

GUIDE DES OPERATIONS DE REMORQUAGE **DANS LE PORT DU HAVRE**

Ce document répertorie les pratiques en vigueur des remorqueurs BOLUDA LE HAVRE.

Il est possible de s'en écarter quand des conditions exceptionnelles le justifient.

En tout état de cause, le capitaine du remorqueur reste le seul maître de son navire et se réserve le droit de prendre les mesures appropriées si les conditions l'exigent.

I Conditions de manœuvre de croche et largage :

Au cours de l'opération de remorquage, nous attendons du pilote qu'il énonce à la VHF les informations du déroulé de la manœuvre : lieu géographique de croche / position de croche sur le navire / SWL / bord et position d'évitage / quai / demande de touline conforme effectuée / précision de passage de sas et toute autre information utile.

Vitesse maximum de croche / largage AV = 8 nds.

Vitesse maximum de croche / largage AR = 8 nds. Si des circonstances exceptionnelles le justifient, cette vitesse pourra être augmentée à 9,5 nds afin d'améliorer la sécurité du navire servi.

Vitesse maximum de croche en push / pull = 6 nds.

La vitesse de travail appropriée pour le remorqueur AV et pour le remorqueur AR à l'évitage est inférieure à 3 nds.

Pousser sur l'étrave dans le sas est possible navire stoppé et si les conditions le permettent.

Au-delà de 6 nds, il faut s'attendre à ce que les limites de travail à freiner soient rapidement atteintes (risque de casse du matériel).

Changer de cap ou d'allure lors de la croche ou du largage est dangereux ; à éviter autant que possible. Le pilote doit impérativement prévenir s'il se trouve obligé de le faire.

Lors d'une manœuvre en push / pull sans moyen de levage adapté, le capitaine du remorqueur est susceptible de refuser la croche.

Les opérations de remorquages sont limitées à une visibilité supérieure à 200m.

Par conditions de visibilité réduite, une concertation entre BOLUDA Le Havre, pilotage et capitainerie devra être conduite à la mise à bord du pilote.

II Conditions de manœuvre sous remorque :

En cas de manœuvre particulière, prévenir BOLUDA Le Havre à l'avance pour s'accorder sur la manœuvre.

Le travail en indirect est à discrétion du capitaine.

Lorsque 2 remorqueurs travaillent crochés à l'AR, il est préférable de faire travailler un seul remorqueur d'abord, puis le deuxième (par exemple plutôt un à 50% que deux à 25%)

Dans les manœuvres standard, pour des raisons de sécurité, une réserve de puissance sera conservée. Nous utiliserons la totalité de la puissance pour un ordre avec une notion d'urgence : « en route d'urgence », par exemple. Une communication sur la nature de l'urgence devra être formulée dans un deuxième temps pour notre bonne compréhension.

III Equipages des plages de manœuvres :

Par l'intermédiaire du pilote, nous insistons sur les rappels suivants à effectuer aux capitaines des navires :

- Utiliser une touline conforme ; si nous avons un doute sur la touline alors le remorqueur se présente sans personnel sur le pont pour réceptionner.
- Une communication gestuelle appropriée, notamment avec le signe « capelé » pour la croche et « virer » pour le largage.
- Conserver une veille permanente de l'équipage vers le remorqueur à la plage de manœuvre.