

# Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses

Edition 2020



# REGLEMENT LOCAL POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral du 20xx

La Rochelle, le 2020

Le Préfet



# SOMMAIRE

## CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GENERALES

Champ d'application	7
Conventions et recueil applicables	8
Définitions	8

## TITRE I Prescriptions relatives à l'application du présent règlement

<b>Section I</b>	Réglementation	9
<b>Section II</b>	Experts et exploitants	9

## TITRE II Dispositions relatives à l'exploitation des ports

<b>Section I</b>	Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport	10
<b>Section II</b>	Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars	14
<b>Section III</b>	Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses	16
<b>Section IV</b>	Gardiennage	18

## TITRE III Dispositions spéciales à la manutention

<b>Section I</b>	Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement	19
<b>Section II</b>	Opérations particulières	19
<b>Section III</b>	Manutention de marchandises dangereuses en vrac	20
<b>Section IV</b>	Manutention à bord des navires mixtes conçus pour transporter des marchandises solides ou des liquides en vrac	21
<b>Section V</b>	Manutention des colis de marchandises dangereuses	21
<b>Section VI</b>	Admission – Chargement et déchargement des conteneurs	22

## TITRE IV Dispositions spéciales aux navires et bateaux

<b>Section I</b>	Mesures de sécurité à prendre sur les navires et bateaux	23
<b>Section II</b>	Mesures de sécurité à prendre sur les barges et les navires porte-barges	23
<b>Section III</b>	Mesures de sécurité à prendre sur les engins de servitude	23
<b>Section IV</b>	Précaution d'ordre nautique – amarrage	24
<b>Section V</b>	Eclairage et chauffage à bord des navires et bateaux	26
<b>Section VI</b>	Chaudières, moteurs et feux de cuisine	26
<b>Section VII</b>	Réparation à bord	26
<b>Section VIII</b>	Personnel de bord sur les navires et bateaux	26
<b>Section IX</b>	Conduite à tenir en cas d'incident	26

## TITRE V Travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation des navires, navires-citernes, bateaux et bateaux-citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac ou sur les installations, ouvrages et terre-pleins spécialisés des ports maritimes

## CHAPITRE 2 PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES

<b>Classe 1</b>	Matières et objets explosibles	29
<b>Classe 2</b>	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous	33
<b>Classe 3</b>	Liquides inflammables	35
<b>Classe 4.1</b>	Solides inflammables	36
<b>Classe 4.2</b>	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	37
<b>Classe 4.3</b>	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	38
<b>Classe 5.1</b>	Matières comburantes	39
<b>Classe 5.2</b>	Peroxydes organiques	42
<b>Classe 6.1</b>	Matières toxiques	43
<b>Classe 6.2</b>	Matières infectieuses	44
<b>Classe 7</b>	Matières radioactives	45
<b>Classe 8</b>	Matières corrosives	47
<b>Classe 9</b>	Matières et objets dangereux divers	48
	<b>Matières qui ne sont dangereuses qu'en vrac au titre du code IMSBC</b>	<b>49</b>

## ANNEXES

<b>Annexe 1</b>	Déclaration prévue à l'article 21-1 du RPM	51
<b>Annexe 2</b>	Liste de contrôle et modèle de déclaration	
	Liste de contrôle SHIP to SHORE	52
	Liste de contrôle SHIP to SHIP	60
<b>Annexe 3</b>	Prescriptions minimales de séparation entre matière ou classe de matière	64
<b>Annexe 4</b>	Formulaire de demande d'autorisation de mise en dépôt de marchandises dangereuses	65
<b>Annexe 5</b>	Liste de contrôle pour les opérations de soutage par camion ou barge	
	Demande de soutage	66
	Consignes générales applicables aux opérations de soutage des navires	67
	Liste de contrôle soutage Ship to Ship	68
	Rappel sur les procédures de soutage en SHIP to SHIP au GPMLR	71
	Liste de contrôle soutage de navire par camion	73
	Avitaillement des navires et bateaux en gaz naturel liquéfié	74
	Liste de contrôle pour le soutage de GNL de navire à navire	78
	Liste de contrôle pour le soutage de GNL de camion à navire	89

# CHAPITRE 1

## DISPOSITIONS GENERALES

### CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM.

L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites définies en Annexe 1, sont soumis aux prescriptions du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (R.P.M.), annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié et au présent règlement qui le complète.

Les abréviations suivantes sont employées dans le présent règlement:

<b>AI3P</b> .....	Autorité investie du pouvoir de police portuaire
<b>AP00</b> .....	Quai Modéré Lombard Ouest
<b>AP01– AP01 b</b> .....	Quai Modéré Lombard Milieu
<b>AP02</b> .....	Quai Modéré Lombard Est
<b>APES</b> .....	Appontement pétrolier Est
<b>APWE</b> .....	Appontement pétrolier Ouest
<b>BFxx</b> .....	Bassin à flot et quai correspondant (affectation d'un numéro)
<b>Code IMDG</b> .....	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
<b>CB01 – CB02 – CB03</b> .....	Quais de Chef de Baie
<b>CDT</b> .....	Code des Transports
<b>GPMLR</b> .....	Grand Port Maritime de La Rochelle
<b>GRV</b> .....	Grand Réceptier pour Vrac
<b>ME01–ME02–ME03– ME05</b> .....	Quais du Môle d'escale
<b>ME06–ME07</b>	
<b>NASC</b> .....	Solution Chaude Concentrée au Nitrate d'Ammonium
<b>OBO</b> .....	Ore Bulk Oil (minéralier – pétrolier – vraquier)
<b>PSIP</b> .....	Plan de sûreté de l'Installation Portuaire
<b>PSP</b> .....	Plan de sûreté portuaire
<b>RPM</b> .....	Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (arrêté du 18 juillet 2000 modifié)
<b>RORO1</b> .....	Quai RORO du Bassin à flot
<b>RORO2</b> .....	Poste RORO du quai de chef de baie 03 (Ponton passerelle)
<b>SM01</b> .....	Anse Saint Marc – poste 01
<b>SM02</b> .....	Anse Saint Marc – poste 02

Seuls sont repris dans le règlement local les articles comportants des éléments qui complètent le RPM. Par commodité, la présentation et la numérotation des articles du présent règlement reprennent celles du RPM.

## CONVENTIONS ET RECUEILS APPLICABLES

Voir RPM.

## DEFINITIONS

Voir RPM

### **Autorité Investie Du Pouvoir De Police Portuaire (AI3P) :**

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire du GPMLR est le Président du Directoire, Directeur Général. Il cumule les fonctions d'autorité investie du pouvoir de police portuaire avec celle d'autorité portuaire. (CDT article L5331-5 et L5331-6).

### **Capitainerie** (Représentants qualifiés de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire) :

La Capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers (CDT Articles L5331-11 et R5331-5). Le terme Capitainerie désigne ici l'ensemble des Officiers de port et des Officiers de port adjoints, représentants qualifiés de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P) pour l'exécution du présent règlement et placés sous l'autorité hiérarchique du Commandant de port, autorité fonctionnelle chargé de la police, lui-même placé sous les ordres directs du Directeur Général.

La Capitainerie fixe pour chaque opération les conditions d'exécution et le périmètre de sécurité adéquat.

### **Contrôles d'accès dans la zone portuaire :**

L'accès des personnes et des véhicules dans les zones portuaires, sur les quais et terre-pleins, est soumis à contrôle selon les modalités définies dans le Plan de sûreté portuaire (PSP) et les plans de sûreté des installations portuaires (PSIP).

Ces zones peuvent faire l'objet d'un classement en zones d'accès restreint au titre du PSP ou d'un PSIP.

Les zones portuaires restent en outre interdites aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité et la sûreté.

# TITRE I

## PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

### SECTION I : REGLEMENTATION

#### 11-1 REGLEMENTATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

Voir RPM

#### 11-2 AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES

11-2-1 Voir RPM

11-2-2 Voir RPM

#### 11-2-3 Règlements locaux

11-2-3-1 Voir RPM

11-2-3-2 Voir RPM

11-2-3-3 Voir RPM. Le Grand Port Maritime de La Rochelle dispose d'une étude de danger sur l'ensemble des quais datant de 2019 et transmise à la préfecture départementale. Les règles d'aménagement retenues dans cette étude et dans l'arrêté préfectoral complémentaire n°2014.3162 du 11 décembre 2014 sont prises en compte dans le présent règlement.

#### 11-3 DEROGATIONS POUR DES OPERATIONS PONCTUELLES

Voir RPM

### SECTION II : EXPERTS ET EXPLOITANTS

#### 12-1 EXPERTS

Voir RPM.

Pour les contrôles de l'application de certaines prescriptions du présent règlement, la Capitainerie peut faire appel à des experts qui sont agréés nominativement par elle, au vu de leurs compétences techniques sur les marchandises concernées, la construction et l'exploitation des navires.

#### 12-2 ROLE DE L'EXPLOITANT

Voir RPM

L'exploitant est l'organisme responsable d'une opération de transport, de manutention, de dépôt de marchandises dangereuses ou d'un ensemble de ces opérations, dans les limites du GPMLR. A ce titre l'exploitant désigne son ou ses représentant(s) qualifié(s) responsable(s) des opérations.

## TITRE II

# DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION DES PORTS

### SECTION I : DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES, BATEAUX ET ENGIN DE TRANSPORT

#### **21-1 DECLARATION**

Voir RPM

##### **21-1-1 Arrivée et départ par voie maritime**

Voir RPM

La déclaration devra être communiquée à la Capitainerie dès que possible, et au plus tard au départ du port précédent, par l'intermédiaire du logiciel d'exploitation portuaire en service au GPMLR, dans le cadre de la directive Européenne de suivi des navires « SAFESEANET ».

##### **21-1-1-1 Arrivée et départ par voie maritime – Exemptions**

Voir RPM

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

Voir RPM

Tout moyen écrit de transmission des déclarations et demandes d'autorisations est accepté.

Les matières dangereuses ou polluantes doivent être déclarées à la Capitainerie au moins 24h avant leur arrivée par l'expéditeur ou son mandataire.

La déclaration de marchandise dangereuse devra fournir les informations suivantes : numéro ONU, la désignation officielle de transport, la classe de danger primaire, le numéro de danger subsidiaire, le groupe d'emballage.

Chaque entreprise ferroviaire disposant d'une licence d'exploitation valable sur le réseau ferré portuaire du GPMLR recevra une copie de cette déclaration.

Le Règlement de Circulation et de séjour temporaire des Marchandises Dangereuses sur le réseau ferré portuaire du GPMLR définit les catégories de marchandises dangereuses autorisées sur le réseau ferroviaire portuaire, l'organisation de la circulation, du stationnement et de la surveillance de celles-ci.

Le stockage et le transit de ces matières sur les réseaux routiers et ferroviaires portuaires restent subordonnés à l'autorisation formelle de la Capitainerie, qui peut prescrire des mesures particulières de gardiennage et de sécurité à l'expéditeur ou son mandataire.

Les marchandises dangereuses pour lesquelles la Capitainerie n'aura pas reçu de déclaration d'expédition ne seront pas autorisées à séjourner sur les quais et terre-pleins ni à embarquer sur les navires.

L'immobilisation et le stockage de wagons chargés de classe 5.1 sont interdits sur ces réseaux.

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

Voir RPM

##### **21-1-4 Obligations incombant au chargeur vis-vis du Capitaine ou de l'exploitant du navire**

Voir RPM

#### **21-2 CONDITIONS**

Voir RPM

## 21-2-1 Voir RPM

Les navires transportant des hydrocarbures ou certaines substances dangereuses se conformeront à l'Arrêté du préfet maritime en cours de validité relatif à l'accès aux ports français de l'Atlantique et de la Manche occidentale.

Les navires transportant des marchandises dangereuses, déclarées conformément à l'article 21-1-1, reçoivent, au plus tard, sur rade du Grand Port Maritime de la Rochelle, l'autorisation d'engainer le chenal d'accès via un visa sous LRtrafic et par communication VHF avec la Capitainerie.

Les navires en transit transportant des marchandises dangereuses n'ont pas d'obligation d'arrêt au mouillage sous réserve d'avoir informé la Capitainerie, comme indiqué à l'article 21-1-3, de la nature et de la quantité de marchandises dangereuses transportées, et sous réserve de contre-ordre de la Capitainerie. En dehors des cas de force majeure ou d'autorisation spéciale donnée par la Capitainerie, le mouillage des navires et bateaux chargés de marchandises dangereuses, et plus particulièrement celui des pétroliers de mer chargés ou non dégazés, en attente d'opération ou de mouvement, est interdit dans le chenal d'accès au Grand Port Maritime de la Rochelle.

Tout navire transportant des marchandises dangereuses doit être piloté.

Les navires et bateaux transportant des marchandises dangereuses en vrac doivent accoster au poste spécialisé qui leur est attribué par la Capitainerie.

La manutention de ces marchandises dangereuses en vrac ne peut s'effectuer qu'aux postes spécialisés mentionnés ci-dessous :

- **Pour les hydrocarbures liquides :**

- o **APWE** : Appontement pétrolier ouest (Essences : code ONU 1203 et Gasoil : code ONU : 1202)
- o **APES** : Appontement pétrolier est (Essences, gasoil, pétrole lampant : code ONU 1223 pour les classés, éthanol code ONU 1170, méthanol code ONU 1230)

A défaut de poste spécialisé pour cette manutention, l'autorité portuaire pourra autoriser une telle opération sous réserve que le poste désigné soit équipé de moyens fixes ou mobiles de sécurité, d'intervention et de protection de l'environnement, adaptés à la nature et à la quantité de marchandise en cause, tel que l'AP02 (quai modéré Lombard) pour du pétrole lampant ou de l'alcool éthylique (code ONU 1987)

- **Pour les autres marchandises dangereuses :**

- o **BF17/ BF16** : Bassin à flot – Epi de l'ancienne base sous-marine : acide phosphorique (code ONU 1805).
- o **AP02** (quai modéré Lombard) : soude caustique (code ONU 1824).
- o **Autres quais** : Ils peuvent être utilisés pour l'embarquement, le débarquement et le transbordement de marchandises dangereuses en colis et conteneurs sous réserve du respect des dispositions du RPM et de ce présent règlement, notamment en ce qui concerne les quantités maximales, les emplacements et les durées de séjour sur les quais propres à chaque classe de marchandise dangereuse (voir article 22-3-1 et chapitre II).

Cependant, le chargement et le déchargement de navires transportant ou devant transporter de produits de classe 1 et la manutention de ces produits ne sont autorisés qu'au môle d'escale Est (sous conditions particulières décrites à l'article 113-2 du chapitre II) et aux postes CB2 et CB3.

Pour des navires avec des marchandises de classe 5.1, se référer au paragraphe 515 de ce même règlement.

Les navires opérant des marchandises pourront recevoir des instructions spécialisées de la Capitainerie. Le consignataire ou l'agent du navire reçoit un double de ces prescriptions et accuse réception, en fournissant les documents demandés.

Les opérations de manutention des marchandises dangereuses aux postes non spécialisés autres que ceux désignés dans ce présent règlement sont soumises à autorisation temporaire de la Capitainerie après

accord des services de l'état concernés si nécessaire. Les frais induits par la mise en œuvre des mesures particulières liées à la sécurité et à la sûreté des opérations sont à la charge de celui qui a la garde de la marchandise

#### **21-2-2 Voir RPM**

Voir article 711 et 712 du chapitre II.

#### **21-2-3 Voir RRPM**

Les quantités de marchandises autorisées sont définies dans l'étude de danger datée de mai 2019.

#### **21-2-4 Voir RPM**

Dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé, la réception, la circulation et le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses sont soumis à l'accord de l'exploitant du ou des postes concernés ou du terminal ou à défaut de l'autorité portuaire.

Les conditions d'accès des engins à l'apportement pétrolier sont précisées dans le document INT051 « Consignes de sécurité pour les navires citernes » et l'instruction conjointe INT171 « Intervention sur l'apportement pétrolier Accès engins thermiques ».

#### **21-2-5 Voir RPM**

Les conditions d'accès des navires à l'apportement pétrolier sont précisées dans le document INT051 « Consignes de sécurité pour les navires citernes ».

### **21-3 SIGNALISATION DES NAVIRES, BATEAUX, VEHICULES ROUTIERS ET WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES**

Voir RPM

Ces dispositions s'appliquent à tous les navires transportant des matières dangereuses, indifféremment de leur taille.

