage autorisé par l'autorité portuaire.
 18. Tout autre renseignement concernant le terminal, demandé par le capitaine.
1. *Description of the lading or unlading berth and the estimated time of lading or unlading operations⁽¹⁾.*
 2. *The specifications of the lading or unlading equipment to be used, including the terminal's nominal lading or unlading rate, the number of lading or unlading chutes to be used and the estimated time required for each unlading operation or stage of unlading.*
 3. *The individual characteristics of the berth or jetty that the captain may need to know, including the location of any fixed or moveable obstacles, defences, bollards and mooring equipment.*
 4. *The minimum water depth alongside the berth and in the approach or seaward fairways⁽¹⁾.*
 5. *Water density at the berth.*
 6. *Maximum distance between the waterline and the top of the hatch covers or between the waterline and the top of the hatch coaming (depending on which of these values is more relevant to the lading or unlading operation), and the maximum superstructure clearance.*
 7. *Instructions concerning gangways and access.*
 8. *The side of the ship that should come alongside the berth.*
 9. *The maximum permitted jetty approach speed, as well as the availability and type of tugs, together with their towing power.*
 10. *The order in which the various sections of cargo should be laded (and any other applicable restrictions), where the particular requirements imposed by the ship make it impossible to lade the cargo in random order or into any hold.*
 11. *Any properties of the cargo to be laded that could pose a hazard if the cargo were to come into contact with other cargo or residues on board.*
 12. *Preliminary instructions on the planned lading or unlading operations, or any changes to be made to the existing lading or unlading plans.*
 13. *Information clarifying whether the terminal lading or unlading equipment is fixed or is of limited mobility.*
 14. *Mooring hawsers required.*
 15. *Notification of special mooring requirements.*
 16. *Any restrictions on ballasting or deballasting.*
 17. *Maximum sailing draught authorized by the port authority.*
 18. *Any other terminal information requested by the captain.*

(1) Les renseignements concernant les délais prévus pour l'accostage et l'appareillage, ainsi que la profondeur d'eau minimale au poste à quai, doivent être progressivement mis à jour et transmis au capitaine dès réception des avis d'heure d'arrivée prévue. Les informations sur la profondeur d'eau minimale dans les chenaux d'accès et de sortie seront fournies par le terminal ou l'autorité compétente, selon le cas.

(1) Estimated mooring and sailing times and berth minimum water depths will be progressively updated and forwarded to the captain on notification of the ship's estimated arrival time. Information on minimum water depth in the approach and seaward fairways will be supplied by the terminal or governing authority.

*INFORMATION TO BE SUPPLIED
BY THE CAPTAIN TO THE TERMINAL*

1. L'heure prévue d'arrivée du navire au large du port, dès que possible.

Cette indication doit être mise à jour le cas échéant.

2. Lors de la communication initiale de l'heure prévue d'arrivée :

a) nom, indication d'appel, numéro OMI, état du pavillon et port d'immatriculation ;

b) plan de chargement ou de déchargement indiquant la quantité de cargaison, l'arrimage par les écoutilles, l'ordre de chargement ou de déchargement et la quantité à charger ou à décharger lors de chaque opération de déversement ;

c) tirant d'eau à l'arrivée et tirant d'eau prévu au départ ;

d) temps requis pour le ballastage ou le déballastage ;

e) longueur hors tout et largeur du navire et longueur de la tranche à cargaison depuis le surbau avant de l'écouille située à l'extrémité avant jusqu'au surbau arrière de l'écouille situé à l'extrémité arrière, par lesquelles la cargaison doit être chargée ou déchargée ;

f) distance de la flottaison à la première écouille par laquelle le chargement ou le déchargement doit commencer et distance du bordé du navire à l'ouverture de l'écouille ;

g) emplacement de l'échelle de coupée ;

h) tirant d'air ;

i) indications concernant les engins de manutention du navire et leurs capacités, le cas échéant ;

j) nombre et type des aussières d'amarrage ;

k) demandes particulières concernant, par exemple, le nivellement de la cargaison ou la mesure en continu de la teneur en eau de la cargaison ;

l) détails de toute réparation nécessaire susceptible de retarder l'accostage, le commencement du chargement ou du déchargement, ou de retarder l'appareillage à l'issue du chargement ou du déchargement ;

m) tout autre renseignement concernant le navire, demandé par le terminal.

