



RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DU PORT DE MAYOTTE

Vu

La directive européenne 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE,

La directive européenne 2010/65/CE du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sorte de ports des États membres,

Le Code des transports,

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS),

Le Code de la route,

Le Code de l'environnement,

Le Code général des collectivités territoriales,

Le Code de la propriété des personnes publiques,

Le décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 portant transposition de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison,

Le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

L'arrêté interministériel du 31 août 1966 modifié relatif à la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports maritimes,

L'arrêté interministériel du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes et ses annexes,

L'arrêté préfectoral n° 213 du 5 novembre 2009 définissant les limites administratives du port de Mayotte,

L'arrêté préfectoral n° 2015-783 du 03 février 2015 modifiant l'arrêté préfectoral n° 214 du 05 novembre 2009 relatif au transfert de gestion des ouvrages, terrains et équipements du port de Mayotte

L'arrêté n°003/DP/CG/2014 portant délimitation des limites administratives du port de Mayotte

L'arrêté préfectoral n°09/UTM/2014 portant délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation du port de Mayotte,

La convention relative aux relations entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire signée le 25 novembre 2019,

La délibération n°2019.00184 du 24 juin 2019 de l'assemblée plénière du conseil départemental,

L'avis du Conseil portuaire du port de Mayotte en date du 30 avril 2019,

Considérant qu'aux termes de l'article L.5331-10 du code des transports, il appartient au préfet, en tant qu'autorité investie du pouvoir de police portuaire, et au président du conseil départemental, en tant qu'autorité portuaire, d'arrêter conjointement le règlement particulier applicable dans les limites administratives du port de Mayotte;

SOMMAIRE

Préambule	3
<u>Article 1. Champ d'application</u>	3
<u>Article 2. Définitions</u>	3
<u>Article 3. Demande d'attribution des postes à quai des navires de commerce</u>	5
<u>Article 4. Admission dans le port des navires de commerce et de pêche industrielle</u>	6
<u>Article 5. Sortie des navires et bateaux de commerce et de pêche industrielle</u>	8
<u>Article 6. Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants</u>	9
<u>Article 7. Navires militaires français et étrangers</u>	10
<u>Article 8. Dispositions communes à tous les navires, bateaux ou engins flottants concernant leurs mouvements dans le port</u>	10
<u>Article 9. Stationnement des navires, bateaux ou engins flottants, mouillage et relevage des ancres</u> ..	12
<u>Article 10. Placement à quai, amarrage, lamanage, remorquage</u>	13
<u>Article 11. Déplacement sur ordre</u>	15
<u>Article 12. Personnel à maintenir à bord</u>	16
<u>Article 13. Manœuvre de chasse, vidange, pompage</u>	15
<u>Article 14. Chargement et déchargement</u>	16
<u>Article 15. Dépôt et enlèvement de marchandises</u>	18
<u>Article 16. Rejet d'eaux de ballast</u>	19
<u>Article 17. Ramonage. Émission de fumées denses et nauséabondes</u>	19
<u>Article 18. Nettoyage des quais et terre-pleins</u>	20
<u>Article 19. Restrictions concernant l'usage du feu et de la lumière</u>	21
<u>Article 20. Interdiction de fumer</u>	21
<u>Article 21. Consignes de lutte contre les sinistres</u>	21
<u>Article 22. Construction, réparation, entretien et démolition des navires, bateaux et engins flottants : essais de machines</u>	22
<u>Article 23. Mise à l'eau et mise à sec des navires, bateaux et engins flottants</u>	23
<u>Article 24. Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade, chasse</u>	23
<u>Article 25. Circulation et stationnement de véhicules et accès du public</u>	24
<u>Article 26. Rangement des appareils de manutention</u>	25
<u>Article 27. Exécution de travaux et d'ouvrages</u>	25
<u>Article 28. Conservation du domaine public</u>	25
<u>Article 29. Usage des drones civils</u>	26
<u>Article 30. Navires vétustes, désarmés ou abandonnés</u>	26
<u>Article 31. Répression de la méconnaissance des dispositions du présent règlement et des règlements locaux le complétant</u> 26	
<u>Article 32. Textes abrogés</u>	26
<u>Article 33. Publicité</u>	27
<u>Article 34. Modalités d'exécution</u>	27

LE PRÉFET ET LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL ARRÊTENT

Préambule

Pour des facilités de lecture, le présent arrêté reprend les dispositions du Règlement Général de Police figurant dans la partie réglementaire du Code des transports (5^{ème} partie, livre 3, titre 3, chapitre 3), le terme « chapitre » ayant été substitué ici par « règlement ». À chaque article, les dispositions générales du RGPP lorsqu'il y en a, sont clairement identifiées dans un encadré grisé.

