

LE HAVRE



Consignes générales permanentes
General standing instructions
 Lutte contre les sinistres dans les ports
Harbour emergency response plan

Plan de situation
Locations maps
 Avis aux capitaines
Notice to masters



Limite communale	Adresse portuaire
Circonscription GPMH	Services aux usagers :
Occupant	Parking
Centre administratif du GPMH	Point informations
Capitainerie	Hôtellerie
Réseaux de communication :	Restauration
Autoroute	Restauration d'entreprise
Bretille	Douches
Route d'accès portuaire	Sanitaires
Voie portuaire	Petite réparation
Voie ferrée	Pesage
Environnement :	Station service
Réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine	Douane - GEPIFEC
Mesure environnementale	

Juin 2022 - support produit par la Direction de la Communication externe et des Relations Institutionnelles HAROPA PORT

AVIS AUX CAPITAINES



Voies Channels	Mode Mode	Fréquences Frequencies	Indicatifs d'appel Callsign	Affectation Allocation
16	S	156.800 Mhz		Appel-Détresse-Sécurité <i>Distress-safety call</i> Régulation du trafic <i>Traffic regulation</i>
12	S	156.600 Mhz	Havre port	mouillages et chenaux d'accès <i>Anchorage and access channels</i> bassins à l'aval des écluses <i>Docks downstream from the locks</i>
14	S	156.700 Mhz	Havre port Antifer port	Dégagement du canal 12 ou 22 <i>Clearing of channel 12 or 22</i> Bassins à l'aval des écluses <i>Docks downstream from the locks</i>
20	D	157.000 Mhz 161.600 Mhz	Havre port	Dégagement du canal 12 <i>Clearing of channel 12</i> Station de pilotage / navire rade <i>Pilotage station / vessel at sea</i>
22	D	157.100 Mhz 161.700 Mhz	Baie de Seine trafic Antifer port	Régulation du trafic <i>Traffic Control</i> Baie de Seine. Antifer
83	S	157.175 Mhz	François 1 ^{er}	Dégagement du canal 88 <i>Clearing of Channel 88</i> Bassins à l'amont de François 1 ^{er} <i>Docks upstream from the François 1^{er} lock</i>
87	S	157.375 Mhz	Havre port	Dégagement du canal 12 <i>Clearing of Channel 12</i> Bassins à l'aval des écluses Quinette et François 1 ^{er} <i>Docks downstream from the Quinette and François 1^{er} lock</i>
88	S	157.425 Mhz	Havre amont Tancarville Vétillart	Régulation de Trafic à l'amont de l'écluse François 1^{er} <i>Traffic Control upstream François 1^{er} lock</i> Écluses / Locks Bassins à l'amont des écluses <i>Docks upstream from the locks</i>

S : mode Simplex
D : mode Duplex

Instructions générales

Le capitaine doit se conformer aux instructions qui lui sont données par la capitainerie ainsi qu'aux recommandations figurant ci-après :

Le site internet du port www.haropaport.com détaille les informations utiles au séjour des navires dans le port du Havre.

Veille radio (voir tableau ci-contre)

Pendant l'escale, les navires doivent assurer une veille VHF permanente sur canal 12.

Navigation et manœuvre dans les chenaux et bassins

La vitesse doit être aussi réduite que les conditions le permettent pour éviter les détériorations ou avaries aux ouvrages portuaires, berges et navires en stationnement le long des quais et appontements.

Lorsqu'ils évoluent à proximité des quais, les capitaines des navires doivent prêter une attention toute particulière à la situation des avant-becs des portiques.

Le quai est prêt pour le mouvement du navire quand :

- les engins sont correctement positionnés et immobilisés ;
- le personnel est descendu des engins ;
- le front d'accostage est clair (pour le navire accostant).

Amarrage

L'amarrage doit :

- s'effectuer avec des amarres en bon état et en nombre suffisant pour assurer une bonne tenue du navire à quai ;
- faire l'objet par l'équipage d'une surveillance permanente et des réglages nécessaires pendant toute la durée de l'escale ;
- être renforcé à l'annonce d'un coup de vent. Cette mesure peut éventuellement, s'accompagner d'un ballastage.

Sécurité des accès à bord

Le moyen d'accès au navire doit être permanent et sans danger. Il peut être constitué par une coupée de terre ou par la coupée du navire. De nuit, cet accès doit être suffisamment éclairé. Un filet de sécurité doit être placé en-dessous et amarré de manière à prévenir tout risque de chute. Une bouée couronne munie d'une ligne de jet doit être disponible en permanence près de cet accès.