1. The estimated time of the ship's arrival off the port. This information should be provided at the earliest possible opportunity, with the terminal being notified of any subsequent changes.

2. The following information should be provided at the same time as the initial notification of arrival time :

a) ship's name, call sign, IMO number, flag state and port of registration ;

b) lading or unlading plan showing the quantity of cargo, its stowage by hold, the lading or unlading sequence and the quantity to be embarked or disembarked in each operation ;

c) draught on arrival and predicted draught on sailing ;

d) time required for ballasting or deballasting ;

e) ship's length overall, ship's beam and the length of the cargo compartment from the forward coaming of the forward hatch to the aft coaming of the aftmost hatch through which cargo must be laded or unladed ;

f) distance from the waterline to the first hatch through which lading or unlading must begin, and the distance from the ship's plating to the hatch opening ;

g) the location of the accommodation ladder ;

h) superstructure clearance ;

i) information about the ship's cargo handling systems and capacities (where applicable) ;

j) the number and type of mooring hawsers ;

k) special requests relating to cargo level or the need for continuous measurement of cargo water content ;

l) details of any necessary repairs capable of delaying berthing, the commencement of lading or unlading or the sailing of the ship on completion of lading or unlading ;

m) any other information regarding the ship that may be requested by the terminal.

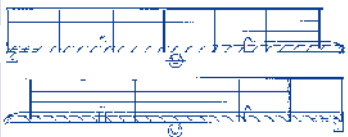

Etablissement demandeur Représenté par

Nom du navire
Arrivé le Départ le

Location de coupée de terre

Du à Au à

Nombre de jours

A la commande	A la restitution
<input type="checkbox"/> Croc d'attache	<input type="checkbox"/> Croc d'attache
<input type="checkbox"/> Longeron gauche	<input type="checkbox"/> Longeron gauche
<input type="checkbox"/> Main courante droite	<input type="checkbox"/> Main courante droite
<input type="checkbox"/> Longeron droite	<input type="checkbox"/> Longeron droite
<input type="checkbox"/> Main courante gauche	<input type="checkbox"/> Main courante gauche
<input type="checkbox"/> Roues	<input type="checkbox"/> Roues
<input type="checkbox"/> Sous lisse droite	<input type="checkbox"/> Sous lisse droite
<input type="checkbox"/> Rouleau	<input type="checkbox"/> Rouleau
<input type="checkbox"/> Sous lisse gauche	<input type="checkbox"/> Sous lisse gauche
<input type="checkbox"/> Filet de protection	<input type="checkbox"/> Filet de protection
<input type="checkbox"/> Chandeliers	<input type="checkbox"/> Chandeliers
<input type="checkbox"/> Divers	<input type="checkbox"/> Divers
<input type="checkbox"/> Marches	<input type="checkbox"/> Marches
	
Observations	Observations

AVIS AU CAPITAINE

Je soussigné, Capitaine du Navire amarré poste Atteste :

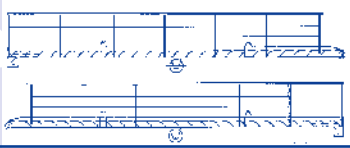
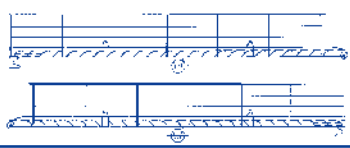
Le bon état de la coupée de terre qui m'a été remise par le Port Autonome le à heure locale.

Etre responsable de la sécurité de raccordement de cette coupée avec mon navire.

DATE :	DATE :
PANSN Nom Signature	PANSN Nom Signature
LAMANEUR Nom Signature	LAMANEUR Nom Signature
CAPITAINE Nom Signature	CAPITAINE Nom Signature
CONSIGNATAIRE Nom Signature	CONSIGNATAIRE Nom Signature