En cas de dispositions contradictoires entre le règlement particulier de police et les autres règlements locaux, les dispositions du présent règlement prévalent.

Article 1. Champ d'application

Rappel des dispositions de l'article R. 5333-1 du code des transports :

Les dispositions du présent règlement s'appliquent à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, à l'exception de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance.

Les articles [R. 5333-8](#), [R. 5333-9](#) et [R. 5333-10](#) s'appliquent également dans la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article [L. 5331-1](#).

Le présent règlement s'applique dans le périmètre des limites administratives du port de Mayotte, comprenant trois sites portuaires terrestres, Longoni, Dzaoudi, Mamoudzou et deux sites portuaires maritimes, Longoni et Dzaoudi/Mamoudzou, chacune étant dotée d'une capitainerie.

les zones de mouillage sont définies dans les plans annexés et comprennent :

- le mouillage de Longoni
- les mouillages commerciaux de la baie de Mamoudzou
- le mouillage des Badamiers
- les mouillages de la rade de Dzaoudzi

les chenaux d'accès sont définis sur les cartes annexées au présent règlement, de même que les chenaux de circulation interne de la zone portuaire de Mamoudzou/Dzaoudzi.

Un plan du port est joint en annexe. Ce document fait partie intégrante du présent règlement.

Article 2. Définitions

Rappel des dispositions de l'article R. 5333-2 du Code des transports :

Pour l'application du présent règlement, on entend par marchandises dangereuses les marchandises dangereuses ou polluantes telles que définies dans le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, prévu à l'article [L. 5331-2](#).

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) : L'autorité administrative de l'État représentée par le commandant de port ;

Autorité portuaire (AP) : Le Président du Conseil Départemental de Mayotte au sens de l'article L5314-1 et

L5331-5 du Code des transports ;

Bateau : Tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure ;

Capitainerie : Entité qui regroupe des fonctionnaires de l'État compétents en matière de police portuaire qui dans le cadre de l'exercice de leurs missions représentent l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) ou l'Autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers du port ;

Concessionnaire : Titulaire du contrat de concession conclu avec l'Autorité portuaire, qui assure la gestion, l'exploitation, la maintenance, et le développement des infrastructures portuaires dans un périmètre déterminé ;

Direction du port : Le Directeur général des services du Conseil départemental de Mayotte et son représentant, directrice du port ;

E-scaleport : C'est l'application de gestion des escales mise en place par l'autorité portuaire

Engins flottants : Toutes autres unités flottantes, notamment les unités non immatriculées.

Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière ;

Exploitant plaisance : Personne physique ou morale chargée de l'exploitation des installations dédiées à la plaisance ;

Navire : Tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation ;

Ordre d'arrivée : c'est l'ordre dans lequel les navires arrivent dans un cercle de rayon 2 miles au point A et B de prise de pilote

Point A: Passe de MTSAMBORO 12°34, 5 S – 45°08, 0 E

Point B: Passe de BANDRELE 12°53, 7 S – 45°16, 0 E

STM : Service de Trafic Maritime (V.T.S., Vessel Traffic Système au sens de l'OMI). Service mis en place par une autorité compétente dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et de protéger l'environnement. Ce service est actuellement inexistant au port de Mayotte.

Article 3. Demande d'attribution des postes à quai des navires de commerce

Rappel des dispositions de l'article L5334-6-2 du Code des transports :

Les renseignements dont la communication est exigée avant l'entrée du navire dans le port et à sa sortie du port au titre de l'accomplissement des formalités déclaratives mentionnées à l'article L. 5334-6-1 sont fournis par le capitaine du navire, ou, à défaut, l'armateur ou le consignataire, sous forme électronique, au guichet unique dont les coordonnées sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Dès la réception des données, le gestionnaire du guichet unique met, dans le respect du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen), les informations nécessaires à la disposition des autorités publiques qui en sont destinataires en vertu des textes applicables.