### **21-4 AVITAILLEMENT ET APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

Toute opération de soutage est soumise à l'accord préalable de la Capitainerie.

Le soutage par bateau des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac ou en conteneurs, exception faite des navires citernes pétroliers et gaziers, est tenu d'être effectué en dehors des opérations commerciales.

Ces navires peuvent néanmoins être avitaillés en soutes au moyen de véhicules terrestres pendant les opérations commerciales, sur demande du consignataire ou de l'agent maritime en charge du navire, au cas par cas, avec l'accord :

- du Capitaine du navire,
- de l'exploitant,
- du manutentionnaire s'il est différent de l'exploitation,
- de la Capitainerie.

Sauf prescriptions particulières définies par classe de marchandise, une distance de protection de 25 mètres devra être appliquée entre le véhicule avitailleur, ses flexibles de chargement, et la marchandise ainsi que les engins de manutentions.

Pour les navires citernes pétroliers et gaziers, le soutage à partir d'un bateau ou d'un navire avitailleur en soute peut être autorisé par la Capitainerie pendant les opérations commerciales si les conditions suivantes sont respectées :

- Accord du ou des exploitants,
- Citernes inertées,

- Déchargement ou déballastage,
- En dehors des opérations de contrôles et de reconnaissances de cargaisons, par ouverture des capacités sauf ballast séparé,
- Produits d'avitaillement d'un point éclair supérieur à 60°C.

L'avitaillement par véhicules citernes et autres opérations d'enlèvement de résidus d'exploitation ainsi que les approvisionnements sont autorisés pour les navires pétroliers lorsqu'ils répondent aux conditions du point F.1 décrites dans les prescriptions et consignes de sécurité à destination des Capitaines des navires citernes.

Les opérations d'avitaillement sont déclarées à la Capitainerie en utilisant le formulaire correspondant en annexe V du présent règlement.

Les opérations d'avitaillement doivent être suspendues en cas d'orage à moins de 5000 mètres.

#### **21-4-1 Soutage au Gaz Naturel Liquéfié. Dispositions générales.**

Voir RPM

Les opérations de soutage au GNL sont soumises à l'accord préalable de la Capitainerie.

Les opérations de soutage au GNL font l'objet d'un accord écrit de l'exploitant de terminal, quel que soit le mode utilisé.

La manutention de marchandise de classe 1 est interdite pendant les opérations de soutage au GNL.

Les avitaillements par le plan d'eau sont autorisés sous réserve des contraintes nautiques et météorologiques définies par la Capitainerie.

#### **21.4.2 Soutage au Gaz Naturel Liquéfié. Dispositions particulières**

Voir RPM

Toutes les opérations d'avitaillement en GNL doivent être préalablement déclarées à la Capitainerie. Ces opérations, qu'elles soient réalisées par bateau ou camion-citerne, doivent faire l'objet d'une liste de contrôle conforme à l'annexe V du présent règlement.

#### **21-4-3 Fourniture d'électricité par la terre à partir d'une installation fonctionnant au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) – Généralités**

**21-4-3-1** A partir d'un d'un groupe électrogène mobile installé à quai : voir RPM

**21-4-3-2** A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur le navire : voir RPM

**21-4-3-3** Ravitaillement d'un moteur auxiliaire de génération fixe sur le navire à partir de citerne à quai : voir RPM

**21-4-3-4** A partir d'un groupe électrogène mobile installé sur un autre navire ou un bateau : voir RPM

#### **21-4-4 Dispositions transitoires**

Voir RPM

### **21-5 APPROVISIONNEMENT DES VEHICULES ET ENGIN DE MANUTENTION**

Voir RPM

L'approvisionnement des engins de manutention est autorisé à une distance supérieure à 30 mètres de toute marchandise dangereuse. L'approvisionnement se fait moteur stoppé avec interdiction de fumer.

En cas de déversement accidentel, l'exploitant doit mettre en œuvre les mesures d'urgence pour contenir la pollution et baliser la zone concernée.

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

Voir RPM

### **22-1 OPERATIONS SUR LES QUAIS ET TERRE-PLEINS**

Voir RPM

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

Voir RPM

Seules les personnes en possession d'une carte d'accès portuaire en cours de validité délivrée par l'autorité portuaire et dont la présence est justifiée sont autorisées à circuler sur les quais et les terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses.

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

### **22-3 DEPOTS A TERRE ET DEPOTS DE SECURITE**

#### **22-3-1 Dépôts à terre**

Voir RPM

Les opérations dépôts à terre de marchandises dangereuses sont soumises à autorisation de la Capitainerie.

Le dépôt à terre des marchandises dangereuses ne peut excéder une durée de 5 jours ouvrables sauf dispositions spéciales énoncées dans le chapitre II. Pour un transbordement, cette durée de séjour est doublée. Cette durée peut être augmentée de manière exceptionnelle par dérogation de la Capitainerie. Le chapitre II du présent règlement précise également les quantités maximales susceptibles d'être mises en dépôt sur les terre-pleins, les distances de séparation entre îlots et les mesures de sécurité à imposer.

La liste des marchandises dangereuses mises en dépôt à terre avec l'indication précise de leur emplacement et des quantités associées doit être communiquée à la Capitainerie.

#### **22-3-2. Dépôts de sécurité**

Il n'existe pas de zone de dépôt de sécurité (parc à marchandises dangereuses).

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

Voir RPM

### **22-5 MATERIELS D'ECLAIRAGE**

Voir RPM

### **22-6 MOTEURS ET INSTALLATIONS A TERRE**

Voir RPM

## **22-7. TELEPHONE – RADIOTELEPHONE**

### **22-7-1** Voir RPM

En téléphonie mobile, seul l'usage de téléphones agréés « zone explosive » est autorisé dans les zones ATEX répertoriées sur le port.

Pendant toute la durée de l'escale les navires transportant des matières dangereuses restent en veille VHF canal 12.

### **22-7-2** Voir RPM

## **SECTION III : DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION, LES SINISTRES ET LES ACCIDENTS DUS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **23-1 DISPOSITIF GENERAL DE PREVENTION ET DE LUTTE**

Voir RPM

#### **23-1-1 Dispositions generales**

Voir RPM

Tout Capitaine de navire accosté dans le port reçoit du consignataire ou de son agent maritime, une plaquette de sécurité et d'informations du GPMLR qui contient un extrait des règlements locaux et des consignes spéciales de lutte contre les sinistres, avec un plan du port où se trouvent entre autres les points de collecte des déchets dits « points MARPOL ».

Tout Capitaine de navire, manutentionnant des matières dangereuses de classe 1 ou 5.1, reçoit en plus par écrit de la Capitainerie des consignes particulières de sécurité.

Tout Capitaine de navire citerne pétrolier reçoit en plus de la Capitainerie, un recueil des consignes et des instructions spécifiques de sécurité applicables à l'apponement pétrolier.

Tout Capitaine, patron ou gardien, au cas où un sinistre viendrait à se déclarer à son bord, doit impérativement prévenir :

- la Capitainerie (VHF 16/12 et téléphone),
- le SDIS (Tél. 18 ou 112).

Tout navire ou bateau dont la capacité des moyens de prévention et de lutte contre l'incendie se trouve réduite, doit immédiatement en faire la déclaration à la Capitainerie. Toute intervention sur ces équipements ne peut s'effectuer qu'après accord préalable de la Capitainerie.

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

Les fiches de sécurité concernant les marchandises dangereuses, manutentionnées ou transportées, doivent être tenues à disposition immédiate du personnel.

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

#### **23-1-2 Diffusion de l'alerte**

Voir RPM

Tout témoin d'un sinistre sur le port doit immédiatement informer :

- Les services de secours compétents,
- La Capitainerie,
- L'exploitant de l'installation et le Capitaine du navire concerné s'il y a lieu.

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

Voir RPM

#### **23-2-1 Voir RPM**

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

#### **23-2-2 Voir RPM**

Les résidus (liquides, solides) provenant de la manutention des matières dangereuses doivent être réduits à leur plus petit volume à bord des navires et bateaux. L'évacuation des résidus est effectuée sous la responsabilité des Capitaines des navires et patrons des bateaux. L'accord de la Capitainerie doit être sollicité et obtenu avant le début des opérations. En aucun cas ces résidus conditionnés ou non ne doivent séjourner dans les limites administratives du port. Les bons d'enlèvement et les bordereaux de suivi des déchets (BSD) devront être adressés, par l'agent ou le consignataire à la Capitainerie, en copie.

Les déchets et résidus devront être conservés à bord dans les mêmes conditions que pour leur transport en mer. Les conditions de leur débarquement devront être conformes aux prescriptions énoncées dans le Plan de réception et de traitement des déchets du GPMLR, tel que défini à l'article R5314-7 du Code des Transports.

Les dispositions prévues à la convention MARPOL sont applicables au GPMLR.

### **23-2-3 Voir RPM**

Les moyens anti-pollution sont conventionnellement mis en œuvre par la société de lamanage, sous les ordres de la Capitainerie.

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

Voir RPM

## **SECTION IV : GARDIENNAGE/SURVEILLANCE**

Pour être en conformité avec le PSP et les PSIP, le terme « Surveillance » sera utilisé lorsqu'il s'agit de l'application des mesures de sûreté (mise en œuvre et surveillance de la ZAR générée par la présence du navire transportant des marchandises dangereuses à un poste dédié); pour ce qui est de la mise en œuvre des mesures de sécurité propres à chaque classe de marchandise, c'est le terme « Gardiennage » qui prévaut.

### **24-1 LORS DE LA PRESENCE DANS LE PORT**

Voir RPM

Dans tous les cas, le gardiennage/la surveillance doit être effectué par une entreprise agréée par l'autorité préfectorale et du personnel justifiant d'une formation dans le domaine des marchandises dangereuses reconnue par l'autorité portuaire. Elle est exercée aux frais et risques de celui qui a la garde de la marchandise.

### **24-2 LORS DES OPERATIONS DE MANUTENTION**

Voir RPM

Les conditions particulières de gardiennage/surveillance des marchandises dangereuses dans le port sont précisées pour chaque classe de marchandises dangereuses dans le Chapitre II du présent règlement.

## **TITRE III DISPOSITIONS SPECIALES Á LA MANUTENTION**

### **SECTION I : OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

#### **31-1 CONDITIONS**

Voir RPM

#### **31-2 INTERDICTIONS**

Voir RPM

### **SECTION II – OPERATIONS PARTICULIERES**

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

Voir RPM

La circulation et le stationnement des véhicules, qu'ils soient chargés de marchandises dangereuses ou non, sur les voies routières du GPMLR doivent respecter le Code de la route et les prescriptions du Règlement Particulier de Police du port. Les véhicules doivent emprunter lorsqu'elles existent, les voies matérialisées. Sur les terre-pleins, ils doivent circuler à vitesse réduite.

La circulation des wagons chargés de marchandises dangereuses doit respecter le Règlement de Circulation et de Séjour temporaire des Marchandises Dangereuses sur le Réseau Ferré Portuaire du GPMLR.

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

#### **32-2. OPERATIONS DE NUIT**

Voir RPM

Sauf disposition spécifique de la Capitainerie, il n'y a aucune restriction de nuit pour les opérations de chargement, de déchargement ou de manutention des différentes classes de marchandises dangereuses admises au GPMLR.

## **SECTION III : MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC**

### **33-1 LIEUX ET MODES OPERATOIRES AUTORISE**

Voir RPM.

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

**33-2-1** Voir RPM

**33-2-2** Voir RPM

**33-2-3** Voir RPM

Lorsque les conditions météorologiques sont susceptibles d'accroître sérieusement les risques, les opérations doivent être suspendues. En particulier, les manutentions doivent cesser si un orage se déclare à moins de 5000 mètres du navire ou du bateau. Elles ne doivent reprendre que lorsque tout danger est écarté.

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

Voir RPM

### **33-4 FLEXIBLES, BRAS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT**

Voir RPM

### **33-5 LIAISONS EQUIPOTENTIELLES**

**33.5.1** Voir RPM

**33-5-2** voir RPM

Lorsque la tuyauterie fixe de chargement ou de déchargement de l'apponement est isolée électriquement du navire, bateau ou chaland, la liaison équipotentielle est proscrite. Il en est de même pour les navires à couple dont la tuyauterie de transbordement comporte au moins un joint assurant l'isolation électrique. Au GPMLR, seuls les bras de déchargement des produits pétroliers de l'apponement pétrolier sont équipés de joints isolants.

**33-5-3** Voir RPM

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

*(OBO : Ore Bulk oil)*

### **34-1 CONDITIONS**

Voir RPM

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

- Lorsqu'ils n'ont pas transporté d'hydrocarbures durant leurs 3 derniers voyages, les navires sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie. Si les navires contiennent des citernes à résidus et eaux de lavage (slops), celles-ci devront être inertées préalablement : les informations sur leur état doivent parvenir, par tous moyens, à la Capitainerie au plus tard lorsque le navire arrive au mouillage d'attente sur rade (de préférence par courrier électronique).
- Lorsqu'ils ont transporté des hydrocarbures durant 1 de leurs 3 derniers voyages, les navires ne sont autorisés à engainer vers le poste à quai, qui leur a été désigné par la Capitainerie, que lorsque les conditions suivantes sont réunies :
  - o Vérification des espaces et citernes à cargaison, par un expert agréé, qui devront être nettoyés, ventilés et absents de gaz, présentant des garanties suffisantes pour la manutention et le personnel en cale.
  - o Les capacités contiguës en dehors des espaces et citernes à cargaison devront être nettoyées et maintenues dégazées ou inertées et purgées.
  - o Délivrance par un expert agréé d'un certificat de dégazage après contrôle de l'explosivité des espaces et citernes concernés. Le contrôle doit être effectué au mouillage et les résultats doivent être immédiatement transmis à la Capitainerie. Si les navires contiennent des citernes à résidus et eaux de lavage (slops), celles-ci doivent être inertées, dégazées ou traitées par équivalence, préalablement à la mise à quai.

En ce qui concerne les navires dont la dernière escale a donné lieu à un certificat de dégazage établi par un expert agréé du port de provenance et datant de moins de 5 jours, ce dernier doit parvenir à la Capitainerie au plus tard lorsque le navire atteint le mouillage d'attente sur rade. La Capitainerie peut alors exempter le navire d'un contrôle sur rade.

## **SECTION V : MANUTENTION DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **35-1 DISPOSITIONS RELATIVES A L'EXPLOITANT**

Voir RPM

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

Voir RPM

## **SECTION VI : ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS ET CITERNES**

### **36-1 DISPOSITIONS GENERALES**

Voir RPM

Les citernes non lavées, non dégazées, sont soumises aux mêmes dispositions que celles relatives au dernier produit transporté. Pour qu'une citerne soit déclarée non dangereuse, un certificat indiquant que la citerne a été lavée et dégazée doit être délivré par un expert agréé.

L'ouverture éventuelle des conteneurs chargés de marchandises dangereuses doit être effectuée avec toutes les précautions concernant la protection du personnel et sous réserve de l'autorisation de la Capitainerie et au besoin des autres autorités concernées.

Les distances de protection sont adoptées en fonction du type de marchandise dangereuse et précisées par la Capitainerie.

L'exploitant doit examiner l'extérieur de tous les conteneurs ou citernes pour vérifier leur état matériel, dans la mesure où celui-ci peut affecter leur résistance, et pour déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu. L'exploitant doit vérifier si tous les conteneurs ou citernes renfermant des marchandises dangereuses sont convenablement étiquetés ou marqués conformément au code IMDG ou aux normes appropriées applicables au mode de transport utilisé.

### **36-2 CONFORMITE A LA CONVENTION C.S.C.**

Voir RPM

## **TITRE IV**

### **DISPOSITIONS SPECIALES AUX NAVIRES ET BATEAUX**

#### **SECTION I : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

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

Voir RPM.

Les opérations de ventilation, dégazage, nettoyage et de lessivage des citernes ayant contenu des hydrocarbures doivent être exécutées au mouillage d'attente sur rade et conformément au manuel d'exploitation du navire. Elles sont soumises à l'autorisation de la Capitainerie et doivent, en outre, respecter les conditions suivantes :

- en dehors d'une période d'orage,
- vitesse du vent supérieure à 4 nœuds.