Agency name Reprinted by
 Vessel's name
 Arrived on Sailed on

Hire of shore gangway N°
 From at to at
 Number of days

When ordered	When restitute
<input type="checkbox"/> Fastening hook	<input type="checkbox"/> Fastening hook
<input type="checkbox"/> Right handrail	<input type="checkbox"/> Right handrail
<input type="checkbox"/> Left handrail	<input type="checkbox"/> Left handrail
<input type="checkbox"/> Protection under right handrail	<input type="checkbox"/> Protection under right handrail
<input type="checkbox"/> Protection under left handrail	<input type="checkbox"/> Protection under left handrail
<input type="checkbox"/> Canolestick	<input type="checkbox"/> Canolestick
<input type="checkbox"/> Steps	<input type="checkbox"/> Steps
<input type="checkbox"/> Left stringer	<input type="checkbox"/> Left stringer
<input type="checkbox"/> Right stringer	<input type="checkbox"/> Right stringer
<input type="checkbox"/> Wheel	<input type="checkbox"/> Wheel
<input type="checkbox"/> Roller	<input type="checkbox"/> Roller
<input type="checkbox"/> Safety net	<input type="checkbox"/> Safety net
<input type="checkbox"/> Various	<input type="checkbox"/> Various
	
Observations	Observations

NOTICE TO THE MASTER

I undersigned, master of M.V alongside berth hereby certifies

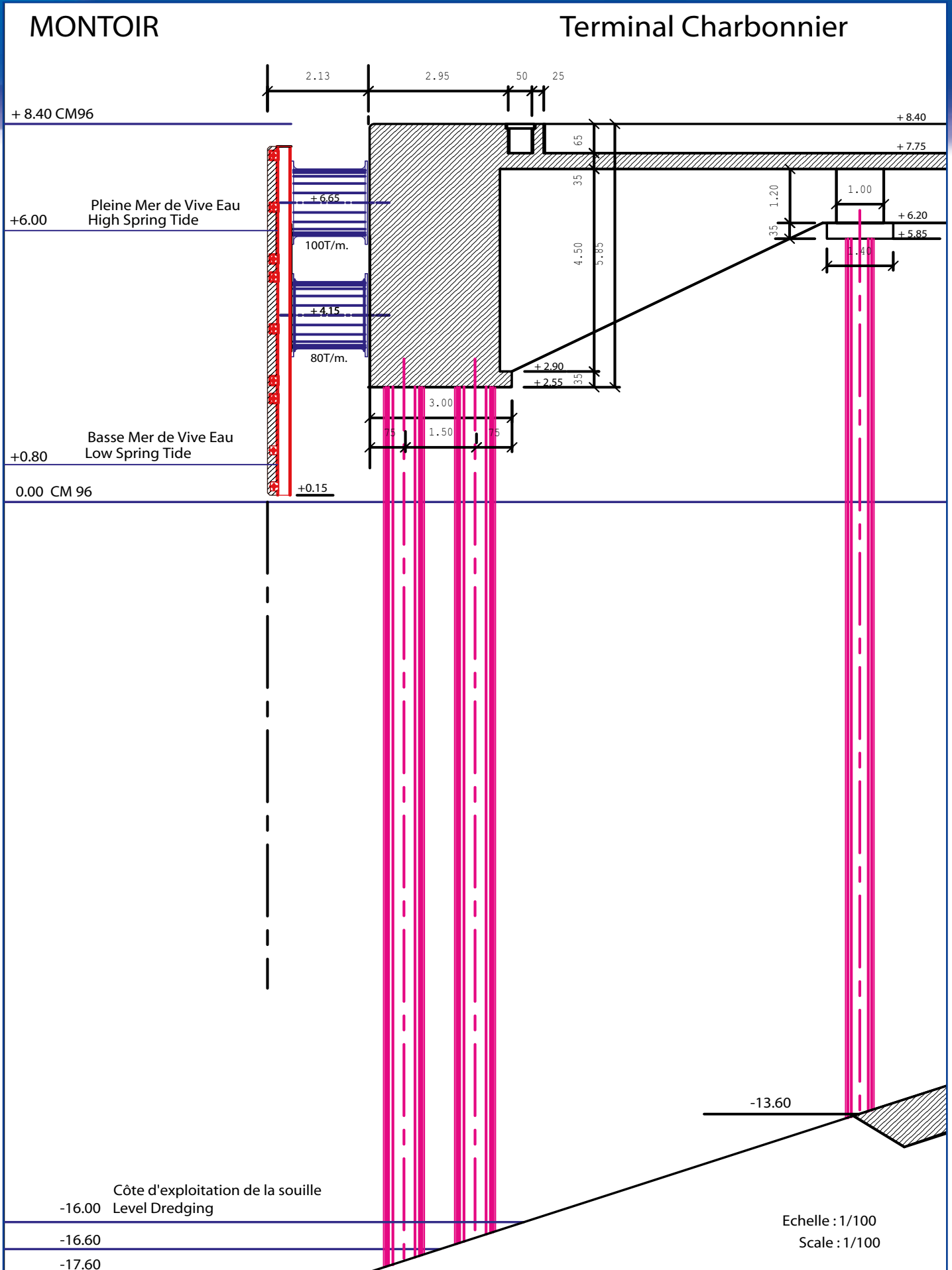
The good state of shore gangway delivered by port authorities at local time.