Les informations, sauf en ce qui concerne celles obtenues en vertu des règlements (CEE) n° 2913/92, (CEE) n° 2454/93, (CE) n° 562/2006 et (CE) n° 450/2008, sont communiquées, sur leur demande, aux autres autorités nationales habilitées à en connaître, dans le système d'information national sur le trafic maritime. Elles sont mises à la disposition des autres autorités portuaires mentionnées à l'article L. 5331-5 et des autres Etats membres de l'Union européenne, dans le même système.

Les modalités selon lesquelles les formalités déclaratives sont effectuées et les données correspondantes transmises au guichet unique sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Rappel des dispositions de l'article R5333-3 du Code des transports :

Les armateurs ou les consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale. Cette demande doit être présentée au moins quarante-huit heures à l'avance. Toutefois, les navires ou les bateaux effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés. En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai, elle doit être adressée dès que possible et au moins soixante-douze heures à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée. Elle est confirmée à la capitainerie vingt-quatre heures à l'avance par tout moyen de transmission. En cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai. Après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'autorité portuaire attribue le poste à quai que chaque navire ou bateau doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers.

La Demande d'Attribution de Poste à Quai (DAPAQ) que les armateurs ou consignataires doivent adresser à la Capitainerie s'effectue dans l'application informatique E-scaleport de l'Autorité portuaire à l'adresse :

<https://e-scaleport.din.developpement-durable.gouv.fr>

Lors des conférences d'exploitation, les postes d'accostage des navires sont finalisés.

L'attribution d'un poste d'accostage adapté à tout navire attendu au port se fait selon les prescriptions du tableau d'affectations des postes d'accostage repris dans les décisions d'exploitation correspondantes.

- sur la zone portuaire de Longoni, l'attribution des postes se fait en tenant compte des capacités limitées des installations et en appliquant des règles de priorité définies dans le règlement d'exploitation

- sur la zone portuaire de Mamoudzou-Dzaoudzi, les bâtiments seront traités dans leur ordre d'arrivée.

Les postes à quai ne sont garantis que pendant la durée des opérations commerciales de déchargement ou chargement. En dehors de ces opérations, les navires peuvent être déplacés sur ordre de la Capitainerie.

Nonobstant les règles de priorité du règlement d'exploitation, l'ordre d'accostage et de mouvement sont finalisés par la capitainerie en fonctions des situations, conditions et circonstances existantes conformément à l'article R5333-8 du code des transports.

Les navires soumis aux obligations de déclaration préalable de sûreté prévue par la Convention SOLAS, ou de déclaration de déchets d'exploitation et résidus de cargaison prévu notamment dans la Directive 2000/59/CE, sont tenus d'avoir, pour toute la durée de l'escale, un agent maritime ou un consignataire les représentant auprès de l'Autorité portuaire et reconnu par celle-ci.

Les formalités déclaratives requises par la directive 2010/65 (les messages de sécurité maritime, 72h prior, 24h prior, arrivée, départ) la déclaration générale (FAL 1), la déclaration marchandises dangereuses (FAL 7), le formulaire relatif aux déchets (WASTE), le formulaire relatif à la sûreté (ISPS) et la déclaration maritime de santé (DMS) doivent être transmise de façon dématérialisée par l'armateur (ou son représentant) puis par le port au système national, Trafic 2000.

Article 4. Admission dans le port

Rappel des dispositions de l'article R5333-4 du Code des transports :

Les capitaines transmettent à la capitainerie du port de destination, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de

destination est connu :

1° Pour les navires ou bateaux de commerce et les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 mètres, une déclaration d'entrée qui comporte :

- a) L'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
- b) La date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ;
- c) La date et l'heure probable de l'appareillage ;
- d) Le nombre total de personnes à bord ;
- e) Les caractéristiques physiques du navire ou bateau (jauges brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air à l'arrivée) ;
- f) Les avaries du navire ou bateau, de ses appareils ou de la cargaison ;
- g) L'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour effectuer la déclaration d'entrée ;

2° Le cas échéant, la déclaration maritime de santé et un certificat d'exemption de contrôle sanitaire ou un certificat de contrôle sanitaire en cours de validité ;

3° S'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes ;