##### **41-2 PRESCRIPTIONS DIVERSES**

Voir RPM

Fumigation :

L'utilisation de pesticide à bord des navires dans les limites administratives du GPMLR est soumise à l'autorisation préalable de la Capitainerie qui en définit les conditions d'utilisation et les consignes de sécurité à respecter.

Les navires dont toute ou partie de la cargaison est fumigée à l'arrivée au GPMLR doivent le déclarer à la Capitainerie et se soumettre à l'instruction interne INT334.

#### **SECTION II : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES BARGES ET NAVIRES PORTE-BARGES**

##### **42-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM.

#### **SECTION III : MESURES DE SECURITE A PRENDRE SUR LES ENGINs DE SERVITUDE**

##### **43-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

Les engins de servitude, y compris les remorqueurs, ne sont autorisés à accoster les navires ou bateaux que pendant le temps strictement nécessaire aux manœuvres.

Les opérations de soutage et de transfert, par les engins de servitude, font l'objet de l'article 21-4 du présent règlement.

## SECTION IV - PRECAUTIONS D'ORDRE NAUTIQUE – AMARRAGE

### 44-1 MESURES APPLICABLES A TOUS NAVIRES ET BATEAUX

Voir RPM

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

- Amarrage : Le Capitaine de navire ou bateau doit se référer aux dispositions suivantes :
  - o Dans le Port, l'amarrage des navires contenant des matières dangereuses a lieu cap à la sortie, sauf indications particulières de la Capitainerie (cas des navires à rampe oblique, ou en fonction du positionnement des grues de bord, des conditions météorologiques ou de marées particulières).
  - o Les navires doivent s'amarrer avec un nombre suffisant d'amarres compte-tenu de leur tonnage. Les amarres doivent, si possible, être frappées chacune à un point fixe différent.
  - o L'amarrage doit être homogène, c'est-à-dire que les amarres ayant une même fonction doivent avoir les mêmes propriétés mécaniques.
  - o Les amarres doivent être en bon état.
  - o La surveillance de l'amarrage doit être continue. Le mou des amarres doit être repris chaque fois que cela est nécessaire (arrivée de mauvais temps, ...) et/ou sur ordre de la Capitainerie. On s'efforcera de faire travailler les aussières simultanément.
  - o Compte-tenu du tonnage des navires, de la situation de l'ouvrage, les Capitaines doivent prendre toutes dispositions utiles de sécurité avant l'arrivée de conditions météorologiques dégradées et en informer la Capitainerie.
  - o Les navires qui, pour faciliter leur manœuvre d'accostage, ont mouillé une ancre, doivent, sur instructions particulières des officiers de port, la relever surtout pour favoriser l'accostage, l'évitage ou l'appareillage d'autres navires.
- En cas d'incendie à bord ou à proximité ou pour toute autre circonstance qui le demande, les navires doivent se tenir prêts à se déplacer ou être pris en remorque, sur ordre de la Capitainerie.
- Sauf autorisation accordée par la Capitainerie, les navires doivent conserver en permanence leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêt à fonctionner.
- Les navires citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses en vrac n'ont pas obligation de mettre en place des remorques de sécurité métalliques. Si utilisées, elles seront disposées du côté large, respectivement sur le gaillard et à l'arrière de la dunette. Sur chaque remorque, une biture d'une trentaine de mètres au moins sera allongée sur le pont entre les bittes de tournage et le chaumard et retenue par bosses cassantes. L'œil de la remorque doit être maintenu en permanence à 1 mètre maximum au-dessus de l'eau.

### **Cohabitation d'accostage au môle d'escale entre les navires pétroliers et les paquebots :**

En cas de présence d'un pétrolier à l'appontement, le paquebot est obligatoirement accosté cap à la sortie afin d'accélérer un éventuel appareillage d'urgence et amarré le plus au nord possible du môle d'escale.

Une procédure d'urgence en cas d'incident sur l'appontement pétrolier et spécifique à la co-activité paquebot/pétrolier est remise systématiquement au Capitaine du navire à passagers. Elle indique les principes de protection des passagers à mettre en œuvre lors d'un incident sur l'appontement pétrolier.

Pendant toute la durée d'une escale de navires à passagers, aucun travail n'est autorisé sur les canalisations de transport d'hydrocarbures du môle d'escale et du viaduc Mörch.

En cas de présence simultanée d'un navire à passagers et d'une opération de déchargement de marchandise dangereuse de classe 3 à l'appontement pétrolier, les moyens de surveillance sont renforcés avec une caméra de vidéosurveillance orientée en permanence sur l'appontement pétrolier et visionnée en Capitainerie.

En cas d'incident constaté lors de cette opération, le navire à passagers devra appareiller sans délai, sur

ordre de la Capitainerie.

### **Circulation :**

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

Cette autorisation tiendra compte de la situation météorologique, du type de navire, des conditions de chargement ou de déchargement et du poste à quai considéré.

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

### **44-2-1 Amarrage**

Voir RPM

### **44-2-2 Canots de sauvetage**

Voir RPM

## **44-3 MESURES PROPRES AUX NAVIRES ET BATEAUX A COUPLE**

### **44-3-1 Dispositions générales**

Voir RPM

Le stationnement à couple des navires peut être autorisé ou imposé par la Capitainerie ainsi que des instructions particulières imposant des défenses spécifiques et dans tous les cas la largeur du navire accostant ne devra pas être supérieure à celle du navire accosté.

Le transfert entre navires de produits en vrac est soumis à l'autorisation de la Capitainerie qui en fixera les conditions. L'accord préalable du gestionnaire du terminal est obligatoire.

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

### **44-3-2 Manœuvres d'amarrage ou d'appareillage à couple d'un navire- citerne**

Voir RPM

## **SECTION V : ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE A BORD DES NAVIRES ET BATEAUX**

### **45-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## **SECTION VI : CHAUDIERES, MOTEURS ET FEUX DE CUISINE**

### **46-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## **SECTION VII : REPARATION A BORD**

### **47-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## **SECTION VIII : PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

### **48-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## **SECTION IX : CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENT**

### **49-1 REGLES APPLICABLES**

Voir RPM

## TITRE V

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

Voir RPM

### **51- PERSONNEL A MAINTENIR A BORD**

Voir RPM

### **52- AUTORISATION D'ADMISSION**

Voir RPM

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

#### **53-1**

Voir RPM

#### **53-2**

Voir RPM

### **54 - NAVIRES INERTES**

#### **54-1 Dispositions générales**

Voir RPM

#### **54-2 Précautions particulières**

Voir RPM

#### **54-3 Travaux autorisés**

Voir RPM

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

Voir RPM

## CHAPITRE 2

# PRINCIPES APPLICABLES AUX CLASSES DE MARCHANDISES

# CLASSE 1

## MATIERES ET OBJETS EXPLOSIBLES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 110- CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

#### 111- EXEMPTIONS

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 112- ADMISSION ET CIRCULATION DES MARCHANDISES

##### 112-1 Déclaration des marchandises

Voir RPM

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

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

##### 113-1 Admission des navires et bateaux

Voir RPM

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

Voir RPM

L'embarquement et le débarquement des marchandises de la classe 1, de même que le stationnement des navires et bateaux qui en contiennent ne peuvent se faire qu'aux emplacements désignés et dans les limites des quantités fixées dans les tableaux 1 et 2 de l'article 114 du présent règlement, et sont limités aux quais de Chef de Baie 2, Chef de Baie 3 et du Môle d'escale Est.

Au môle d'escale Est, les mesures spécifiques suivantes doivent être strictement appliquées :

- L'accostage, le chargement et le déchargement de navires transportant ou devant transporter des produits de classe 1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 1.5 et 1.6 ainsi que la manutention, l'entreposage de ces produits sont subordonnés à l'absence d'opération de transfert de produit hydrocarbure de la classe 3 « de dépôt à dépôt » via les canalisations passant sur le môle ainsi qu'à l'absence des navires suivants :
  - o Navires à passagers au môle d'escale,
  - o Navires transportant des matières dangereuses de classe 3 à l'apportement pétrolier,
  - o Navires transportant des matières dangereuses de classe 5.1 et ONU 2071 au môle d'escale.
- Toutes les mesures sont mises en œuvre afin que les produits de classe 1 soient entreposés le moins de temps possible sur le môle d'escale. Lorsque des marchandises doivent être stockées temporairement sur le môle, elles font l'objet d'un îlotage permettant un découplage entre les

stockages. Chaque îlot est suffisamment espacé des autres îlots afin d'éviter toute réaction explosive quasi simultanée entre deux charges identifiées.

En cas de stockage temporaire de produits de classe 1, un périmètre de protection est mis en place (marquage au sol, plots et restrictions d'accès) autour des stockages positionnés à moins de 100 m d'un poteau incendie.

Les produits de classe 1 sont gardiennés en permanence et éloignés des parties aériennes des canalisations de transport d'hydrocarbures.

### 113-3 Masse nette de matière explosible admissible sur le navire à quai

Voir RPM

Tableau 1 – Masse nette maximale de matière explosible admissible par îlot à quai – classe 1

Emplacement		1.1 / 1.5	1.2 / 1.6	1.3	1.4
Bassin à flot / Quai Lombard / Anse St Marc		0	0	0	0
Môle d'escale	ME01	13 kg	0 kg	341 kg	non limité
	ME02	336 kg	0 kg	13 010 kg	non limité
	ME03	163 kg	0 kg	1 944 kg	non limité
Chef de Baie	CB02	10 006 kg	2 753 485 kg	270 149 kg	non limité
	CB03	10 006 kg	666 667 kg	270 149 kg	non limité

Tableau 2 – Valeur maximale du coefficient k – Pour mémoire – (tableau 113.3 RPM)

Suivant que ces marchandises sont en colis séparés, en chargement en unités de charge (colis groupés amarrés ensemble) ou manutentionnées en conteneur ou par roulement, un coefficient k est appliqué à la masse nette explosible admissible sur le navire. Il est repris dans le tableau ci-dessous pour des raisons pratiques à l'identique de celui de l'article 113.3 du RPM

Position du chargement à bord	Valeur maximale du coefficient K		
	Chargement en colis séparés	Chargement en unités de charge (colis groupés amarrés ensemble)	Chargement en conteneurs ou par roulement
Sur le pont	1	2	4
Sous le pont	2	4	8

#### **113-4 Cas particulier du navire ayant à bord des marchandises de la classe 1 en transit dans le port**

Voir RPM

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

#### **113-5 Distances minimales entre navires et bateaux**

Voir RPM

Pour mémoire :

- 50 m entre la cale du navire de classe 1 et un autre navire sans MD,
- 100 m entre cales pour deux navires de classe 1

#### **113-6 Admission et circulation des véhicules**

Voir RPM et le règlement de circulation et de séjour temporaire des marchandises dangereuses sur le réseau ferré portuaire du GPMLR.

### **114- DEPOTS A TERRE**

Voir RPM

En aucun cas, les matières et objets explosibles de la classe 1 ne peuvent être déposés sous hangar, ni devant les portes de hangars, même fermées.

Tout engin de transport contenant des marchandises de la classe 1 est considéré comme étant un îlot.

Les masses maximales de marchandises de classe 1 admissibles par îlot à quai sont indiquées dans le tableau 1.

Les tonnages admissibles indiqués dans le tableau 1 ci-dessous ont été calculés en considérant que les marchandises dangereuses de la classe 1 sont déposées en bord à quai.

Ces quantités admissibles et distances minimales sont tirées de l'étude de danger de mai 2019 fixant les rayons Z3, Z4, Z5

La valeur du coefficient K est celle du RPM.

#### **114-1 Classement**

Voir RPM

#### **114-2 Etude de danger**

Voir RPM

Le présent règlement découle de l'étude de danger du GPMLR en date de mai 2019 approuvée par l'Autorité préfectorale.

### **115- GARDIENNAGE**

Voir RPM

Une fiche de consignes spéciales est remise aux navires.

## **116- OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

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

Voir RPM

Tous les appareils de levage et engins de manutention doivent être à jour de leur visite réglementaire.

### **116-2 Autres dispositions**

Voir RPM

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

La Capitainerie peut interdire ou faire cesser la manutention des marchandises de la classe 1 en cas de conditions météorologiques jugées défavorables.

## **117- ADMISSION - CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES CONTENEURS**

Voir RPM

## **118- PERSONNEL DE BORD SUR LES NAVIRES ET BATEAUX**

Voir RPM

## **119- AVITAILLEMENT**

Voir RPM

## **120- NITRATE D'AMMONIUM**

Voir RPM

# CLASSE 2

## GAZ COMPRIMÉS, LIQUEFIÉS OU DISSOUS

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### 210- CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

#### 211- PROPRIÉTÉS

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 212- DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ET À LA MANUTENTION DES MATIÈRES DE LA CLASSE 2 EN VRAC

##### 212-1 Distance de protection

Voir RPM

La distance de protection peut être augmentée selon le type de gaz et les circonstances par la Capitainerie.

#### 213- ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

##### 213-1 Durée de séjour

Voir RPM

##### 213-2 Sécurité des mouvements

Voir RPM

Les navires transportant des marchandises dangereuses de la classe 2 en vrac pourront être autorisés par la Capitainerie, à accoster à certains postes commerciaux du GPMLR dédiés à ce trafic et sécurisés, pour réaliser des opérations commerciales, ou d'avitaillement. La zone de réception sera une zone d'accès restreint. (CDT Article R5332-34)

Ces navires, transportant du gaz inflammable, ou toxique, ou non dégazé, seront systématiquement assistés d'un remorqueur au minimum quelle que soit la longueur du navire pour les manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage.

#### 214- AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX ET MANUTENTION DES COLIS

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

#### 215- GARDIENNAGE

Voir RPM

## **216- DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Voir RPM

## **217- MANUTENTION**

Voir RPM

## **218- RECHAUFFEURS ET POMPES MOBILES**

Voir RPM

## **219- PRECAUTIONS A PRENDRE POUR EVITER LES EMISSIONS ACCIDENTELLES DE GAZ**

Voir RPM

## **220- EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Voir RPM

Les bateaux et engins de servitude équipés de systèmes assurant une surpression et une étanchéité des locaux d'habitation, pourront déroger aux dispositions de l'article 220 du RPM.

## CLASSE 3

### LIQUIDES INFLAMMABLES

#### DISPOSITIONS GENERALES

##### **310- CHAMP D'APPLICATION**

Voir RPM

Les dispositions relatives aux opérations d'avitaillement en hydrocarbures sont précisées dans l'article 21-4 du présent règlement.

##### **311- PROPRIETES**

Voir RPM

#### MESURES APPLICABLES

##### **312- AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX**

Voir RPM

##### **313- GARDIENNAGE**

Voir RPM

L'instruction interne INT051 « Consignes sécurité pour les navires citernes » en français et en anglais est remise à chaque navire à son arrivée.

##### **314- DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES**

Voir RPM

En présence d'orage à moins de 5000 mètres, les opérations commerciales doivent être arrêtées, les ouvertures de citernes et les vannes de dégagement de gaz fermées. Les prises d'échantillon, les reconnaissances douanières et les opérations d'avitaillement en combustibles sont également suspendues. Le réceptionnaire et la Capitainerie doivent être informés lorsque ces opérations sont arrêtées sur ordre du Capitaine du navire.

Ces interruptions seront laissées à l'initiative des réceptionnaires des produits, ou à défaut, ordonnées par la Capitainerie. Les réceptionnaires auront également à charge de vérifier en permanence les données météorologiques correspondantes.

##### **315- EVACUATION ET FERMETURE DES LOCAUX D'HABITATION A BORD**

Voir RPM

# CLASSE 4-1

## SOLIDES INFLAMMABLES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 410- PROPRIETES

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 411- DEPOTS A TERRE

Voir RPM.

#### 412- GARDIENNAGE

Voir RPM

## **CLASSE 4.2**

### **MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE**

#### **DISPOSITIONS GENERALES**

##### **420- PROPRIETES**

Voir RPM

#### **MESURES APPLICABLES**

##### **421- GARDIENNAGE**

Voir RPM.

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

**DISPOSITIONS GENERALES**

**430- PROPRIETES**

Voir RPM

**MESURES APPLICABLES**

**431- MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM

Les dépôts de ces matières doivent être isolés des matières nécessitant l'emploi de refroidissement ou d'extinction par de l'eau.