To be in charge of safety link between the gangway and my vessel.

DATE :	DATE :
PANSN Name Signature	PANSN Name Signature
LAMANEUR Name Signature	LAMANEUR Name Signature
MASTER Name Signature	MASTER Name Signature
CONSIGNATAIRE Name Signature	CONSIGNATAIRE Name Signature

Bon de location de coupée (annexe)

Hire of shore gangway (appendix)



Complément à la DÉCLARATION D'ENTRÉE

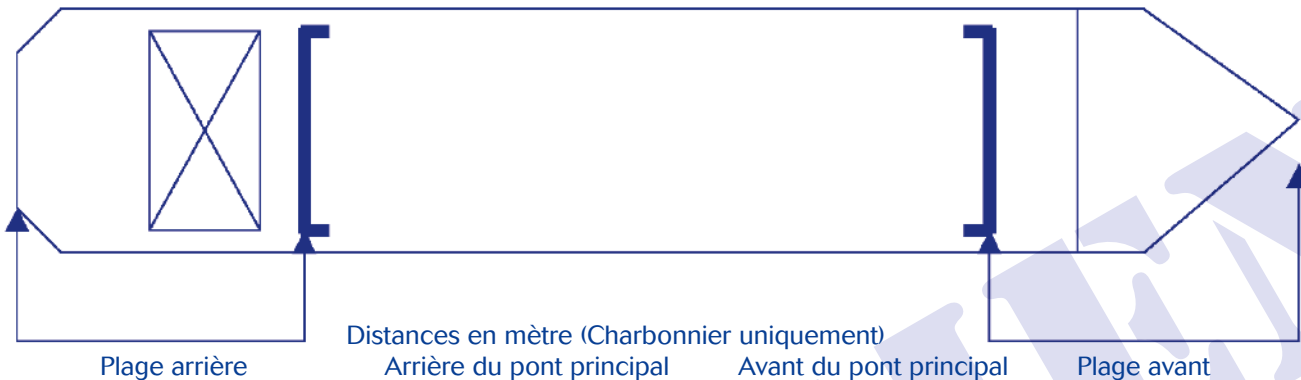
Ecrire lisiblement

Nom du navire Date d'entrée du navire

Nombre de membres d'équipage dédiés à la manipulation des aussières à l'accostage

- Sur la plage avant et l'avant du pont principal
- Sur la plage arrière et l'arrière du pont principal

Sur le diagramme ci dessous, indiquer la position des treuils, bittes d'amarrage et chaumards



Confirmez que toutes les amarres ont été remplacées depuis 18 mois et sont en bon état.

Treuils : - Capacité de traction (Pourcentage).....tonnes
- Capacité de rupture des freins..... tonnes

FILS D'ACIER SUR TREUIL	Amarre du fil d'acier				Queue du fil d'acier			
	Nb	Dia. (mm)	Long. (m)	Charge Rupt. (T)	Nb	Type	Dia. (mm)	Long. (m)
Plage avant								
AV pont principal								
AR pont principal								
Plage arrière								

AMARRES SUR TREUIL	Nb	Type (matière)	Dia.	Long. (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticité
Plage avant						
AV pont principal						
AR pont principal						
Plage arrière						

AUTRES AMARRES	Nb	Type (matière)	Dia	Long. (m)	Charge Rupt.	Coeff. Elasticité
Fil d'acier non sur treuil						
Amarres non sur treuil						
Remorque d'urgence						