4° Pour les navires qui y sont assujettis, une attestation selon laquelle le navire possède un certificat de sûreté en cours de validité et le nom de l'autorité l'ayant délivré, ainsi que les renseignements en matière de sûreté prévus à l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, ou, pour les navires effectuant des trajets couverts par des accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté et arrangements équivalents en matière de sûreté mentionnés à l'article 5 du même règlement, les renseignements demandés au titre de ces accords ou arrangements ;

5° Pour les navires mentionnés à l'article [R. 5334-6](#), la déclaration sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaison prévue par ce même article ;

6° Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer. Un message rectificatif doit être envoyé en cas de modification de l'une des informations ;

7° Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités, une attestation selon laquelle le navire détient à son bord le certificat d'assurance prévu à l'article [L. 5123-1](#) et à l'article [R. 5123-1](#).

8° En outre, les capitaines des navires susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée transmettent à la capitainerie du port de destination, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, soixante-douze heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de soixante-douze heures de route ou, à défaut, dès que le port de destination est connu, les informations suivantes :

- a L'identification comportant le nom, l'indicatif radio, le numéro OMI et MMSI du navire ;
- b La date et l'heure probable de l'arrivée ;
- c La date et l'heure probable de l'appareillage ;
- d Les opérations envisagées telles que le chargement, le déchargement ou autres ;
- e Les inspections et visites réglementaires envisagées et les travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination ;
- f La date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris ;
- g Pour un navire-citerne : sa configuration en précisant s'il dispose d'une simple coque, simple coque avec ballastes séparées (SBT), ou double coque, l'état des citernes à cargaison et à ballast en précisant si elles sont pleines, vides ou inertées, le volume et la nature de la cargaison.

Les informations faisant l'objet de l'article R5333-4 du code des transports doivent être transmises à la capitainerie par l'intermédiaire de l'application E-scaleport.

Une mise à jour est systématiquement requise, 24 heures avant l'escale, ou dès le départ du port précédent lorsqu'il est situé à moins de 24 heures de route du port de Mayotte.

Les navires qui n'auront pas mis à jour leurs informations d'arrivée sous la forme dans les délais pourraient perdre toute priorité à l'entrée, selon les situations et conditions existantes.

Les déclarations des éléments de sûreté préalables à l'escale (ISPS), de la liste d'équipage (FAL5), de la liste des passagers (FAL6), des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires, et la déclaration maritime de santé (DMS), lorsqu'elles sont nécessaires ou rendues obligatoires, s'effectuent sur E-scaleport. L'utilisation de E-scaleport n'empêche pas l'emploi de moyens de communication autres pour doubler les mises à jour.

L'agent communique à l'ASIP (agent de sûreté de l'installation portuaire), les déclarations des éléments de sûreté préalables à l'escale (ISPS), de la liste d'équipage (FAL5), de la liste des passagers (FAL6).

La capitainerie peut imposer un mouillage d'attente à tout bâtiment dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la sûreté, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages. Elle en informe le service des Affaires maritimes dans les meilleurs délais. Le commandant de port peut provoquer une conférence d'exploitation à tout moment en cas de besoin.

4.1. Autorisation d'entrée

Les bâtiments arrivant au point A et B de prise de pilote doivent prendre et garder la veille VHF sur le canal 12. Les navires d'une longueur supérieure à 30 mètres et tous les navires de commerces, quelle que soit leur taille, à destination de Mayotte, ne peuvent entrer dans les chenaux d'accès aux ports et sites portuaires qu'après y avoir été autorisés par la capitainerie.

Toutes les conversations nécessaires aux manœuvres et à la sécurité de la navigation se font sur canal 12 avec les officiers de port, le pilote, le remorqueur, les lamaneurs et les commandants de navires en mouvement. Un changement de canal pourrait être demandé par le pilote en cas de besoin et communiquer in fine à tous les autres intervenants.

4.2. Circulation des bâtiments

Les bâtiments sur rade ou faisant mouvement dans les zones portuaires conservent la veille sur VHF. Les mouvements des bâtiments dans les zones portuaires doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres bâtiments, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passagers des

petits navires, aux installations de pêche et de cultures marines, aux berges, aux quais, appontements, bâtiments au mouillage et d'une manière générale aux installations et infrastructures de toutes natures.

Dans tous les cas, la vitesse ne devra pas excéder cinq (5) nœuds à moins de 300 mètres de la côte et trois (3) nœuds à moins de 100 mètres, à l'intérieur des zones portuaires délimitées dans les plans annexés sauf dérogation accordée dans le cas d'activité et manifestation spécifiques.