Situations d'urgence

Toute personne qui découvre un incendie, une pollution ou tout autre sinistre doit immédiatement donner l'alerte :

En cas d'urgence :

- Aux pompiers :

- téléphone : **18**
- téléphone mobile : **112**

- Au SAMU :

- téléphone : **15**
- téléphone mobile : **112**

Dans tous les cas, à la capitainerie :

- VHF **12**
- **+33 (0)2 32 74 70 71 (ou 72, 73)**

Dispositions à prendre à bord des navires

La lutte contre les sinistres à bord des navires se fait sous la direction du capitaine du navire. Si des moyens extérieurs sont nécessaires, le commandement des opérations de secours est assuré par un officier des sapeurs-pompiers mais les équipes d'intervention restent sous les ordres de leurs chefs respectifs.

Les plans détaillés du navire et le plan de chargement (avec en particulier l'indication des marchandises dangereuses à bord) doivent se trouver à bord et pouvoir être mis rapidement à disposition du responsable des secours en cas de sinistre. Le personnel du navire doit pouvoir guider à bord les équipes de secours.

La capitainerie peut ordonner le déplacement du navire sinistré ou des navires voisins. Aucune mesure compromettant la stabilité et, d'une manière générale, toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation du port, ne doit être prise sans son accord.

Les navires doivent prendre sans retard les dispositions pour pouvoir répondre à toute demande de déhalage, d'aide ou de mise en œuvre de mesures de protection de la part de l'autorité portuaire. Les accès aux bouches, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres.

Navires voisins :

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord d'un navire, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, le capitaine réunit l'équipage et se tient prêt à prendre toute mesure prescrite par la capitainerie. Aucun déplacement de navire ne peut être effectué sans ordre ou accord de la capitainerie.

Marchandises dangereuses

Tout navire transportant, chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses doit appliquer les mesures de sécurité prescrites par les règlements portuaires et consignés données par la capitainerie et le responsable du terminal. La signalisation réglementaire doit être observée pendant tout le séjour au port et dans ses accès et rade.

Pour les navires citernes transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses, les opérations de chargement, déchargement et de transbordement ne peuvent commencer qu'après rédaction d'une liste de contrôles vérifiant que toutes les dispositions de sécurité sont observées.

Réparations et essais

Aucune réparation ni essai (machine au point fixe, engins de sauvetage, mouillage des ancres, dispositif d'alerte ou d'incendie, etc.) ne peut être entrepris sans l'autorisation de la capitainerie.

Sécurité/manutention

Il est interdit d'enraver la circulation des appareils de manutention en laissant déborder des engins ou objets susceptibles de constituer un obstacle ou de causer des détériorations.

Les navires doivent déborder côté large les grues de bord en s'assurant que cette manœuvre ne génère aucun risque et les y maintenir pendant les opérations de manutention.

Sûreté

Avant d'entrer dans le port, le capitaine doit confirmer, par VHF, le niveau de sûreté de son navire préalablement annoncé via son agent.

Le niveau de sûreté d'un navire ne peut être inférieur à celui de l'installation portuaire qui l'accueille.

Pendant toute la durée de l'escale, l'équipage est tenu d'observer les mesures prescrites par le plan de sûreté de l'installation portuaire qui le reçoit ou celles détaillées dans la déclaration de sûreté.

En cas d'alerte de sûreté, la capitainerie doit être avisée immédiatement.

Protection de l'environnement

Le rejet de toute matière solide, liquide ou pulvérulente dans les eaux portuaires accès et chenaux est strictement interdit. Le ramonage et l'incinération des déchets sont interdits dans le port.

Toute pollution du plan d'eau doit être immédiatement combattue et déclarée à la capitainerie et à l'exploitant du terminal. Pendant leur séjour à quai, les navires doivent utiliser des carburants à faibles émissions en Sox et Nox, ou un système de lavage des fumées, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux de ballasts doivent être traitées conformément à la réglementation OMI.

L'usage des scrubbers en boucles ouvertes est interdit dans le port du Havre, ses chenaux et accès.

Déchargement des déchets

Les déchets solides ou liquides, déchargés ou non au cours de l'escale, doivent être déclarés à la capitainerie avant l'arrivée au port.

Le dépôt des déchets de navires est obligatoire à moins de justifier de la capacité de stockage suffisante pour rejoindre le port d'escale suivant. Si l'escale suivante est inconnue au franchissement des jetées à l'entrée dans le port (navire enregistré « à ordres » en sortie ou si modification durant l'escale), les déchets de navires devront être déposés.