Complement to INWARDS DECLARATION

Write legibly

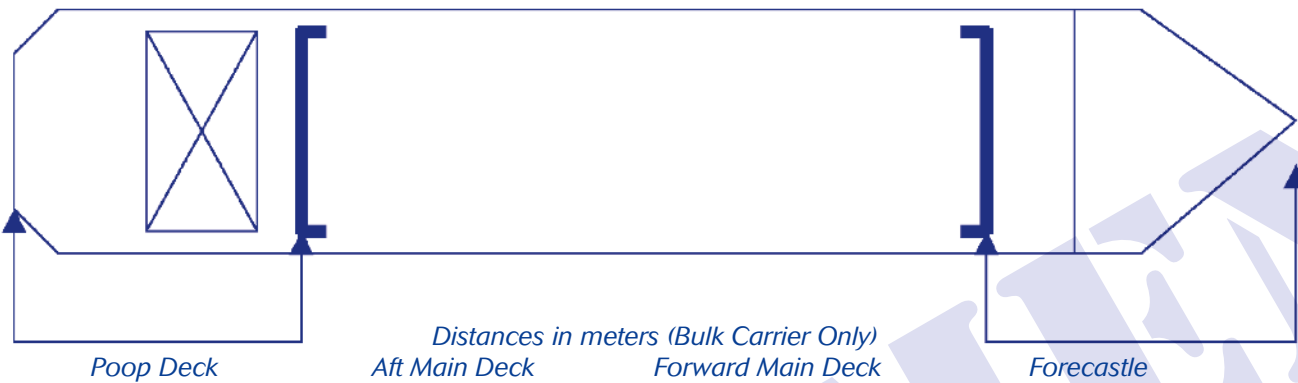
Ship's Name..... Inwards Date

Number of crew members on decks, dedicated to mooring lines handling at berthing

- on Forecastle and Forward Main Deck

- on Poop Deck and Aft Main Deck

On the diagram below indicate the position of Winches, Mooring Bitts and Fairleads



Please confirm that ALL tails have been replaced in last 18 months and are confirmed to be in good condition :

Winches : - Heaving capacity (Rated pull)tons

- Brakes holding capacitytons

WIRE ON DRUMS	Mooring Wires (on drums)				Mooring Wires Tails				
	Nb	Dia. (mm)	Length (m)	MBL (T)	Nb	Type	Dia. (mm)	Length (m)	MBL (T)
Forecastle									
Forward Main Deck									
Aft Main Deck									
Poop Deck									

MOORING ROPES ON DRUMS	Nb	Type (material)	Dia.	Length (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticity
Forecastle						
Forward Main Deck						
Aft Main Deck						
Poop Deck						

OTHER MOORING LINES	Nb	Type (material)	Dia.	Length (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticity
Mooring Wires not on drums						
Mooring Ropes not on drums						
Emergency Towing Wires						

pour le chargement et le déchargement de vraquiers secs

Après l'accostage du navire et avant tout commencement des opérations de manutention, le Capitaine et le Responsable du terminal, ou bien leurs représentants doivent remplir et signer la liste jointe. Une réponse par l'affirmative à toutes les questions est nécessaire pour une bonne sécurité des opérations. Toutes les cases doivent être cochées. Si ce n'est pas le cas, la raison doit être donnée et un accord trouvé entre Navire, Terminal sur les mesures préventives à mettre en place. Si la question est considérée sans objet mettre N/A (non applicable) dans la case, en écrivant la raison si nécessaire.

Nom du navire	Date d'entrée
Quai	Bassin
Tirant d'eau maximal admissible du quai	Tirant d'air du quai
Tirants d'eau à l'arrivée (lus/calculés) avant	arrière
Tirants d'eau départ (calculés) avant	arrière