Article 5. Sortie des navires et bateaux de commerce et de pêche industrielle

Rappel des dispositions de l'article R. 5333-5 du code des transports :

Avant d'appareiller, les navires et bateaux de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie comportant :

- 1° L'identification comportant le nom, l'indicatif radio, le numéro OMI et MMSI du navire ou bateau ;
- 2° La date et l'heure souhaitée de l'appareillage ;
- 3° Le tirant d'eau à la sortie ;
- 4° Le tirant d'air à la sortie ;
- 5° Le déplacement à pleine charge ;
- 6° Le nombre total de personnes à bord ;
- 7° Le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour faire la demande d'autorisation de sortie.

Ils transmettent également :

- 1° S'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes ;
- 2° Pour les navires mentionnés à l'article [R. 5334-4](#), la déclaration prévue par ce même article ;
- 3° Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

L'autorisation de sortie est donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les informations faisant l'objet de l'article R5333-5 du code des transports doivent être transmises à la capitainerie par l'intermédiaire de E-scaleport au moins six heures avant la sortie prévue du navire et doublées si nécessaire par d'autres moyens de communication.

Article 6. Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants

Rappel des dispositions de l'article R. 5333-6 du code des transports :

Les règles particulières d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier du port.

Tout navire, bateau de pêche ou de plaisance ne peut faire mouvement dans le port sans y avoir été au préalable autorisé par l'officier de port de la Capitainerie, par radio VHF, canal 12 par tout autre moyen de communication.

Les navires et bateaux de pêche ou de plaisance et les engins flottants ne doivent pas apporter de gêne aux mouvements des navires de commerce et ne peuvent utiliser que les postes qui leur sont spécialement dédiés (pêche artisanale, navigation de plaisance, engins de servitude...). L'approche des navires de commerce ou des postes à quai dans un but touristique est interdit.

Pour des raisons de sûreté et de sécurité, il est interdit à tout navire, bateau de pêche ou de plaisance, engins flottants de s'approcher à moins de 100 mètres d'un navire de commerce à quai ou au mouillage.

Il est interdit à tout navire, bateau de pêche ou de plaisance, engins flottants d'accéder ou d'accoster au ponton de servitude de Longoni sans autorisation de la capitainerie.

Il est interdit à tout navire, bateau de pêche ou de plaisance, engins flottants d'accéder ou d'accoster au ponton de la gare maritime internationale de Dzaoudzi sans autorisation de la capitainerie.

Seule la capitainerie autorise et régule les mouvements des navires, bateaux, engins flottants sur les rampes à Mamoudzou et Dzaoudzi. Elle n'intervient pas dans les mouvements réguliers des barges et amphidrome vu la fréquence élevée mais prend en charge la régulation en cas d'évènement exceptionnel. Elle peut si nécessaire et pour des raisons de sécurité (accident, incident, météorologie, etc.) interdire les mouvements sur ces rampes.

L'admission des navires sur les pontons de plaisance de Dzaoudzi et Mamoudzou est attribuée par le concessionnaire/délégué.

L'accès au port de Longoni est interdit aux bâtiments de plaisance, sauf dérogation accordée par la capitainerie.

L'accès au ponton de la Marine nationale à Dzaoudzi est géré par la Base Navale de Mayotte.

Il est interdit de pratiquer une activité nautique sportive, motorisée ou non, dans les bassins dédiés aux activités commerciales, sauf autorisation de la capitainerie.

Les usagers disposant d'une VHF doivent exercer une veille sur le canal 12.

Article 7. Navires militaires français et étrangers

Rappel des dispositions de l'article R5333-7 du Code des transports :

Les articles R. 5333-3 à R. 5333-5, les premier, deuxième et dernier alinéas de l'article R. 5333-8, les articles R. 5333-10, R. 5333-11, R. 5333-16 et le deuxième alinéa de l'article R. 5333-21 ne sont pas applicables aux navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci. Toutefois, le représentant local de la marine nationale informe l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de l'entrée et de la sortie des navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, afin que cette autorité puisse régler l'entrée et la sortie des navires, bateaux et engins flottants en fonction des besoins militaires.