Le navire devra déposer ses déchets auprès d'une société de collecte agréée par la capitainerie.

Toute demande de collecte de déchets est commandée par le représentant du navire auprès d'opérateurs agréés, à l'aide du système informatisé du port. Le dépôt des déchets le long des quais et terre-pleins est interdit en dehors des collectes régulièrement commandées.

Avitaillement des navires

Les opérations d'avitaillement en soute et matériels lourds par voie terrestre doivent faire l'objet d'une déclaration préalable à la capitainerie et à l'exploitant du terminal. Ces mêmes opérations sont soumises à autorisation de la capitainerie lorsqu'elles ont lieu par voie maritime. Lors de ces opérations, le capitaine du navire doit prendre toutes les dispositions utiles pour assurer la sécurité des prestataires de service intervenant pour son compte. Toutes les précautions doivent être prises pour éviter ou limiter les effets d'une éventuelle pollution du plan d'eau ou des quais lors d'un avitaillement en soute.

NUMÉROS D'URGENCE

EMERGENCY NUMBERS

POMPIERS
FIRE BRIGADE
Tel : **18**
Mobile : **112**

SAMU
MEDICAL ASSISTANCE
Tel : **15**
Mobile : **112**

CAPITAINEURIE VIGIE
PORT CONTROL TOWER – HARBOUR MASTER'S OFFICE
Tel : **+33 (0)2 32 74 70 71 / (0)2 32 74 70 72 / (0)2 32 74 70 73**
vigie.capitainerie@haropaport.com

NUMÉROS UTILES

USEFUL NUMBERS

GENDARMERIE MARITIME
PELTON DE SURVEILLANCE MARITIME ET PORTUAIRE
MARITIME GENDARMERIE
MARITIME AND PORT SUPERVISION SQUAD
Tel : **+33(0)2 35 19 30 61**
psmp.le-havre@gendarmerie.defense.gouv.fr

ÉCLUSE FRANÇOIS 1^{ER} (LE HAVRE AMONT)
FRANÇOIS 1^{ER} LOCK
Tel : **+33 (0)2 32 74 76 60**
simamont@haropaport.com

STATION DE PILOTAGE DU HAVRE – FÉCAMP
LE HAVRE-FECAMP PILOTAGE STATION
Tel standard (*switchboard*): **+33 (0) 2 35 19 28 40 (ou 41)**
Tel pilote de garde (*pilot on duty*): **+33 (0) 2 35 19 28 48**
station@pilhavre.fr

REMORQUAGE SOCIÉTÉ BOLUDA
BOLUDA TOWAGE COMPANY
Tel : **+33 (0)2 32 72 00 34**
boluda-le-havre@boluda.fr
Permanence (*24h/24h*): Tel : **+33 (0)2 32 72 00 35**

IMMIGRATION SERVICE DE LA POLICE AUX FRONTIÈRES (PAF) DU HAVRE
IMMIGRATION SERVICE OF BORDER'S POLICE IN LE HAVRE
Tel : **+33 (0)2 35 41 40 40**
spaflehavre-76@interieur.gouv.fr

CENTRE DE SÉCURITÉ DES NAVIRES
PORT STATE CONTROL CENTRE
Tel : **+33 (0)2 35 19 29 89**
csn-le-havre@developpement-durable.gouv.fr

FOYER DU MARIN
SEAMEN'S CLUB
Tel : **+33 (0)2 35 21 80 79**

NOTICE TO MASTERS

General instructions

Masters must comply with the Harbour Master's Office instructions and follow the regulations mentioned below: The port website www.haropaport.com details the useful information for the ship's stay in the port of Le Havre.

Radio service (see table hereunder)

During the call, vessels must be permanently VHF tuned to channel 12.

Navigation and manoeuvring in channels and docks

Speed must be as reduced as conditions permit it to avoid damage to port structures, quaysides and ships berthing alongside the quays and wharves. When they sail near the quays, ships' captains must pay particular attention to the location of gantry cranes boom.

The quay is prepared to any ship movement when:
- cranes and machines are correctly positioned and stationery,
- the staff is no longer in the cranes,
- the berthing front is cleared (for the berthing vessel)

Mooring

Mooring must be:

- carried out with lines in good condition and in sufficient number to ensure that the ship is correctly held in position at berth;
- the subject of a permanent supervision and necessary adjustments during the whole call;
- reinforced if a gale is announced. This measure can also be completed by ballasting.