# CLASSE 5.1

## MATIERES COMBURANTES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 510- PROPRIETES

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

Pour les marchandises transitant par voie ferrée dans les limites administratives du port, se référer au Règlement de Circulation et de Séjour Temporaire des Marchandises Dangereuses sur le RFP du GPMLR. Des consignes de sécurité particulières sont remises aux Capitaines des navires et bateaux transportant du nitrate d'ammonium ou des engrais au nitrate d'ammonium des classes 5.1 et 9. Le consignataire ou l'agent du navire reçoit un double de ces prescriptions et accuse réception, en fournissant les documents demandés.

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

Voir RPM

### DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

#### 512- PROPRIETES

##### 512-1 Risques liés à la décomposition

Voir RPM

##### 512-2 Risques d'explosion

Voir RPM

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

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 514- ADMISSION ET CIRCULATION DES NAVIRES ET BATEAUX DANS LES PORTS

Voir RPM

#### 515- RESTRICTIONS AU DEBARQUEMENT ET A L'EMBARQUEMENT

Voir RPM

Mesures spécifiques applicables aux matières dangereuses de classe 5.1 et ONU 2071 :

Le chargement et le déchargement de navires transportant ou devant transporter des produits de classe 5.1 et ONU 2071 et la manutention de ces produits ne sont autorisés qu'au môle d'escale et à Chef de Baie dans la limite de 200T par navire et à quai, transportés en sacs ou en grands récipients vrac (GRV), en conteneurs et sous réserve du respect de l'article 518 du RPM.

Au môle d'escale Est l'accostage, le chargement et le déchargement de navire transportant ou devant transporter des produits de classe 5.1 et ONU 2071 ainsi que la manutention et l'entreposage de ces produits sont subordonnés à l'absence d'opération de transfert de produit hydrocarbure de la classe 3 « de dépôt à dépôt » via les canalisations passant sur le môle ainsi qu'à l'absence des navires suivants :

- Navires à passagers au môle d'escale,
- Navires transportant des matières dangereuses de classe 1 au môle d'escale,
- Navires transportant des matières dangereuses de classe 3 à l'appontement pétrolier.

Ces produits sont éloignés au maximum des parties aériennes des canalisations de transport d'hydrocarbures.

En cas de stockage temporaire de produits de classe 5.1 et ONU 2071, les zones de stockage sont matérialisées au sol et les produits sont positionnés à moins de 100 m d'un poteau incendie.

Cette marchandise devra séjourner dans le port le moins de temps possible.

## **516- DEPOTS A TERRE**

Voir RPM

En dehors des périodes de chargement ou de déchargement nécessitant un éventuel et exceptionnel stockage temporaire en attente d'embarquement à bord du navire ou d'évacuation vers le destinataire, le dépôt à terre de ces marchandises sur les quais et terre-pleins ainsi que dans les hangars est interdit à l'intérieur des limites administratives du port.

## **517- GARDIENNAGE**

Voir RPM

A condition de respecter les modalités de l'article 514 du présent règlement :

La surveillance des navires transportant des nitrates d'ammonium et des engrais aux nitrates de classe 5.1 ou 9 reste à l'appréciation et sous la responsabilité du Capitaine du navire qui peut faire appel à l'équipage pour l'assurer.

La surveillance de cette marchandise en attente d'embarquement ou d'évacuation est obligatoire et est de la responsabilité de l'exploitant. La Capitainerie pourra imposer à tout moment un gardiennage de sécurité de cette marchandise si les circonstances le nécessitent.

Ces agents de surveillance, dont la société de gardiennage sera agréée par l'Autorité Préfectorale, devront justifier d'une formation agréée et reconnue par le GPMLR et connaître parfaitement les installations mobiles et fixes de lutte incendie qu'ils pourraient mettre en œuvre pour ces opérations.

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

Voir RPM

Pour rappel : L'exploitant doit faire la preuve qu'en toute circonstance il peut fournir le débit d'eau imposé dans les délais impartis soit immédiatement 100t/h avec un personnel formé à sa mise en action.

## **519- CONTROLE DU DISPOSITIF DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES LORS DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT DES NAVIRES**

Voir RPM

Au terminal de Chef de Baie, l'exploitant s'assurera de la disponibilité du réseau incendie eau douce de la ville. Le GPMLR s'assurera de la disponibilité du réseau incendie eau de mer.

Au terminal du Môle d'Escale, le GPMLR s'assurera de la disponibilité du réseau incendie eau de mer et s'assurera au moins une fois par an du bon fonctionnement des bornes incendie.

## CLASSE 5.2

### PEROXYDES ORGANIQUES

#### DISPOSITIONS GENERALES

##### 520- PROPRIETES

Voir RPM

#### MESURES APPLICABLES

##### 521- DEPOTS A TERRE

Voir RPM

##### 522- SURVEILLANCE

Voir RPM

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

Voir RPM

# CLASSE 6.1

## MATIERES TOXIQUES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### **610- PROPRIETES**

Voir RPM

## CLASSE 6.2

### MATIERES INFECTUEUSES

#### DISPOSITIONS GENERALES

##### **620- PROPRIETES**

Voir RPM

#### MESURES APPLICABLES

##### **621- DEPOTS A TERRE**

Voir RPM

Le séjour à quai des marchandises de la classe 6.2 est soumis à l'accord préalable des services de l'Agence Régionale de Santé.

##### **622- OPERATIONS D'EMBARQUEMENT, DE DEBARQUEMENT, DE MANUTENTION ET DE TRANSBORDEMENT**

Voir RPM

Les opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement de marchandises de classe 6.2 sont soumises à l'accord préalable des services de l'Agence Régionale de Santé.

# CLASSE 7

## MATIERES RADIOACTIVES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 710- PROPRIETES

Voir RPM

#### 711 - REGLEMENTATIONS SPECIFIQUES

Voir RPM

L'admission de marchandises dangereuses de la classe 7 fait l'objet, en fonction de son numéro ONU, de sa provenance ou de sa destination, de consignes particulières précisant les conditions de son passage portuaire, émises à l'issue d'une réunion préparatoire avec les services de l'Etat concernés, de la Capitainerie, des représentants du transport autorisé et du manutentionnaire ainsi que du représentant de l'armement ou de l'agent consignataire concerné.

##### 711-1 Dispositions relatives à la protection et au contrôle des matières nucléaires

Voir RPM

##### 711-2 Dispositions relatives à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 712- DEPOTS A TERRE

Voir RPM

Les matières radioactives de la classe 7 doivent être évacuées immédiatement sans dépôt à terre.

##### 712-1 Séparation des autres marchandises et des lieux occupés par des personnes

Voir RPM

##### 712-2 Limitation de la quantité de matières radioactives entreposées

Voir RPM

#### 713- GARDIENNAGE

Voir RPM

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

##### 714-1 Quais et terre-pleins

Voir RPM

Un contrôle d'absence de contamination radioactive est systématiquement réalisé dès l'enlèvement des quais et terre-pleins.

#### **714-2 Décontamination**

Voir RPM

#### **715- MANUTENTION DES COLIS**

Voir RPM

# CLASSE 8

## MATIERES CORROSIVES

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 810- PROPRIETES

Voir RPM

#### 811- PRESCRIPTIONS

Voir RPM.

Le poste de réception de l'acide Phosphorique est situé à l'épi de l'ancienne base de sous-marins : Postes BF 16 / BF 17. Les Capitaines des navires transportant cette marchandise reçoivent des prescriptions particulières.

Les navires sont autorisés à sasser et s'amarrent au cap décidé conjointement entre la Capitainerie, la manutention et le Capitaine du navire, par dérogation aux dispositions de l'article 44.1.1. (Amarrage cap à la sortie).

Le poste de réception de la soude caustique, numéro UN 1824 est situé au Quai Modéré Lombard, poste AP02.

L'installation d'une douche de sécurité facilement accessible doit être réalisée avant le début des opérations.

# CLASSE 9

## MATIERES ET OBJETS DANGEREUX DIVERS

### DISPOSITIONS GENERALES

#### 910- CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

### MESURES APPLICABLES

#### 911- DEPOTS A TERRE

Voir RPM

La Capitainerie peut prescrire les mesures de sécurité qu'elle juge nécessaires en fonction de risques particuliers que peuvent présenter les marchandises de classe 9.

Les marchandises concernées font l'objet de consignes particulières qui fixent les modalités pratiques de dépôt.

Les conteneurs sous fumigation ne peuvent stationner sur le port qu'au sein d'un espace spécialisé clôturé. L'opération de fumigation ne peut être conduite qu'au sein d'un espace clôturé. Des panneaux devront clairement indiquer la nature de l'opération et l'interdiction de pénétrer dans la zone.

#### 912- ENGRAIS CONTENANT DU NITRATE D'AMMONIUM

Voir RPM

#### 913- AUTRES MATIERES DE LA CLASSE 9

Voir RPM

# MATIERES QUI NE SONT DANGEREUSES QU'EN VRAC AU TITRE DU CODE IMSBC

## DISPOSITIONS GENERALES

### 1010- CHAMP D'APPLICATION

Voir RPM

## MESURES APPLICABLES

### 1011- DEPOTS A TERRE

Voir RPM

### 1012- MATIERES SOLIDES EN VRAC MDV DE SYMBOLE DE REFERENCE OH

Voir RPM

### 1013- ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM (non dangereux)

Voir RPM



## **ANNEXE 1 : DECLARATION PREVUE A L'ARTICLE 21-1 DU RPM**

Voir RPM

## **ANNEXE 2 : LISTE DE CONTROLE ET MODELE DE DECLARATION**

Voir RPM

- Checklist SHIP to SHORE..... 52
- Checklist SHIP to SHIP..... 60

## **ANNEXE 3 : PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SEPARATION ENTRE MATIERES OU CLASSE DE MATIERE**

Voir RPM

- Tableau de séparation des conteneurs transportant des matières dangereuses en dépôt à terre. 64

## **ANNEXE 4 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES..... 65**

## **ANNEXE 5 : LISTES DE CONTROLE POUR LES OPERATIONS DE SOUTAGE PAR CAMION OU BARGE**

- Demande de soutage..... 66
- Consignes générales applicables aux opérations de soutage des navires..... 67
- Liste de contrôle soutage Ship to Ship..... 68
- Rappel sur les procédures de soutage en SHIP to SHIP au GPMLR..... 71
- Liste de contrôle soutage de navire par camion..... 73
- Avitaillement des navires et bateaux en Gaz Naturel Liquéfié (GNL)..... 74
- Liste de contrôle pour le soutage de GNL de navire à navire..... 78
- Liste de contrôle pour le soutage de GNL de camion à navire..... 89

**SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST**

Cargo :
---------

**Ship's Name** .....

**Berth** .....

**Port** **LA ROCHELLE**

**Date of Arrival** .....

**Time of Arrival**  
.....

**Coding of Items**

The presence of the letters 'A', 'P' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

**A** ('Agreement'). This indicates that the referenced consideration should be addressed by an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the Check List, or communicated in some other mutually acceptable form.

**P** ('Permission'). In the case of a negative answer to the statements coded 'P', no operations are to be conducted without the written permission from the appropriate authority.

**R** ('Re-check'). This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties and stated in the declaration.

The joint declaration should not be signed until all parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities

**PART 'A' – BULK LIQUID GENERAL - PHYSICAL CHECKS**

<b>Bulk Liquid – General</b>	<b>Ship</b>	<b>Terminal</b>	<b>Code</b>	<b>Remarks</b>
1. There is safe access between the ship and shore. Il existe un accès sûr entre le navire et la terre.			R	Shore gangway Vessel safety net until departure
2. The ship is securely moored. Le navire est correctement amarré.			R	
3. The agreed ship/shore communication system is operative. Le système de communication convenu navire terre est en bon état de fonctionnement.			A R	System SHORE RADIO Back up system VOICE Call Sign: TERMINAL
4. Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned. Les câbles de remorquage d'urgence sont Correctement disposés.				
5. The ship's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord sont en place et prêts à être utilisés immédiatement.			R	
6. The terminal's fire-fighting equipment is Positioned and ready for immediate use. Les manches à incendie et le matériel de lutte Contre l'incendie à terre sont en place et prêts à être utilisés immédiatement.			R	
7. The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Les flexibles ou bras de cargaison et de combustible du navire sont en bon état et correctement installés et certifiés conformes à l'usage.				
8. The terminal's cargo and bunker hoses/arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended. Les flexibles ou bras de cargaison et de combustible du terminal sont en bon état et correctement installés et certifiés conformes à l'usage.				

<p>9. The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection. Le système de transfert de la cargaison est suffisamment isolé et purgé pour permettre un démontage sûr des joints pleins avant connexion.</p>				
<p>10. Scuppers and 'save alls' on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty. Les dalots sont obturés et les gates sont en place à bord du navire.</p>			R	
<p>11. Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored. Le retrait temporaire des dalots devra être se faire sous surveillance.</p>				
<p>12. Shore spill containment and sumps are correctly managed. Le confinement des fuites et les puisards sont correctement gérés à terre.</p>			R	
<p>13. The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. Les connexions de cargaison et de soutage non utilisées, du navire, sont correctement fermées par des joints pleins et parfaitement boulonnés.</p>				
<p>14. The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted. Les connexions de cargaison et de soutage non utilisées, du terminal, sont correctement fermées par des joints pleins et parfaitement boulonnés.</p>				
<p>15. All cargo, ballast and bunker tank lids are closed. Toutes les ouvertures des ballasts et les soutes à combustible sont fermées.</p>				
<p>16. Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured. Les vannes et les décharges à la mer non utilisées sont fermées et visiblement sécurisées.</p>				
<p>17. All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open. Toutes les ouvertures extérieures, sabords et fenêtres dans les aménagements, magasins et locaux machines sont fermées. Les prises d'air de ventilation des locaux machines peuvent être ouvertes.</p>			R	
<p>18. The ship's emergency fire control plans are located externally. Les plans d'urgence de lutte incendie du navire sont installés à l'extérieur.</p>				<p>Location .....</p> <p>Emplacement.....</p>

*If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following points should be physically checked:*

Inert Gas System	Ship	Terminal	Code	Remarks
19. Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working. Les enregistreurs fixes de pression et d'oxygène contenues dans les citernes sont en fonctionnement.			R	
20. All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume. Toutes les pressions des citernes sont positives et leurs teneurs en oxygène est inférieure à 8%.			P R	

## PART 'B' – BULK LIQUID GENERAL – VERBAL VERIFICATION

Bulk Liquid – General	Ship	Terminal	Code	Remarks
21. The ship is ready to move under its own power. Le navire est prêt à se déplacer par ses propres moyens.			P R	
22. There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal. Une veille efficace est assurée sur le pont du navire et une surveillance adéquate au terminal et à bord du navire.			R	
23. There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency. Il y a suffisamment de personnel à bord et à terre pour réagir à une situation d'urgence.			R	On man present permanently at Jetty Tower
24. The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed. Les procédures de manutention de la cargaison, du combustible et du ballast ont été convenues			A R	
25. The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood. Les procédures d'interruption en cas d'urgence à bord et à terre ont été expliquées et comprises de tous.			A	On Jetty tower flash light and horn
26. Material safety data sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested. Le livre sur les données du matériel de sécurité pour la cargaison a été échangé s'il faut.				
27. The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood. Les dangers associés aux substances toxiques contenues dans la cargaison ont été identifiés et compris.				H2S Content ..... Teneur en H2S Benzene Content ..... Teneur en benzène
28. An International Shore Fire Connection has been provided. Un raccord international de connexion terrestre de lutte incendie existe.				
29. The agreed tank venting system will be used. Le système de ventilation agréé des citernes sera utilisé.			A R	Method ..... Méthode
30. The requirements for closed operations have been agreed. Les dispositions pour les opérations de proximité ont été convenues.			R	
31. The operation of the P/V system has been verified. Le fonctionnement des soupapes de sûreté à pression/dépression a été vérifié.				
32. Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed. Si la ligne de retour de vapeur est connectée, les paramètres de fonctionnement sont convenus.			A R	
33. Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested. Les alarmes indépendantes de niveau haut sont installées et ont été testées.				

34. Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection. Les liaisons navire/terre sont équipées de dispositifs d'isolement approuvés.				
35. Shore lines are fitted with a non-return valve or procedures to avoid 'back filling' have been discussed. Les conduits terrestres sont équipés de clapet anti-retour ou les procédures pour éviter le retour au remplissage ont été discutées.				
36. Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed. Les lieux où la cigarette est autorisée sont identifiés et les recommandations découlant sont observées.			A R	Nominated smoking rooms: .....
37. Naked light regulations are being observed. La réglementation sur les feux nus est observée.			A R	
38. Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed. Les recommandations sur les téléphones terrestres et du bord, les mobiles et les récepteurs sont observées.			A R	
39. Hand torches (flashlights) are of an approved type. Les lampes à main (type flash light) sont d'un type approuvé.				
40. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off. Les émetteurs/récepteurs fixes et l'équipement AIS sont dans le mode de puissance de fonctionnement requis ou sont éteints.				
41. Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type. Les émetteurs-récepteurs portatifs VHF UHF sont d'un type agréé.				
42. The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off. Les aériens de l'émetteur/récepteur de la principale station radio sont mis à la terre et les radars éteints.				
43. Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power. Les câbles électriques des équipements portables à l'intérieur des zones de danger sont mis hors tension.				
44. Window type air conditioning units are disconnected. Les climatiseurs du type fenêtre sont débranchés.				
45. Positive pressure is being maintained inside the accommodation. Une pression positive est constamment maintenue dans les aménagements.				
46. Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pump room. Les mesures sont prises pour assurer une ventilation mécanique suffisante dans la salle des pompes.			R	
47. There is provision for an emergency escape. Il existe une échappée d'urgence.				

48. The maximum wind and swell criteria for operations has been agreed. Les conditions maximales de vent et de houle pour les opérations ont été acceptées.			A	Stop cargo at: ... 40..knots/noeuds Disconnect at:.... 45. knots/noeuds Unberth at: ..45 knots/noeuds
49. Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate. Les dispositions de sûreté, si besoin, ont été validées par l'OSN et l'ASIP.			A	

*If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an Inert Gas System (IGS) the following statements should be addressed:*

Inert Gas System	Ship	Terminal	Code	Remarks
50. The IGS is fully operational and in good working order. Le système de gaz inerte est complètement opérationnel et en bon état de marche			P	
51. Deck seals, or equivalent, are in good working order. Les joints de pont, ou équivalents sont en bon état de marche.			R	
52. Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct. Les niveaux de liquide dans les casses vides sont corrects.			R	
53. The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly. Les analyseurs fixes ou portatifs d'oxygène sont bien calibrés et fonctionnent correctement.			R	
54. All the individual tank IGS valves (if fitted) are correctly set and locked. Toutes les vannes individuelles du gaz inerté des citernes sont correctement mises en place et fermées.			R	
55. All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations should cease, and the terminal be advised. Toute personne en charge des opérations de manutention de la cargaison est informé qu'en cas de défaut du gaz inerte, les opérations de déchargement doivent cesser et le terminal avisé.				

*If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed.*

Tank Cleaning	Ship	Terminal	Code	Remarks
56. Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation. Les opérations de lavage des citernes sont planifiées durant le séjour du navire à quai.	Yes/No*	Yes/No*		
57. If 'yes' the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed. Si « oui » les procédures et accords de lavage des citernes sont validés.				
58. Permission has been granted for gas freeing operations. Autorisation obtenue pour le dégazage	Yes/No*	Yes/No*		

\* Delete Yes or No as appropriate

## PART 'C' – BULK LIQUID CHEMICALS - VERBAL VERIFICATION

Bulk Liquid Chemicals	Ship	Terminal	Code	Remarks
1. Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo. Les informations sur les données nécessaires à une manutention sûre de la marchandise, y compris les attestations du fabricant sont disponibles.				
2. A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided. Un certificat d'inhibition du fabricant est disponible, si applicable.			P	
3. Counter measures against accidental personal contact with the cargo have been agreed. Des mesures contre le contact accidentel du personnel avec la marchandise sont validées.				
4. Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled. Il y a suffisamment d'équipements de protection adaptés (incluant les appareils respiratoires) et des vêtements de protection prêts à être utilisés.				
5. The cargo handling rate is compatible with the automatic shut down system, if in use. La cadence de déchargement est compatible avec le système d'arrêt d'urgence si utilisé.			A	
6. Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order. Les systèmes d'ullage et d'alarmes sont réglés et fonctionnent correctement.				
7. Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled. Les instruments portatifs de détection de vapeurs sont disponibles pour les produits manutentionnés.				
8. Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged. Les informations sur les procédures et moyens de communication en cas d'incendie ont été échangés.				
9. Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled. Les tuyaux de transfert sont d'un matériel de type approuvé et résistant à la réaction chimique de la cargaison.				
10. Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system. La manutention est effectuée avec des tuyaux permanents.			P	

## DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B, and where appropriate, Part C or D, in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Check List should be re-checked at intervals not exceeding 4 hours.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

For Ship	For Shore
<b>Name</b> .....	<b>Initial Inspection before starting pumping operation only Name</b> .....
<b>Rank</b> .....	<b>Position</b> .....
<b>Signature</b> .....	<b>Signature</b> .....
<b>Date</b> .....	<b>Date</b> .....
<b>Time</b> .....	<b>Time</b> .....

## SHIP / SHIP SAFETY CHECK-LIST

Port: LA ROCHELLE

Ship 1's name: .....(as giver) Ship 2's name ..... (as receiver)

Berth: ..... Berth: .....

Date of arrival: ..... Date of arrival: .....

Time: ..... Time: .....

Code:

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

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

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

	GÉNÉRALITÉS GENERAL	NAVIRE 1 SHIP 1	NAVIRE 2 SHIP 2	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
1	Le navire est-il bien amarré et bien défendu ? <i>Is the ship securely moored ? Fender ?</i>			R	
2	Les remorques d'urgence sont-elles correctement disposées ? <i>Are emergency towing wires correctly positioned ?</i>			R	
3	Existe-il un accès sûr entre les deux navires ? <i>Is there safe access between the two ships ?</i>			R	
4	Le navire est-il prêt à se déplacer par ses propres moyens ? <i>Is the ship ready to move under its own power ?</i>			PR	
5	Une veille efficace est-elle assurée sur le pont du navire et une surveillance adéquate à bord du navire ? <i>Is there an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision on the ship ?</i>			R	
6	Le système de communication convenu entre les deux navires fonctionne-t-il ? <i>Is the agreed ship/ship communication system operative ?</i>			AR	
7	Les signaux d'urgence utilisés par les deux navires ont-ils été définis et compris ? <i>Has the emergency signal to be used by the ships been explained and understood ?</i>			R	
8	Les procédures de manutention de la cargaison, des soutes et du ballast ont-elles été convenues ? <i>Have the procedures for cargo, bunker and ballast handling been agreed ?</i>			AR	
9	Les risques liés aux substances toxiques contenues dans la cargaison ont-ils été identifiés et compris ? <i>Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood ?</i>				
10	Les procédures d'arrêt d'urgence ont-elles été convenues ? <i>Has the emergency shutdown procedure been agreed ?</i>			A	
11	Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord sont-ils en place prêts à être immédiatement utilisés ? <i>Are fire hoses and fire-fighting equipment on board positioned and ready for immediate use ?</i>			R	
12	Les flexibles ou bras de cargaison et de soutage sont-ils en bon état, correctement installés et adaptés à l'utilisation prévue ? <i>Are cargo and bunker hoses/arms in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended ?</i>				
13	Les dalots sont-ils efficacement obturés et les gattes en place ? <i>Are scuppers effectively plugged and drip trays in position ?</i>			R	
14	Les bouches de cargaison et de soutage inutilisées sont-elles correctement obturées avec des tapes entièrement boulonnées ? <i>Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully bolted ?</i>				
15	Les vannes d'aspiration et de rejet à la mer sont-elles fermées et visiblement saisies si elles ne sont pas utilisées ? <i>Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and visibly secured ?</i>				
16	Les panneaux des citernes et des soutes sont-ils tous fermés ? <i>Are all cargo and bunker tank lids closed ?</i>				
17	Le système d'équilibrage des citernes est-il en service ? <i>Is the agreed tank venting system being used ?</i>			AR	

<b>GÉNÉRALITÉS (suite)</b> <i>GENERAL (continued)</i>		<b>NAVIRE 1</b> <i>SHIP 1</i>	<b>NAVIRE 2</b> <i>SHIP 2</i>	<b>CODE</b> <i>CODE</i>	<b>REMARQUES</b> <i>REMARKS</i>
18	<b>Le bon fonctionnement des soupapes de Pression/Dépression et/ou des systèmes de dégagement rapide des gaz a-t-il été vérifié en utilisant, quand il existe, le témoin de levée ?</b> <i>Has the operation of the P/V valves and/or high velocity vents been verified using the checklift, where fitted ?</i>				
19	<b>Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs sont-ils mis hors circuit ?</b> <i>Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power</i>				
20	<b>Les émetteurs récepteurs portatifs VHF/UHF sont-ils d'un type agréé ?</b> <i>Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type ?</i>				
21	<b>Les antennes de l'émetteur radio principal des navires sont-elles mises à la masse et les radars stoppés ?</b> <i>Are the ship's main radio transmitter aerials earthed and radars switched off ?</i>				
22	<b>Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs sont-ils mis hors circuit ?</b> <i>Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power ?</i>				
23	<b>Toutes les portes et les ouvertures extérieures des emménagements sont-elles fermées ?</b> <i>Are all external doors and ports in accommodation closed ?</i>			<b>R</b>	
24	<b>Les climatiseurs du type fenêtre sont-ils débranchés ?</b> <i>Are window-type air conditioning units disconnected closed ?</i>				
25	<b>Les prises d'air de la climatisation, qui pourraient laisser entrer des vapeurs de la cargaison sont-elles fermées ?</b> <i>Are air-conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed ?</i>				
26	<b>Les prescriptions relatives à l'utilisation des fourneaux et autres appareils de cuisson sont-elles observées ?</b> <i>Are the requirements for the use of galley equipment and other cooking appliances being observed ?</i>			<b>R</b>	
27	<b>Les prescriptions relatives à l'interdiction de fumer sont-elles observées ?</b> <i>Are smoking regulations being observed ?</i>				
28	<b>Les prescriptions relatives aux feux nus sont-elles observées ?</b> <i>Are naked light regulations being observed ?</i>				
29	<b>Une issue de secours est-elle prévue ?</b> <i>Is there provision for an emergency escape ?</i>				
30	<b>Y-a-t-il à bord du personnel en nombre suffisant pour faire face à une situation d'urgence ?</b> <i>Are sufficient crew on board to deal with an emergency ?</i>			<b>R</b>	
31	<b>Y-a-t-il un isolement électrique adéquat sur le branchement entre les navires ?</b> <i>Are adequate insulating means in place in the ships connection ?</i>				
32	<b>La chambre des pompes est-elle suffisamment ventilée ?</b> <i>Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation ?</i>			<b>R</b>	
33	<b>Si le navire est capable de charger citernes fermées, le sujet a-t-il fait l'objet d'un accord ?</b> <i>Is the ship is capable of closed loading, have the requirements for closed operations been agreed ?</i>				
34	<b>Une ligne de retour vapeur a-t-elle été branchée ?</b> <i>Has a vapour return line been connected ?</i>				
35	<b>Si une ligne de retour vapeur a été branchée, les conséquences pour les opérations ont-elles été discutées ?</b> <i>If a vapour return line is connected, have operating parameters been agreed ?</i>				
36	<b>Les plans des navires sur les moyens de lutte contre l'incendie sont-ils disponibles à l'extérieur des emménagements ?</b> <i>Are ships emergency fire control plans located externally ?</i>				

If the ships are fitted, or required to be fitted with an inert gas system, the following questions will be answered

INSTALLATION DE GAZ INERTE INERT GAS SYSTEM		NAVIRE 1 SHIP 1	NAVIRE 2 SHIP 2	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
37	L'installation de gaz inerte est-elle opérationnelle et en état de marche ? <i>Is the inert Gas System fully operational and in good working order ?</i>			P	
38	Les siphons de pont sont-ils en état de marche ? <i>Are deck seals in good working order ?</i>			R	
39	Les niveaux de liquide sont-ils corrects dans les Casse-Pression/Vide ? <i>Are liquid levels in P/V breakers correct ?</i>			R	
40	Les analyseurs d'oxygène portables et fixes sont-ils calibrés et fonctionnent-ils correctement ? <i>Have the fixed and portable oxygen analysers been calibrated and are they working properly ?</i>			R	
41	Les enregistreurs de pression et de teneur en oxygène du gaz inerte fonctionnent-ils ? <i>Are fixed IG pressure and oxygen content recorders working ?</i>			R	
42	La pression de toutes les citernes de cargaison est-elle positive et la teneur en oxygène de leur atmosphère inférieure ou égale à 8 % en volume ? <i>Are all cargo tank atmospheres at positive pressure with an oxygen content of 8 % or less by volume ?</i>			PR	
43	Toutes les vannes d'alimentation des citernes en gaz inerte (si elles existent) sont-elles en position correcte et verrouillées ? <i>Are all the individual tank IG valves (if fitted) correctly set and locked ?</i>			R	
44	Toutes les personnes en charge des opérations de cargaison savent-elles qu'en cas d'avarie de l'installation de gaz inerte, les opérations de déchargement doivent être interrompues et l'autre navire prévenu ? <i>Are all the persons in charge of cargo operations aware that in the case of failure of the inert gas plant, discharge operation should cease and other ship be advised.</i>				

If the ships are fitted with a crude oil washing (COW) system, and intend to crude oil wash, the following questions must be answered

LAVAGE AU PÉTROLE BRUT CRUDE OIL WASHING		NAVIRE 1 SHIP 1	NAVIRE 2 SHIP 2	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
45	La check-list avant l'escale, telle que définie dans le manuel de lavage au pétrole brut, est-elle remplie de façon satisfaisante ? <i>Is the pre-arrival crude oil washing check-list, as contained in the approved crude oil washing manual, satisfactorily completed ?</i>				
46	La check-list contenue dans le manuel de lavage au pétrole brut pour les opérations avant, pendant et après le lavage, est-elle disponible et est-elle utilisée ? <i>Is the crude oil washing check-list for use before during and after Crude oil washing, as contained in the approved crude oil washing manual, available and being used ?</i>		R		

If the ships are planning to tank cleaning, the following questions should be answered

LAVAGE CITERNES TANK CLEANING		NAVIRE 1 SHIP 1	NAVIRE 2 SHIP 2	CODE CODE	REMARQUES REMARKS
Un lavage de citernes est-il prévu pendant l'escale du navire ? <i>Are tank cleaning operations planned during the ship's stay alongside shore installation ?</i>		Oui/Non <i>Yes/No</i>	Oui/Non <i>Yes/No</i>		
Si c'est le cas, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et la direction du terminal ont-elles été informées ? <i>If so, have the port authority and terminal authority been informed ?</i>		Oui/Non <i>Yes/No</i>	Oui/Non <i>Yes/No</i>		

## DECLARATION

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

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

<b>NAVIRE 1 (déchargeant)</b> <i>Ship 1 (as giver)</i>	<b>NAVIRE 2 (chargeant)</b> <i>Ship 2 (as receiver)</i>
<b>Nom / Name :</b>	<b>Nom / Name :</b>
<b>Fonction / Rank :</b>	<b>Fonction / Rank :</b>
<b>Signature / Sign :</b>	<b>Signature / Sign :</b>
<b>Date / Date :</b>	<b>Date / Date :</b>
<b>Heure / Time :</b>	<b>Heure / Time :</b>

### ANNEXE 3 : Tableau de séparation des conteneurs transportant des matières dangereuses en dépôt a terre

CLASSE	1.1;1.2;1.5	1.3;1.6	1.4	2.1	2.2	2.3	3.0	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7.0	8.0	9.0
1.1;1.2;1.5	*	*	*	24	6	6	24	24	24	24	24	24	6	24	6	24	.
1.3;1.6	*	*	*	24	6	6	24	12	12	24	24	24	6	24	6	6	.
1.4	*	*	*	6	3	3	6	6	6	2	6	6	.	24	6	6	.
2.1	24	24	6	6	.	24	6	3	2	.	6	6	24	24	6	3	.
2.2	6	6	3	.	.	.	3	.	3	.	.	3	.	6	3	.	.
2.3	6	6	3	24	.	.	6	.	6	.	.	6	.	6	3	.	.
3.0	24	24	6	6	3	6	.	.	6	3	6	6	.	12	6	.	.
4.1	24	12	6	3	.	.	.	.	3	.	3	6	.	12	6	3	.
4.2	24	12	6	6	3	6	6	3	.	3	6	6	3	12	6	3	.
4.3	24	24	6	.	.	.	3	.	3	.	6	6	.	6	6	3	.
5.1	24	24	6	6	.	.	6	3	6	6	.	6	3	12	3	6	.
5.2	24	24	6	6	3	6	6	6	6	6	6	*	3	12	6	6	.
6.1	6	6	.	24	.	.	.	.	3	.	3	3	.	3	.	.	.
6.2	24	24	24	24	6	6	12	12	12	6	12	12	3	.	12	12	.
7.0	6	6	6	6	3	3	6	6	6	6	3	6	.	12	.	6	.
8.0	24	6	6	3	.	.	.	3	3	3	6	6	.	12	6	.	.
9.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ce tableau indique les distances minimales (en mètres)  
 . Signifie qu'il n'y a pas de distance minimale entre conteneur