	NAVIRE	TERMINAL
1 Le tirant d'eau et tirant d'air du quai sont-ils compatibles au bon déroulement des opérations commerciales ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 L'amarrage est-il adapté aux conditions météo, au courant, au passage de navires au droit du poste et à la mise à couple ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 En cas d'urgence, le navire est-il prêt à se déplacer par ses propres moyens ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Existe-il un accès sûr entre le navire et la terre ? Coupée installée par : le bord / la terre (rayer la mention inutile)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Le système de communication convenu entre le navire et la terre fonctionne-t-il correctement ? Moyen de communication	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Langue utilisée		
Canal radio / numéro de téléphone		
6 Les personnes assurant la liaison bord/terre pendant les opérations commerciales ont-elles été identifiées (à bord, à terre, lieu) ? Personnes à contacter à bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personnes à contacter à terre		
Lieu (location)		
7 Pour faire face à un situation d'urgence, y a-t-il un nombre de personnes suffisant à bord et sur le terminal ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Une demande d'autorisation de soutage a-t-elle été faite et acceptée par la Capitainerie ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 Une demande d'autorisation de travaux à bord / sur le quai a-t-elle été faite et acceptée par la Capitainerie ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 Une procédure de signalement et d'enregistrement des avaries dues aux opérations commerciales a-t-elle été mise en place ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 Une documentation sur la réglementation du port et du terminal incluant les facilités, services d'urgence, sécurité et la lutte contre la pollution a-t-elle été remise au bord ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 L'affréteur a-t-il communiqué au bord les caractéristiques de la cargaison conformément à la réglementation SOLAS chapitre VI ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 L'atmosphère est-elle sûre dans les cales et espaces enclos où le personnel peut être amené à pénétrer, les cargaisons fumigées identifiées, le bord et la terre sont-ils d'accord sur le besoin de contrôle d'atmosphère ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 La capacité et les limites de travail des chargeurs/déchargeurs ont-elles été notifiées au navire/terminal ? chargeur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
chargeur		
chargeur		
15 Un plan de chargement ou de déchargement a-t-il été calculé pour tous les stades de chargement/déballage ou déchargement/ballage ? copie disponible :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 Les cales à travailler sont-elles clairement identifiées sur le plan de chargement /déchargement, indiquant la séquence de travail et la qualité et tonnage de marchandise transférée à chaque fois que la cale sera travaillée ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17 La nécessité de nivelé dans les cales a-t-elle été discutée, y a-t-il eu accord sur la méthode et l'importance?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18 Le bord, le terminal et l'opérateur ont-ils compris et accepté qu'en cas de dépassement des opérations commerciales sur le programme de ballage, celles-ci seront stoppées jusqu'au retour à la situation normale prévue par le plan de chargement/déchargement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19 Au déchargement, la méthode de finition des cales et d'enlèvement des résidus a-t-elle été notifiée au bord et acceptée par le bord ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20 La procédure pour ajuster l'assiette finale du navire en chargement a-t-elle été décidée et approuvée ? tonnage restant sur le terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sur le convoyeur		
21 Le terminal a-t-il été prévenu du délai nécessaire au navire pour prendre la mer après la fin des opérations commerciales ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Navire Nom :		Terminal Nom :
Fonction:		Fonction :
Signature :		Signature :
Lieu :		Date

- Exemple Blanc : destiné à la Capitainerie
- Exemple Rose : destiné au Navire
- Exemple Jaune : destiné au Terminal

for loading or unloading dry bulk cargo carriers

After berthing and before cargo operations, the master and terminal manager, or their representatives, should complete and sign the checklist jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write « N/A », explaining why if appropriate.

Ship's name	Date
Quay	Basin
Available depth of water in berth	Air draught
Arrival draught (read/calculated) forward	aft
Calculated departure draught forward	aft

	Ship	Terminal
1 Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operations to be completed ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Are mooring arrangements adequate for all local effects of current, weather, traffic and craft alongside ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 In emergency, is the ship able to leave the berth at any time ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Is there safe access between the ship and the wharf ? tended by ship/terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Is the agreed ship/terminal communications system operative ? (communication method) (language) (radio channels/phone numbers)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 Are liaison contact persons during operations positively identified ? (ship contact persons) (shore contact persons) (location)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Have any bunkering operations been advised and agreed by harbour master ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed by harbour master ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ? (loader) (loader) (loader)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading ballasting ? (copy lodged with):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17 As the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and have the method and extent been agreed ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18 Do ship and terminal and cargo operator understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19 Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20 Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ? (tonnage held by terminal) (conveyor system)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21 Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ship Name : Rank : Signature : Place :	Date	Cargo operator Name : Position/title : Signature : Hour :
---	------	--

- Exemple Blanc : destiné à la Capitainerie
- Exemple Rose : destiné au Navire
- Exemple Jaune : destiné au Terminal





Imp. LA CLONIERE 02 40 53 33 33 - 2008110160

Capitainerie du Port
Harbour Office
BP 9, 44550 Montoir-de-Bretagne
Tél. (33) 2 40 45 39 00 - Fax (33) 2 40 91 03 17

PORT AUTONOME de Nantes Saint-Nazaire
18, quai Ernest Renaud
B.P. 18609 - 44186 Nantes Cedex 4 - France
Tél. (33) 2 40 44 20 20 - Fax (33) 2 40 44 20 01
www.nantes.port.fr