Safety of access on board

The ship must be permanently accessible without any risk. This can be carried out by means of a shore or ship gangway. At night, this access must be enough lit. A safety net must be placed underneath and tied in a way to prevent any risk of fall. A ring lifebuoy with a heaving line must be available all the time near this access.

Emergency situations

Anybody noticing a fire, pollution or any other accident shall immediately give the alert. If emergency:

- to the Fire Brigade:

- Phone: **18**
- Mobile: **112**

- to the Mobile Emergency Medical Service (SAMU):

- Phone: **15**
- Mobile: **112**

In any case, to the Harbour Master's Office:

- VHF **12**
- **+33 (0)2 32 74 70 71 (ou 72, 73)**

Measures to be taken on board vessels

Firefighting on board vessels is carried out under the shipmaster's supervision. If external means are required, the command of the emergency assistance is carried out by a Fire Brigade Officer but the assistance teams remain under the command of their own Chiefs.

The detailed plans of the ship and the stowage plan (with, especially, indication of the location of dangerous goods on board) must be on board the vessel and have to be put at the disposal of the officer in charge of assistance in case of fire. The ship crew must be able to guide rescue teams on board.

The Harbour Master's Office may order to shift the damaged vessel or neighbouring ones. No measure jeopardizing stability and, generally speaking, no action likely to have an effect on port operation can be taken without their agreement. Vessels must take the measures without delay in order to answer any request for shifting, assistance or implementation of protection measures made by the port authority. Fire hydrants, fire alarms and fire-fighting equipment must always remain free of access.

Neighbouring ships:

When fire breaks out on board a vessel, along the port wharves or in the neighbourhood of the quays, the shipmaster groups together the crew and gets prepared to take any measure ordered by the Harbour Master's Office. No vessel can be shifted without the order or agreement of the Harbour Master's Office.

Dangerous Goods

Any ship carrying, loading or unloading dangerous goods must apply the safety measures laid down in port regulations and orders given by the Harbour Master's Office and the terminal operator. Regulatory signals must be respected during all the stay in port and in port access channels and roads.

For tankers carrying or having carried dangerous goods, the loading, off-loading and transshipment operations can only start when the check-list of safety measures is drawn up and their application is controlled.

Repairs and tests

No repairs nor trials (machinery when at berth, rescue equipment, mooring anchor, alarm or fire alert equipment...) can be carried out without authorization by the Harbour Master's Office.

Safety/handling

It is forbidden to impede the operation of cargo-handling equipment by leaving machines or objects likely to be an obstacle or cause damage. Vessels must put their crane gears by the off-shore side while making sure that this manoeuvre does not generate a risk and maintain them in that position during cargo-handling operations.

Security

Before entering the port, shipmasters must confirm, via VHF, the security level of their vessel which has been previously announced via their agent.

The security level of a vessel cannot be lower than that of the port facility which receives it.

During all the call, the crew must comply with the measures laid down in the security plan of the port facility which receives it or those detailed in the security declaration.

If any security alert, the Harbour Master's Office must be warned at once.

Environmental protection

Discharging any solid, liquid or pulverulent substance in port waters, access ways and channels is strictly forbidden. Chimney-sweeping and waste incineration are forbidden in the port.

During their calls, ships must use fuels with low Sox and Nox emissions, or a smoke washing system, in accordance with the regulations.

Any water pollution must be immediately dealt with and declared to the Harbour Master's office and the terminal operator. Vessels must use low sulphur-content bunkers, in compliance with the valid regulations, during their stay at berth.

Ballast water must be treated in accordance with OMI regulations

Using open loop scrubbers is prohibited in the port of Le Havre, its channels and accesses.

Waste collection

Solid or liquid waste, off-loaded or not during the call, must be declared to the Harbour Master's Office before arrival at the port.

The deposit of waste from ships is mandatory, unless there is sufficient storage capacity to reach the next port of call.

- If the next stopover is unknown when crossing the piers on entering the port (vessel registered «to orders» on departure or if modification during the stopover), ship waste must be deposited

The vessel will have to get the waste collected by a waste collection company agreed by the Harbour Master's Office

Any request for waste collection is ordered by the ship's agent to agreed operators, through the computer system of the port. Discharging waste along quays and back-up areas is forbidden except for officially ordered waste collections.

Ship's bunkering and supplies

Ship's bunkering and delivery of heavy equipment by road must be previously declared to the Harbour Master's Office and the terminal operator. Same operations are subject to Harbour Master's Office authorization when they are carried out by barge. During the operations, the shipmaster must take any useful measure to guarantee the safety of the service providers working on his account. Any precaution must be taken to avoid or limit the effects of a possible pollution of the water surface or the quays when bunkering.