## ANNEXE 4 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN DEPOT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Réf : RPM art.22-3-1

Date :

DESTINATAIRE	
A L'INTENTION DE	
DE LA PART DE	
OBJET	Entreposage matières dangereuses (remorque)
NOMBRE DE PAGE (S)	

Nom du transporteur:

Immatriculation de la remorque:

Appellations des marchandises	Classe	N°ONU	Quantité	Conditionnement	Nombre de colis	Durée de l'entreposage souhaitée

**AUTORISATION CAPITAINERIE POUR L'OPERATION CITEE EN OBJET SOUS RESERVE DE LA REALISATION DES PRESCRIPTIONS SUIVANTES :**

**DUREE AUTORISEE :**

**LIEU D'ENTREPOSAGE :**

**CONSIGNES PARTICULIERES :**

## ANNEXE 5 : LISTE DE CONTROLE POUR LES OPERATIONS DE SOUTAGE PAR CAMION OU BARGE

### DEMANDE DE SOUTAGE

#### 1. Agent

- Nom :
- Adresse :
- Tel :
- Courriel :

#### 2. Navire

- Nom :
- Poste à quai :

#### 3. Moven d'avitaillement

- Navire souteur :
- Armement :
- Camion, Societe de transport :

#### 4. Opération

- Date :
- Heure :
- Produit :
- Quantité :

## CONSIGNES GENERALES DE SECURITE APPLICABLES AUX OPERATIONS DE SOUTAGE DES NAVIRES

### 1. Demande préalable

Toute demande d'avitaillement en soute d'un navire doit être signifiée par son agent à la Capitainerie avec un préavis d'au moins 24 heures auprès du bureau de placement en adressant le formulaire de demande d'avitaillement en soutes inclus dans cette annexe.

### 2. Accord de l'exploitant si concerné

### 3. Check listes pour les opérations d'avitaillement en soutes par navire souteur ou camion :

Elles devront comporter de façon apparente :

- Nom et qualification de l'officier responsable à bord du navire,
- Nom du navire souteur si avitaillement par ce moyen,
- Identification du camion et de son chauffeur si avitaillement par ce moyen.

### 4. Mesures de sécurité

Application des mesures générales de sécurité de port

Seuls les bateaux ou véhicules satisfaisant aux conditions exigées pour circuler dans la zone de protection des postes spécialisés sont autorisés à procéder à un avitaillement.

Avant de commencer le transfert, la check-list doit être remplie et signée par les deux parties et les communications vérifiées entre le navire et son souteur.

En cas de désaccord entre les parties, les opérations d'avitaillement en soute ne pourront commencer qu'après consultation de la Capitainerie. Des contrôles inopinés seront effectués par les officiers de port, auxquels la check-list signée des deux parties sera présentée. Ils vérifieront que toutes les dispositions prévues et signées dans la check-list sont bien en place et le cas échéant vérifiées régulièrement.

Si un manquement est constaté par l'officier de port, celui-ci fait stopper l'opération jusqu'à ce que les conditions de sécurité soient de nouveau effectives.

La cadence de transfert doit être vérifiée régulièrement.

Lorsqu'il y a un changement de citerne, des précautions doivent être prises pour s'assurer qu'il n'y aura pas de contre pression excessive dans les tuyauteries.

Lorsque l'on approche du volume maximum admissible dans la citerne, la cadence doit être réduite. Lorsque le chargement est terminé, toutes les tuyauteries doivent être purgées avant déconnexion.

Le navire souteur devra être inscrit dans le logiciel de gestion des escales LR Traffic. Son agent devra effectuer une DPQ comme pour tout autre navire.

Un plan d'amarrage à couple devra être fourni au bureau de placement de la Capitainerie pour validation.

Le navire souteur devra informer la Capitainerie du début et de la fin de l'opération de soutage sur le canal 12, indicatif d'appel « La Rochelle Port ».

Toute incident risquant d'entraîner ou ayant entraîné une pollution doit être immédiatement signalé à la Capitainerie soit par téléphone 05.46.00.56.30 soit par VHF canal 12 indicatif « La Rochelle Port ».

# SOUTAGE DE NAVIRE A NAVIRE (Ship to Ship)

## Bunkering Safety Check-List

Port LA ROCHELLE Date \_\_\_\_\_

Ship \_\_\_\_\_ Barge \_\_\_\_\_

Master \_\_\_\_\_ Master \_\_\_\_\_

### 1. Bunkers to be Transferred

Grade	Tonnes	Volume at Loading Temp	Loading Temperature	Maximum Transfer Rate	Maximum Line Pressure
Fuel Oil					
Gas Oil/Diesel					
Lub. Oil in Bulk					

### 2. Bunker Tanks to be Loaded

Tank No.	Grade	Volume of Tank @ _____%	Vol. of Oil in Tank before Loading	Available Volume	Volume to be Loaded	Total Volumes Grade

### 3. Checks by Barge Prior to Berthing

Bunkering	Ship	Barge	Code	Remarks
1. The barge has obtained the necessary permissions to go alongside receiving ship.				
2. The fenders have been checked, are in good order and there is no possibility of metal to metal contact.			R	
3. Adequate electrical insulating means are in place in the barge-to-ship connection. (34)				
4. All bunker hoses are in good condition and are appropriate for the service intended. (7)				

#### 4. Checks Prior to Transfer

Bunkering	Ship	Barge	Code	Remarks
5. The barge is securely moored. (2)			R	
6. There is a safe means of access between the ship and barge. (1)			R	
7. Effective communications have been established between Responsible Officers. (3)			A R	(VHF/UHF Ch.....). Primary System: Backup System: Emergency Stop Signal:
8. There is an effective watch on board the barge and on the ship receiving bunkers. (22)				
9. Fire hoses and fire-fighting equipment on board the barge and ship are ready for immediate use. (5)				
10. All scuppers are effectively plugged. Temporarily removed scupper plugs will be monitored at all times. Drip trays are in position on decks around connections and bunker tank vents. (10) (11)			R	
11. Initial line up has been checked and unused bunker connections are blanked and fully bolted. (13)				
12. The transfer hose is properly rigged and fully bolted and secured to manifolds on ship and barge. (7)				
13. Overboard valves connected to the cargo system, engine room bilges and bunker lines are closed and sealed. (16)				
14. All cargo and bunker tank hatch lids are closed. (15)				
15. Bunker tank contents will be monitored at regular intervals.			A R	at intervals not exceeding ..... minutes
16. There is a supply of oil spill clean-up material readily available for immediate use.				
17. The main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off. (42)				
18. Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off. (40)				
19. Smoking rooms have been identified and smoking restrictions are being observed. (36)			A R	Nominated Smoking Rooms Tanker: Barge:

Bunkering	Ship	Barge	Code	Remarks
20. Naked light regulations are being observed. (37)			R	
21. All external doors and ports in the accommodation are closed. (17)			R	
22. Material Safety Data Sheets (MSDS) for the bunker transfer have been exchanged where requested. (26)			R	
23. The hazards associated with toxic substances in the bunkers being handled have been identified and understood. (27)			R	H <sub>2</sub> S Content ..... Benzene Content .....

**DECLARATION**

We have checked, where appropriate jointly, the items of the Check-List in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Check-List should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

For Ship	For Barge
Name _____	Name _____
Rank _____	Rank _____
Signature _____	Signature _____
Date _____	Date _____
Time _____	Time _____

**Record of repetitive checks:**

Date			
Time			
Initials for Ship			
Initials for Barge			

## Rappel sur les procédures de soutage en Ship to Ship au GPMLR

### 1- Généralités

Le Règlement national (RPM) précise que les opérations d'avitaillement par navire ou bateau à couple sont autorisées en respectant les dispositions particulières fixées par le règlement local. Celui-ci précise les points suivants :

- Toute opération de soutage est soumise à l'accord préalable de la Capitainerie.
- Le soutage par bateau des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac ou en conteneurs, exception faite des navires citernes pétroliers et gaziers, est tenu d'être effectué en dehors des opérations commerciales.
- Pour les navires citernes pétroliers, le soutage à partir d'un bateau ou d'un navire avitailleur peut être autorisé pendant les opérations commerciales si les conditions suivantes sont respectées :
  - accord du ou des exploitants,
  - citernes inertées,
  - déchargement ou déballastage,
  - en dehors des opérations de contrôles et de reconnaissances de cargaisons par ouverture des capacités sauf ballast séparé,
  - produits d'avitaillement d'un point éclair supérieur à 60°C.

**Les opérations de soutages pour les navires ne transportant pas de marchandises dangereuses sont autorisées durant les opérations commerciales avec accord de l'exploitant du terminal.**

Le navire ou le bateau avitailleur effectuant l'opération doit se conformer aux recommandations contenues dans le guide « Ship to Ship transfert » publié par l'OCIMF/ICS/SIGTTO.

Les opérations d'avitaillement doivent être suspendues en cas d'orage à moins de 5000 mètres.

### 2- Conditions de soutage

Les conditions suivantes doivent être réunies pour que l'opération soit autorisée :

- Avant l'opération de transfert :
  - Conditions météo favorables.
  - Fourniture préalable de la FDS du produit avitaillé à la Capitainerie.
  - Mise en place de défenses sur l'avitailleur conformes aux recommandations de l'OCIMF et du SIGTTO pour les opérations Ship to Ship.
  - Toutes les capacités manœuvrières fonctionnelles sur l'avitailleur.
  - Amarrage renforcé sur le navire avitaillé.
  - Plan d'amarrage entre les 2 navires communiqué à la Capitainerie avant l'arrivée de l'avitailleur.
  - Le système de communication entre l'avitailleur et l'avitaillé a été transmis à la Capitainerie.
  - Le déplacement total des 2 navires est en conformité avec le déplacement maximum autorisé au quai considéré.
  - La "Bunkering Safety Checklist" (modèle ISGOTT en pièce jointe) a été complétée par les 2 navires et remise à la Capitainerie.
- Pendant l'opération de transfert :
  - Pavillon BRAVO dans la mature et de nuit un feu rouge en service pour les 2 navires.
  - Appel à la Capitainerie pour signaler le début des opérations de soutage et le temps estimé de celles-ci.
  - Veille VHF permanente sur le canal 12.

- Après les opérations :
  - Appel à la Capitainerie pour signaler la fin des opérations de soutage (flexible débranché, avitailleur paré à manœuvrer).
  - Départ de l'avitailleur sitôt les opérations terminées.

Compte tenu du caractère particulier de ces opérations, la Capitainerie pourra faire suspendre le soutage, voire renvoyer le navire avitailleur sur rade en cas de mauvaises conditions météo ou de prévisions pessimistes. Cette décision sera prise au cas par cas, après analyse de la situation.

## SOUTAGE DE NAVIRE PAR CAMION

Nom du navire :  
Ships Name

Immatriculation du camion :

Nom du chauffeur :

### CONDITIONS DE SECURITE

	oui	non
1. <b>Le navire est-il bien amarré ?</b> Is the ship securely moored?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. <b>Y-a-t-il à bord du personnel suffisant pour surveiller et assurer la sécurité du soutage ?</b> Are sufficient personnel onboard to deal with an emergency?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. <b>Les systèmes de communication navire/terre sont-ils opérationnels ?</b> Are the ship/shore communication systems operative?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. <b>Vous et votre équipage connaissez-vous la procédure d'alerte en cas d'incendie, accident ou pollution ?</b> Is the emergency procedure known by you and your crew?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. <b>La procédure d'arrêt d'urgence est-elle acceptée ?</b> Has the emergency shutdown procedure been agreed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. <b>Les prescriptions relatives à l'interdiction de fumer sont-elles acceptées ?</b> Are smoking requirements being observed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. <b>Le branchement est-il correct, tous les boulons sont-ils en place et serrés ?</b> Are bunker hoses/ arms in good condition and properly rigged?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. <b>Les gattes sont-elles en place sous le branchement ?</b> Are dip trays in position under connection?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. <b>Les dalots sont-ils obturés ?</b> Are scuppers closed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. <b>Les pare-flammes sont-ils en place ?</b> Are all cargo and bunkers tank lids fitted with flame arresters?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. <b>Les moyens de lutte contre l'incendie sont-ils disposés ?</b> Firefighting equipment ready for immediate use?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. <b>Les bouches de cargaison et de combustible inutilisées sont-elles obturées ?</b> Are unused cargos and bunker connections blanked?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. <b>La cadence de chargement/ déchargement a-t-elle été convenue ?</b> Have the bunkering handling rate been agreed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observations du responsable du navire ou du camion :

---

---

Date et Heure :

Signatures :

Capitaine du navire  
Master

Chauffeur camion

## AVITAILLEMENT DES NAVIRES ET BATEAUX EN GAZ NATUREL LIQUEFIE (GNL)

### 1- Dispositions générales

Pour être autorisée à effectuer des opérations de soutage en Gaz naturel Liquéfié (GNL) par camions citernes ou bien par navires dans les limites administratives du port, l'entreprise devra fournir son agrément ainsi que ses références techniques et commerciales, et enfin le nom de la personne juridiquement responsable.

Les opérations d'avitaillement sont autorisées :

- par véhicules terrestres (camions citernes), sous réserve des conditions d'accès aux quais et terre-pleins, des limites de sécurité et du règlement d'exploitation du terminal,
- par navires.

Toutes les opérations d'avitaillement en soute de navires et bateaux doivent être préalablement déclarées et sont soumises à autorisation de la capitainerie, et lorsqu'il y a lieu de l'exploitant du terminal concerné.

Les opérations d'avitaillement font l'objet de l'établissement d'une liste de contrôle, qui devra être approuvée par toutes les parties avant le début des opérations de soutage.

Toutes les précautions doivent être prises pour éviter une pollution et une fuite de gaz, notamment liée aux raccordements.

Une surveillance constante des opérations doit être assurée par l'avitailleur et le navire avitaillé.

Le moyen d'accès entre le navire avitaillé et l'avitailleur peut être assuré par la mise en place d'une échelle de pilote. À défaut, lorsqu'aucun moyen n'est utilisable, la mise en œuvre d'un accès entre le navire avitaillé et l'avitailleur n'est pas impérative si sont mis en place :

- des moyens de communication permanents,
- une surveillance permanente des flexibles et manifolds,
- des moyens d'évacuation par le plan d'eau du navire avitaillé.

### 2- Avitaillement par le plan d'eau

Les opérations de soutage GNL par plan d'eau sont soumises à l'accord préalable de la capitainerie, et lorsqu'il y a lieu de l'exploitant du terminal concerné.

Une distance de protection minimale de 21 m autour de l'emplacement accueillant l'opération de soutage est mise en place.

Les avitaillements en soute par plan d'eau sont autorisés sous réserve des contraintes nautiques et météorologiques définies par la capitainerie.

L'avitailleur doit être prêt à appareiller afin d'évacuer la zone par le plan d'eau en cas de nécessité.

Les quais et postes susceptibles d'accueillir des opérations de soutage en GNL par le plan d'eau sont les suivants :

- pour des capacités de navires souteurs inférieures ou égales à 2 000 m<sup>3</sup> :
  - Quai AP04,
  - Chef de Baie (postes CB2 et CB3), sans présence de matières de classe 1 sur le terminal,
  - Quai Modéré Lombard (postes AP00 et AP01),
  - Anse Saint-Marc (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
  - Môle d'Escale Nord-ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
  - Môle d'Escale Ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
  - Môle d'Escale Est, sans présence de matières de classe 1 sur le terminal (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
  - Appontement pétrolier (hors présence d'un paquebot).
- pour des capacités de navires souteurs supérieures à 2 000 m<sup>3</sup> :
  - Chef de Baie (postes CB2 et CB3), sans présence de matières de classe 1 sur le terminal,

- Quai Modéré Lombard (poste AP00) (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Anse Saint-Marc (poste 1) (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Môle d'Escale Nord-ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Môle d'Escale Ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Môle d'Escale Est, sans présence de matières de classe 1 sur le terminal (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Appontement pétrolier (hors présence d'un paquebot).