Les dérogations aux autres dispositions du présent règlement dont peuvent bénéficier les navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, sont accordées d'un commun accord par le représentant local de la marine nationale et, selon leur objet, par l'autorité portuaire ou l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les navires militaires de plus de 30 mètres sont astreints au service du pilotage sauf si son commandant dispose pour ce navire d'une dérogation accordée par les affaires maritimes suivant le règlement de la station de pilotage et communiquée à la capitainerie.

Article 8. Dispositions communes à tous les navires, bateaux ou engins flottants concernant leurs mouvements dans le port

Rappel des dispositions de l'article R5333-8 du code des transports :

Les officiers de port, officiers de port adjoints et les surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, autorisent l'accès au port et le départ du port de tous les navires, bateaux et engins flottants. Ils fixent les tirants d'eau admissibles en prenant en compte les informations fournies par l'autorité portuaire sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation. Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie du port des navires, bateaux et engins flottants. Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent interdire l'accès du port aux navires, bateaux et engins flottants dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements des navires, bateaux et engins flottants. Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants sont effectués conformément à la signalisation réglementaire. Cependant, les ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port

prévalent sur la signalisation.

Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. Ils doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations. Lorsqu'il entre dans le port et lorsqu'il sort, tout navire arbore, outre les pavillons de signalisation réglementaire, le pavillon de sa nationalité

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer aux capitaines l'assistance de services de remorquage et de lamanage.

Nonobstant les règles de priorité du règlement d'exploitation, l'ordre d'accostage et de mouvement sont finalisés par la capitainerie en fonctions des situations, conditions et circonstances existantes.

Les frais des services de remorquage, de pilotage et de lamanage imposés par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sont à la charge du navire sauf autre arrangement entre armateurs et concessionnaire/délégué.

L'utilisation d'un remorqueur est obligatoire pour tout navire de longueur hors tout supérieure à 50 mètres. 2 remorqueurs sont obligatoires pour les pétroliers et gaziers ; il appartient à l'agent ou à l'armateur de s'assurer de leur disponibilité.

Tous les navires et bateaux dotés d'un système d'identification automatique (*Automatic Identification System* – AIS) doivent conserver cet équipement en fonction pendant leur escale dans le port, qu'ils soient en mouvement ou, pour ceux dont la longueur est supérieure à 18 mètres, qu'ils soient à quai.

Pour les navires à quai, les radars sont à l'arrêt sauf durant l'accostage et à l'appareillage.

La navigation des navires à la voile et des jet-skis est interdite dans les limites du port. Les véliplanchistes qui ne disposent que de leur voile doivent tirer des bords pour se dégager le plus vite possible des chenaux d'accès et zones portuaires.

Les barges et amphidromes du service de transport maritime du conseil départemental sont prioritaires dans leur chenal de traversée entre Dzaoudzi et Mamoudzou.

Les navires de plaisance ne pourront naviguer à l'intérieur du port que pour entrer, sortir, changer de mouillage ou pour se rendre à un poste de ravitaillement ou de réparation.

Les vitesses énoncées ci-dessous s'entendent comme des vitesses maximales, dans le périmètre des limites administratives du port. Les usagers doivent adopter en permanence une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances.

En l'absence d'autres consignes émises par l'officier de port de la capitainerie, les navires doivent se conformer au règlement ayant pour but de prévenir les abordages en mer et respecter les vitesses limitées suivantes :

8.1. Circulation des bâtiments - dispositions générales

Les bâtiments sur rade ou faisant mouvement dans les zones portuaires conservent la veille sur VHF. Les mouvements des bâtiments dans les zones portuaires doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres bâtiments, aux zones de travaux maritimes et de sauvetage, aux passagers des petits navires, aux installations de pêche et de cultures marines, aux berges, aux quais, appontements, bâtiments au mouillage et d'une manière générale aux installations et infrastructures de toutes natures.

Dans tous les cas, la vitesse ne devra pas excéder cinq (5) noeuds à moins de 300 mètres de la côte et trois (3) noeuds à moins de 100 mètres, à l'intérieur des zones portuaires délimitées dans les plans annexés.