La capitainerie peut prescrire les mesures de sécurité complémentaires qu'elle juge nécessaire en fonction de l'environnement et de risques particuliers.

### 3- Avitaillement par la terre

Les opérations de soutage GNL par la terre (camions citernes) sont soumises à l'accord préalable de la capitainerie, et lorsqu'il y a lieu de l'exploitant du terminal concerné.

Une distance de protection minimale de 21 m autour de l'emplacement accueillant l'opération de soutage est mise en place et matérialisée physiquement.

La citerne est maintenue attelée afin d'évacuer la zone en cas de nécessité.

Les quais et postes susceptibles d'accueillir des opérations de soutage en GNL par la terre sont les suivants :

- Quai de l'Entrepôt,
- Quai Bouquet de la Grye (postes 10 et 11),
- Forme n°1,
- Forme n°2,
- Quai AP04,
- Chef de Baie,
- Quai Modéré Lombard,
- Anse Saint-Marc,
- Môle d'Escale Nord-ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Môle d'Escale Ouest (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie),
- Môle d'Escale Est (si présence d'un navire à passagers au Môle, autorisation possible en fonction de l'étude de risques du navire souté et sous réserve de l'accord de la capitainerie).

La capitainerie peut prescrire les mesures de sécurité complémentaires qu'elle juge nécessaire en fonction de l'environnement et de risques particuliers.

Dans le cas où l'opération de soutage ne peut pas avoir lieu et sauf autorisation accordée par la capitainerie, le camion-citerne devra évacuer sans délai les limites administratives du port.

### 4- Conditions d'avitaillement spécifiques

Les opérations, commerciales et d'avitaillement, autorisées durant une opération de soutage GNL seront précisées par la capitainerie et l'exploitant.

La manutention et la présence de marchandises de classe 1 est interdite pendant les opérations de soutage en GNL, sur le terminal concerné ou à bord d'un navire à proximité.

La manutention de marchandises de classe 3 en vrac est interdite pendant les opérations de soutage en GNL à l'appontement pétrolier.

Dès que le capitaine du souteur, le capitaine du navire souté, l'exploitant ou la capitainerie estime que les conditions météorologiques (vent, houle, orage, brouillard...) ou tout autre évènement de sécurité ou

de sûreté ne permettent plus l'accomplissement des opérations d'avitaillement sans risque, l'opération d'avitaillement est alors immédiatement interrompue.

## 5- Procédure d'approbation d'avitaillement en GNL

### ***Avitaillement par le plan d'eau***

Le navire avitailleur doit remettre la documentation suivante à la capitainerie (en français ou en anglais) avant son arrivée conformément à la demande de soutage :

- nom et indicatif du souteur,
- quantité de GNL à souter,
- débit et pression nominale de soutage,
- durée prévisionnelle de l'opération,
- dispositif de transfert,
- poste demandé.

L'ensemble des listes de contrôle pour le soutage des navires par camions ou par bateaux doivent être obligatoirement et totalement remplies et validées par les 3 parties : souteur, souté, et capitainerie.

En complément des informations générales relatives au navire souteur, les informations spécifiques liées au soutage GNL sont à transmettre à la capitainerie :

- documentation technique du navire souteur :
  - volumes, pression et température de stockage du GNL,
  - description des dispositifs de sécurité (connexions équipotentielles entre collecteurs, liaison ESD, système de détection de fuite de gaz, quantité d'azote disponible permettant l'inertage de la connexion...).

Après l'échange d'informations entre les parties, la suite de la procédure est constituée des phases suivantes :

- analyse de la compatibilité par la capitainerie,
- la capitainerie peut imposer sa présence pour contrôler le bon déroulement des opérations de soutage,
- approbation du couple souteur/navire (ou série de navires).

### ***Avitaillement par la terre (camions citernes)***

L'avitailleur doit remettre la documentation suivante à la capitainerie (en français ou en anglais) avant son arrivée conformément à la demande de soutage :

- nom et indicatif du souteur,
- quantité de GNL à souter,
- débit et pression nominale de soutage,
- durée prévisionnelle de l'opération,
- dispositif de transfert,
- poste demandé.

L'ensemble des listes de contrôle pour le soutage des navires par camions ou par bateaux doivent être obligatoirement et totalement remplies et validées par les 3 parties : souteur, souté et capitainerie.

En retour, l'exploitant du terminal remet à l'avitailleur le plan de circulation et de stationnement de l'emplacement où aura lieu le soutage.

En complément des informations générales relatives à l'avitailleur, les informations spécifiques liées au soutage GNL sont à transmettre à la capitainerie :

- documentation technique du camion-citerne :
  - volume, pression et température de stockage du GNL,
  - description des dispositifs de sécurité (connexion de mise à la terre, système de blocage des freins pendant le soutage, système d'arrêt d'urgence, contrôle du niveau de liquide, système de détection de fuite de gaz, quantité d'azote disponible permettant l'inertage de la connexion ...),

Après l'échange d'informations entre les parties, la suite de la procédure est constituée des phases suivantes :

- analyse de la compatibilité par la capitainerie,
- la capitainerie peut imposer sa présence pour contrôler le bon déroulement des opérations de soutage,
- approbation du couple souteur/navire (ou série de navires).

## 6- Mesures de maîtrise des risques

Les mesures de maîtrise des risques présentées ci-dessous sont mises en place pour les opérations de soutage en GNL, de manière à prévenir les risques associés aux potentiels de dangers du GNL. À ces mesures s'ajoute l'établissement d'une check-list de contrôle, qui doit être approuvée par l'ensemble des parties avant toute opération liée au soutage en GNL.

### ***Mesures relatives aux équipements de transfert***

Le matériel doit respecter les normes de sécurité et être agréé par les sociétés d'avitaillement.

Les équipements font l'objet d'un contrôle périodique.

L'avitailleur et l'avitailé disposent de vannes ESD permettant l'arrêt manuel de transfert de GNL.

L'avitailleur et l'avitailé disposent de système de détection de fuite de gaz.

### ***Mesures relatives au camion-citerne avitailleur***

La citerne est conforme au règlement ADR, et le chauffeur est habilité à transporter du GNL.

Le camion-citerne dispose d'une connexion de mise à la terre.

Le camion-citerne dispose d'un système de blocage des freins durant l'opération d'avitaillement.

Un plan de circulation et de stationnement de l'emplacement accueillant l'opération de soutage est remis par la capitainerie ou l'exploitant du terminal à l'avitailleur.

Une zone de sécurité est mise en place autour de l'emplacement accueillant l'opération de soutage en GNL. Celle-ci est matérialisée physiquement et son accès y est contrôlé et sécurisé pendant toute la durée de l'avitaillement.

### ***Mesures relatives au navire avitailleur***

Le navire est conforme à l'IGF ou à l'ADN.

Une zone sécurisée et d'accès contrôlé est mise en place autour du navire souteur et du navire souté pendant toute la durée de l'avitaillement.

La circulation maritime et la vitesse des navires sont limitées aux abords de la zone accueillant l'opération de soutage.

## **PART A: Planning Stage Checklist**

This part of the checklist should be completed in the planning stage of an LNG bunker operation.  
It is a recommended guideline for the, in advance, exchange of information necessary for the preparation of the actual operation.

Planned date and time: \_\_\_\_\_

Port and Berth: \_\_\_\_\_

LNG receiving ship: \_\_\_\_\_

LNG bunker vessel: \_\_\_\_\_

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
1	Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
2	The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
3	Competent authorities' requirements are being observed.					e.g. Port byelaws.
4	Local terminal requirements are being observed.					e.g. Terminal regulations
5	All personnel involved in the LNG bunker operation have the appropriate training and have been instructed on the particular LNG bunker equipment and procedures.	For the Ship	For the Bunker Vessel	For the Terminal		
6	The ship's and LNG bunker vessel's class approved bunker plan and operations manual are available.					
7	The ship and LNG bunker vessel have agreed upon the mooring and fendering arrangement.				A	
8	The LNG bunker vessel has obtained the necessary permissions to go alongside the LNG receiving ship.					
9	The bunker operation area can be sufficiently illuminated.				A	

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
10	All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.	For the Ship	For the bunker vessel		A	
11	The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.				A	
12	The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.				A	
13	The restricted area has been agreed upon and designated.				A	Restricted Area: _____ _____
14	Regulations with regards to ignition sources can be observed.	For the Ship	For the Bunker Vessel	For the Terminal	A	
15	All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use.	For the Ship	For the Bunker Vessel	For the Terminal		

**For registration of the, in the planning, involved representatives:**

Ship	Bunker Vessel	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Date	Date	Date
Time	Time	Time

## PART B: Planned Simultaneous Activities

(If applicable this part should be completed before actual transfer operations start)

Date and time: \_\_\_\_\_

Port and Berth: \_\_\_\_\_

LNG receiving ship: \_\_\_\_\_

LNG bunker vessel: \_\_\_\_\_

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
16	Planned simultaneous bunker operations of other fuels during LNG bunkering are in accordance with ship's approved operational documentation.					If applicable.
17	Planned simultaneous cargo operations during LNG bunkering are in accordance with the ship's approved operational documentation.				A	If applicable.
18	Competent authorities have granted permission for simultaneous bunker and/or cargo operations whilst LNG bunkering.				P	If applicable.
19	Safety procedures and mitigation measures for simultaneous activities, as mentioned in the ship's approved operational documentation, are agreed upon and are being observed by all parties involved.				A R	If applicable.

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
20	Part A of this checklist has been used prior and preparatory of the actual operation.	For the Ship	For the Bunker Vessel	For the Terminal		If applicable
21	Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.					Time notified: _____ hrs
22	The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal regulations.					Time notified: _____ hrs
23	Present weather and wave conditions are within the agreed limits.				A R	
24	The ship and the LNG bunker vessel are securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.				R	
25	There is a safe means of access between the ship and the LNG bunker vessel.				R	
26	All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use	For the Ship	For the Bunker Vessel	For the Terminal		
27	The bunker operation area is sufficiently illuminated.				A R	
28	The ship and LNG bunker vessel are able to move under their own power in a safe and non- obstructed direction.	For the Ship	For the Bunker Vessel		R	
29	Adequate supervision of the bunker operation by responsible officers is in place, both on the ship and at the LNG bunker vessel.					
30	An effective means of communication between the responsible operators and supervisors at the ship and LNG bunker vessel has been established and tested. The communication language has been agreed upon.				A R	VHF / UHF Channel: ____ Language: _____ Primary System: _____ Backup System:
31	The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge.				A	Emergency Stop Signal:
32	The predetermined restricted area has been established. Appropriate signs mark this area.				A	

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
33	The restricted area is free of other ships, unauthorized persons, objects and ignition sources.				R	
34	Safety procedures and mitigation measures for the prevention of falling objects are agreed upon and are being observed by all parties involved.				R	
35	On the ship an effective deck watch is established.					The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities.
36	Both on the ship and LNG bunker vessel an effective LNG bunker watch is established.					The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.
37	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.				R	At no time they should be locked
38	The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.					
39	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.				A	
40	Regulations with regards to ignition sources are observed.				R	
41	Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.					
42	Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment.					
43	A [powered] emergency release coupling ([P]ERC) is installed and is ready for immediate use					If applicable.
44	The water spray system has been tested and is ready for immediate use.					If applicable.
45	Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.					
46	The hull and deck protection against low temperature is in place.					If applicable.
47	Bunker pumps and compressors are in good working order.				A	If applicable.
48	All control valves are well maintained and in good working order.					

	Check	Ship	Bunker Vessel	Terminal	Code	Remarks
49	Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order.					
50	The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.				R	Intervals not exceeding _____ minutes
51	All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order.					
52	Pressure control equipment and boil off or re-liquefaction equipment is operational and in good working order.					
53	The vapour connections are properly connected and supported.					If applicable.
54	Both on the ship and at the LNG bunker vessel the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The both ESD systems are linked The closing rates of the ESDs have been exchanged.				A	ESD Ship: _____ seconds  ESD LNG bunker vessel: _____ seconds
55	Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.					
56	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.					
57	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel is provided with dry disconnection couplings.					
58	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel has adequate electrical insulating means in place.					
59	Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order.				A	
60	The ship's emergency fire control plans are located externally.					Location:
61	An International Shore Connection has been provided.					
62	Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity.					

## PART D: LNG transfer data and simultaneous operations

(This part should be completed before actual transfer operations start)

### Agreed starting temperatures and pressures

Note the agreed Physical Quantity Unit (PQU):     m3    Tonnes     \_\_\_\_\_

	Ship		LNG supplying bunker vessel		
LNG tank:start temperature:					°C / °F*
LNG tank: start pressure:					bar / psi* (rel)
LNG tank: available (rest) capacity					PQU

\*: delete as appropriate

### Agreed bunker operations

	Tank 1	Tank 2	
Agreed quantity to be transferred:			PQU
Starting pressure at the manifold:			bar / psi* (rel)
Starting rate:			PQU per hour
Max transfer rate:			PQU per hour
Topping up rate:			PQU per hour
Max pressure at manifold:			bar / psi* (rel)

### Agreed maximums and minimums

	Maximum	Minimum	
Pressures during bunkering:			bar / psi* (rel)
Pressures in the LNG bunker tanks:			bar / psi* (rel)
Temperatures of the LNG:			°C / °F*
Filling limit of the LNG bunker tanks:			%

**Agreed simultaneous LNG bunker / Oil bunker operations**  
 (Note that for oil bunker operations a separate bunker checklist should be completed)

Oil bunker activity	Ship	Bunker vessel	Terminal

**Agreed simultaneous LNG bunker / Cargo operations**

Cargo activity	Ship	Bunker vessel	Terminal

**Restrictions in LNG bunker / Cargo operations**

Restricted activity	Ship	Bunker vessel	Terminal

## Declaration

We, the undersigned, have checked the above items in Parts B, C and D in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Ship	Bunker vessel	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

Record of repetitive checks								
Date								
Time								
Initials for ship								
Initials for bunker vessel								
Initials for terminal								

### GENERAL

The responsibility and accountability for the safe conduct of operations while a ship is performing an LNG bunkering is shared jointly between the ship's masters and, if applicable, the terminal representative if the ships are moored alongside a terminal. Before the LNG bunker operations commence, the masters and, if applicable, the terminal representative should:

- Agree in writing on the transfer procedures, including the maximum loading or unloading rates;
- Agree in writing on the action to be taken in the event of an emergency, and
- Complete and sign the LNG bunker checklist Ship to Ship.

The term "terminal" must be understood as any organization responsible for the location of the bunkering.

For Inland navigation, the term "ship" must be understood as an inland waterway vessel and the term "ship's master" must be understood as the boat master according to navigational regulations

For the checks which are not applicable for all ships, "if applicable" is added in the last column. The "if applicable" marked checks are not mandatory, users can skip these checks by mentioning N/A. in the remark column.

### STRUCTURE OF THE CHECKLIST

The LNG Bunker Checklist – Ship to Ship comprises of five parts:

**PART 'A' – Planning Stage Checklist** addresses the considerations to be made during the planning stage of LNG bunker operations. This part of the checklist can be used as a guideline for an exchange of knowledge and agreements on safety items during the planning stage of a LNG bunkering before the LNG bunker vessel arrives alongside the LNG fuelled ship on the bunker location. The advised time of processing this part of the checklist is during the order placement for the bunkering.

**Part 'B' – Planned Simultaneous Activities** exchanges the planning of simultaneous bunker or cargo operations during the LNG bunkering. Simultaneous activities are only allowed if approved in the ship's operational documentation and performed conform the ship's operational documentation. The mitigation of risk is based on risk assessment and the mitigation measures to comply with are stated in the ship's operational documentation.

**Part 'C' – Pre Transfer Checklist** identifies the required physical checks and elements that are verified verbally just before the LNG bunkering commences.

The safety of operations requires that all relevant statements are considered and the associated responsibility and accountability for compliance is accepted, either jointly or singly. Where either party is not prepared to accept an assigned accountability, a comment must be made in the remarks column and due consideration should be given to assessing whether operations can proceed.

Where a particular item is considered to be not applicable to the ship, the LNG bunker vessel or to the planned operation, a note to this effect should be entered in the 'Remarks' column.

**Part 'D' – LNG transfer data and simultaneous operations** contains the transfer data to be agreed upon. In this section the information over temperature, density, volume, transfer rate, pressure and the physical quantity unit to be used for the LNG bunkering, and simultaneous operations exchanged and agreed upon.

**Part 'E' – After LNG Transfer Checklist** contains the considerations to be made after the LNG bunker operations for the disconnecting of the bunker connections and finishing the total operations.

## USAGE OF THE SHIP TO SHIP LNG BUNKERING CHECKLIST

The following guidelines have been produced to assist in the joint use of LNG Bunker Checklist - STS:

The ship's master and all under their command must adhere strictly to these requirements throughout the vessels stay alongside. If applicable, the terminal representative must ensure that shore personnel do likewise. Each party commits to co-operate fully in the mutual interest of achieving safe and efficient operations.

The ship's masters, and if applicable, the terminal representative, can designate responsible persons in charge of bunkering operations and authorize them to complete and sign the LNG bunker checklist.

Responsibility and accountability for the statements within the LNG Bunker Checklist -STS is assigned within the document. The acceptance of responsibility is confirmed by ticking or initialling the appropriate box and finally signing the declaration at the end of the checklist. Once signed, this details the minimum basis for safe operations that has been agreed upon through the mutual exchange of critical information.

Some of the checklist statements are directed to considerations for which the ship to be fuelled has sole responsibility and accountability. For some checklist statements either the LNG bunker vessel or terminal has sole responsibility and accountability. Some checklist statements assign a joint responsibility and accountability. Greyed-out boxes are used to identify statements that generally may not be applicable to one party, although the ship, bunker vessel or terminal may tick or initial such sections if they so wish. Where mentioned in the box; "for the ship", "for the bunker vessel" or "for the terminal", the involved parties only check and sign for their own responsibilities.

The assignment of responsibility and accountability does not mean that the other party is excluded from carrying out checks in order to confirm compliance. It is intended to ensure clear identification of the party responsible for initial and continued compliance throughout the ship's stay at the bunker location.

The responsible supervisor should personally check all considerations lying within the responsibility of the LNG fuelled ship. Similarly, all considerations which are the LNG vessel or, if applicable, the terminal's responsibility should be personally checked by the LNG bunker vessel's supervisor or, if applicable, the terminal representative. In fulfilling these responsibilities, representatives should assure themselves that the standards of safety on both sides of the operation are fully acceptable.

This can be achieved by means such as:

- Confirming that a competent person has satisfactorily completed the checklist;
- Sighting appropriate records;
- By joint inspection, where deemed appropriate.

Before the start of operations, and from time to time thereafter for mutual safety, the LNG bunker vessel officer and, if applicable, a member of the terminal's staff and, where appropriate, a responsible ship's officer, may conduct an inspection of the ship and bunker vessel to ensure that the vessel and the bunker vessel are effectively managing their obligations, as accepted in the LNG Bunker Checklist – Ship to Ship. Where basic safety requirements are found to be out of compliance, either party may require that the LNG bunker operations are stopped until corrective action is satisfactorily implemented.

### CODING OF ITEMS

The presence of the letters 'A', 'P' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

**A: Agreement.** This indicates that the referenced consideration should be addressed by an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.

**P: Permission.** In the case of a negative answer to the statements coded 'P', no operations are to be conducted without the written permission from the appropriate authority.

**R: Re-check.** This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties and stated in the declaration.

The joint declaration should not be signed until all parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities.

### PART A: Planning Stage Checklist

This part of the checklist should be completed in the planning stage of an LNG bunker operation.  
It is a recommended guideline for the, in advance, exchange of information necessary for the preparation of the actual operation.

Planned date and time: \_\_\_\_\_ Designated

LNG bunker location: \_\_\_\_\_ LNG

receiving ship: \_\_\_\_\_ LNG

supplying bunker truck: \_\_\_\_\_

	Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
1	Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
2	The terminal has granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.				P	
3	Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.					Day/time notification: _____ Day time notified:
4	The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal requirements.					Day/time notification: _____ Day time notified:
5	Competent authorities requirements are being observed.					e.g. Port byelaws.
6	Local terminal requirements are being observed.					e.g. Terminal regulations
7	All personnel involved in the LNG bunker operation have the appropriate training and have been instructed on the specific LNG bunker equipment and procedures.	For the Ship:	For the Truck	For the Terminal		
8	The bunker location is accessible for the LNG supplying tank truck and the total truck weight does not exceed the maximum permitted load of the quay or jetty.					

9	The bunker operation area can be sufficiently illuminated					
10	All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.	For the Ship:	For the Truck			
11	The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon.				A	Reference to procedures::
12	The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and truck.				A	Method:
13	The restricted area on the shore has been agreed upon by ship, truck and terminal				A	Safety zone: _____mtr / ft
14	Regulations with regards to ignition sources can be observed.	For the Ship:	For the Truck	For the terminal		
15	All in local requirements required firefighting equipment is ready for immediate use.	For the Ship:	For the Truck	For the terminal		If applicable

**For registration of the, in the planning, involved representatives: .**

Ship	LNG Truck	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Date	Date	Date
Time	Time	Time

## PART B: Pre Transfer Checklist

(This mandatory part should be completed before actual transfer operations start)

Date and time: \_\_\_\_\_ Designated

LNG bunker location: \_\_\_\_\_ LNG

receiving ship: \_\_\_\_\_ LNG

supplying tank truck: \_\_\_\_\_

	Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
16	Part A is used prior and preparatory of the actual operation	For the Ship:	For the Truck	For the Terminal		If applicable
17	Present weather and wave conditions are within the agreed limits.				A R	
18	The LNG receiving ship is securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.				R	
19	There is a safe means of access between the ship and shore. When mandatory, there is a safe emergency escape route between ship and shore				R	
20	All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use	For the Ship:	For the Truck	For the Terminal		
21	The bunker operation area is sufficiently illuminated.				A R	
22	The ship and truck are able to move under their own power in a safe and non-obstructed direction.	For the Ship:	For the Truck		R	
23	Adequate supervision of the bunker operation is in place both on the ship and at the LNG tank truck and an effective watch is being kept at all time.					
24	An effective means of communication between the responsible operators and supervisors on the ship and at truck has been established and tested. The communication language has been agreed upon.				A R	VHF / UHF Channel: _____ Language: _____  Primary System: _____  Backup System: _____
25	The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested,				A	Emergency Stop Signal: _____

	Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
	and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge.					
26	The predetermined restricted area zone has been established. Appropriate signs mark this area.				A	
27	The restricted area is free of unauthorized persons, objects and ignition sources.				R	
28	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.				R	At no time they should be locked
29	The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.					
30	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.				A	
31	Regulations with regards to ignition sources are observed.				R	
32	Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.					
33	Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment.					
34	A (powered) emergency release coupling {(P)ERC} is installed and is ready for immediate use					If applicable
35	The water spray system has been tested and is ready for immediate use.					If applicable.
36	Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.					
37	Hull and deck protection against low temperature is in place.					If applicable.
38	Bunker pumps and compressors are in good working order.				A	If applicable.
39	All control valves are well maintained and in good working order.					
40	Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order.					
41	The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.				R	Intervals not exceeding _____ minutes
42	All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to					

	Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
	be in good working order.					
43	Pressure control equipment and boil off or re-liquefaction equipment is operational and in good working order.					If applicable
44	Both on the ship and at the tank truck the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use. The both ESD systems are linked. The closing rates of the ESDs have been exchanged.				A	ESD Ship: _____ seconds ESD Truck: _____ seconds
45	Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.					
46	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.					
47	The LNG bunker connection between the ship and the truck is provided with dry disconnection couplings.					If applicable.
48	The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker truck has adequate electrical insulating means in place.					
49	Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order.				A	
50	The tank truck is electrically grounded and the wheels are chocked.					
51	The tank truck engine is off during the connection and disconnection of the LNG bunker hoses.					
52	The tank truck engine is switched off during purging or LNG transfer.					Unless the truck engine is required for the purging or transfer of LNG.
53	If mandatory the ship's emergency fire control plans are located externally.					Location:
54	An International Shore Connection has been provided.					If applicable
55	Competent authorities have been informed that bunker transfer operations are commencing and have been requested to inform other vessels in the vicinity.					Date /time of the notification

## PART C: LNG Transfer Data

(This part should be completed before actual transfer operations start)

### Agreed starting temperatures and pressures

Note the agreed Physical Quantity Unit (PQU):     m3     Tonnes     \_\_\_\_\_

	Ship		Truck		
LNG tank: start temperature:					°C / °F*
LNG tank: start pressure:					bar / psi* (rel)
LNG tank: available (rest) capacity					PQU

\*: delete as appropriate

### Agreed bunker operations

Note the agreed Physical Quantity Unit (PQU):     m<sup>3</sup>     Tonnes     \_\_\_\_\_

	Tank 1	Tank 2	
Agreed quantity to be transferred:			PQU
Starting pressure at the manifold:			bar / psi* (rel)
Starting rate:			PQU per hour
Max transfer rate:			PQU per hour
Topping up rate:			PQU per hour
Max pressure at manifold:			bar / psi* (rel)

\*: delete as appropriate

### Agreed maximums and minimums

	Maximum	Minimum	
Pressures during bunkering:			bar / psi* (rel)
Pressures in the LNG bunker tanks:			bar / psi* (rel)
Temperatures of the LNG:			°C / °F*
Filling limit of the LNG bunker tanks:			%

**Declaration**

We, the undersigned, have checked the above items in chapter I parts A, B and C in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.

If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Ship	LNG Truck	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

Record of repetitive checks								
Date								
Time								
Initials for ship								
Initials for truck								
Initials for terminal								

## Part D: After LNG Transfer Checklist

(This part should be completed after transfer operations have been completed)

	Check	Ship	LNG Truck	Terminal	Code	Remarks
57	LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.				A	
58	Remote and manually controlled valves are closed and ready for disconnection.				A	
59	After disconnection the restricted area has been deactivated. Appropriate signs have been removed.				A	
60	Competent authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed.					Time of notification _____hrs
61	The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed.					Time of notification: _____hrs
62	Competent authorities have been informed that bunker transfer operations have ceased and have been requested to inform other vessels in the vicinity.					
63	If applicable near misses and incidents have been reported to competent authorities.					Report nr: _____

### Declaration

We, the undersigned, have checked the above items in chapter II in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.

Ship	LNG Truck	Terminal
Name	Name	Name
Rank	Position	Position
Signature	Signature	Signature
Date	Date	Date
Time	Time	Time

### GENERAL

The responsibility and accountability for the safe conduct of operations while a ship is performing an LNG bunkering is shared jointly between the ship's master, the LNG bunker truck operator and, if applicable, the terminal representative. Before the LNG bunker operations commence, the ship's master, the LNG bunker truck operator and, if applicable, the terminal representative should:

- Agree in writing on the transfer procedures, including the maximum loading or unloading rates;
- Agree in writing on the action to be taken in the event of an emergency, and
- Complete and sign the LNG bunker checklist Truck to Ship.

The term "terminal" must be understood as any organization responsible of the location of the bunkering

For Inland navigation, the term "ship" must be understood as an inland waterway vessel and the term "ship's master" must be understood as the boat master according to navigational regulations

For the checks which are not applicable for all ships, "if applicable" is added in the last column. The "if applicable" marked checks are not mandatory, users can skip these checks by mentioning N.A. in the remark column.

### STRUCTURE OF THE CHECKLIST

The LNG Bunker Checklist – Truck to Ship comprises of four parts.

The first part: **PART A: Planning Stage Checklist** addresses the considerations to be made during the planning stage of LNG bunker operations. This part of the checklist can be used as a guideline for an exchange of knowledge and agreements on safety items during the planning stage of a LNG bunkering. The advised time of processing this part of the checklist is during the order placement for the bunkering.

The second part: **Part B: Pre Transfer Checklist**, identifies the required physical checks and elements that are verified verbally just before the LNG bunkering commences. The safety of operations requires that all relevant statements are considered and the associated responsibility and accountability for compliance is accepted, either jointly or singly. Where either party is not prepared to accept an assigned accountability, a comment must be made in the remarks column and due consideration should be given to assessing whether operations can proceed.

Where a particular item is considered to be not applicable to the ship, the LNG bunker truck or to the planned operation, a note to this effect should be entered in the 'Remarks' column.

The third part: **Part C: LNG Transfer Data** contains the transfer data to be agreed upon. In this section the information on temperature, density, volume, transfer rate, pressure and the physical quantity unit to be used for the LNG bunkering, are exchanged and agreed upon.

The final part of the checklist **Part D: After LNG Transfer Checklist** contains the considerations to be made after the LNG bunker operations for the disconnecting of the bunker connections and finishing the total operations.

### USAGE OF THE TRUCK TO SHIP LNG BUNKERING CHECKLIST

The following guidelines have been produced to assist in the joint use of LNG Bunker Checklist TTS:

The ship's master and all under his command must adhere strictly to these requirements throughout the ships's stay alongside. The LNG bunker truck operator and, if applicable, the terminal representative

must ensure that truck personnel and if applicable shore personnel do likewise. Each party commits to co-operate fully in the mutual interest of achieving safe and efficient operations.

The ship's master, the LNG bunker truck operator and, if applicable, the terminal representative, can designate responsible persons in charge of bunkering operations and authorize them to complete and sign the LNG bunker checklist.

Responsibility and accountability for the statements within the LNG Bunker Checklist – Truck to Ship is assigned within the document. The acceptance of responsibility is confirmed by ticking or initialling the appropriate box and finally signing the declaration at the end of the checklist. Once signed, this details the minimum basis for safe operations that has been agreed upon through the mutual exchange of critical information.

Some of the checklist statements are directed to considerations for which the ship has sole responsibility and accountability. For some checklist statements either the LNG bunker truck or terminal has sole responsibility and accountability. Some checklist statements assign a joint responsibility and accountability. Greyed-out boxes are used to identify statements that generally may not be applicable to one party, although the ship, truck or terminal may tick or initial such sections if they so wish.

Where mentioned in the box; "for the ship", "for the truck" or "for the terminal", the involved parties only check and sign for their own responsibilities

The assignment of responsibility and accountability does not mean that the other party is excluded from carrying out checks in order to confirm compliance. It is intended to ensure clear identification of the party responsible for initial and continued compliance throughout the ship's stay at the bunker location.

The ship's master should personally check all considerations lying within the responsibility of the LNG fuelled ship. Similarly, all considerations which are the LNG bunker truck or, if applicable, the terminal's responsibility should be personally checked by the LNG bunker truck operator or, if applicable, the terminal representative. In fulfilling these responsibilities, representatives should assure themselves that the standards of safety on both sides of the operation are fully acceptable.

This can be achieved by means such as:

- Confirming that a competent person has satisfactorily completed the checklist;
- Sighting appropriate records;
- By joint inspection, where deemed appropriate.

Before the start of operations, and from time to time thereafter for mutual safety, the LNG bunker truck operator and, if applicable, a member of the terminal's staff and, where appropriate, a responsible ship's officer, may conduct an inspection of the ship and truck to ensure that the vessel and truck are effectively managing their obligations, as accepted in the LNG Bunker Checklist – Truck to Ship. Where basic safety requirements are found to be out of compliance, either party may require that the LNG bunker operations are stopped until corrective action is satisfactorily implemented.

## CODING OF ITEMS

The presence of the letters 'A', 'P' or 'R' in the column entitled 'Code' indicates the following:

**A: Agreement:** This indicates that the referenced consideration should be addressed by an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.

**P: Permission:** In the case of a negative answer to the statements coded 'P', no operations are to be conducted without the written permission from the appropriate authority.

**R: Re-check:** This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties and stated in the declaration.

The joint declaration should not be signed until all parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities.



CS 70394

17001 La Rochelle Cedex 1

Tél. + 33 (0)5 46 00 53 60- Fax + 33 (0)5 46 43 19 28

[www.larochelle.port.fr](http://www.larochelle.port.fr)

[contact@larochelle-port.eu](mailto:contact@larochelle-port.eu)

[www.larochelle.port.fr](http://www.larochelle.port.fr)