8.2. Dispositions particulières pour les embarcations autres que les navires de commerce

Les embarcations autres que les navires de commerce peuvent circuler dans les zones portuaires sous les conditions suivantes :

- ne pas gêner la manœuvre des autres bâtiments et en veillant, en particulier, à ne pas couper la route d'un navire proche sur son avant
- prendre et garder la veille VHF sur le canal approprié
- obtempérer immédiatement aux ordres de la capitainerie

Les embarcations de plaisance munies d'un moteur doivent circuler au moteur.

Article 9. Stationnement des navires, bateaux ou engins flottants, mouillage et relevage des ancres

Rappel des dispositions de l'article R5333-9 du code des transports :

Il est interdit à tout navire, bateau ou engin flottant, à l'intérieur du port et dans la zone maritime et fluviale de régulation, de stationner hors des emplacements qui lui ont été attribués et de faire obstacle à la libre circulation.

Les règlements particuliers précisent les conditions dans lesquelles le stationnement et le mouillage des ancres sont autorisés dans le port à l'exception des chenaux d'accès. Sauf autorisation expresse ou nécessité absolue, le stationnement et le mouillage des ancres sont formellement interdits dans les chenaux d'accès et dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante.

Les capitaines et patrons qui, par suite d'une nécessité absolue, ont dû mouiller leurs ancres dans les chenaux d'accès ou dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante doivent en assurer la signalisation, en aviser immédiatement la capitainerie du port et procéder à leur relevage aussitôt que possible.

Toute perte d'une ancre, d'une chaîne ou de tout autre matériel de mouillage à l'intérieur du port pendant les opérations de mouillage et de relevage doit être déclarée sans délai à la capitainerie.

Les bâtiments sont mouillés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et en respectant les prescriptions des officiers de port. Tout bâtiment au mouillage doit porter les feux réglementaires et être suffisamment éclairé lors des opérations commerciales.

En dehors des chenaux d'accès et des zones qui pourraient être provisoirement interdites en raison de la présence d'obstacles, ou par la suite des besoins de l'exploitation portuaire, tous les bâtiments dans les zones portuaires peuvent mouiller leurs ancres pour les nécessités de manœuvre. Les capitaines et patrons qui jugeraient nécessaire de conserver une ancre mouillée pour la tenue à poste, doivent s'assurer que ni l'ancre, ni la chaîne, ne constituent un obstacle à la navigation et rendront compte à la capitainerie.

Les engins de servitude flottants utilisés pour le dragage des plans d'eau du port ou des chantiers en zone portuaire, balisage ou hydrographie de plans d'eau du port, sont autorisés à mouiller dans la zone des chantiers sous réserve d'obtenir l'accord de la capitainerie qui informera les usagers du positionnement des mouillages.

Le mouillage est effectué sous l'entière responsabilité du capitaine ou du patron du navire.

9.1. Zone portuaire de Mamoudzou-Dzoudzi

Il est interdit de mouiller aux abords des conduites et câbles sous-marins entre Petite-Terre et Grande-Terre, zones figurant sur les cartes marines 7492 et 7493, annexées au présent règlement.

Les zones de mouillage sont définies au plan annexé. Sauf dérogation de la capitainerie, en dehors de ces zones, le mouillage est interdit. De même, les mouillages sont interdits entre la ligne de coffres de la marine nationale et l'îlot de M'tsanga.

L'installation de coffre de mouillage et tout dispositif de type « mouillage léger » sont interdits dans les limites

du port sans autorisation d'occupation temporaire du conseil départemental conformément à l'article L-2124-5 du code général de la propriété des personnes publiques ou aux dispositions particulières des conventions de concession/délégation, lorsqu'elles existent, et sans autorisation de la capitainerie.

9.2. Zone portuaire de Longoni

Tout mouillage, quel que soit le type de navire, ne peut s'effectuer qu'avec l'autorisation de la capitainerie.

Article 10. Placement à quai, amarrage, lamanage, remorquage

Rappel des dispositions de l'article R5333-10 du Code des transports :

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire fait placer dans le port les navires, bateaux et engins flottants aux postes à quai attribués par l'autorité portuaire. Ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et aux prescriptions qui leur sont signifiées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet sur les ouvrages ou les coffres d'amarrage.

Il est défendu à tout capitaine ou patron d'un navire, bateau ou engin flottant de s'amarrer sur une installation de signalisation maritime.

Il est défendu de manoeuvrer les amarres d'un navire, bateau ou engin flottant à toute personne étrangère à l'équipage de ce navire, bateau ou engin flottant ou aux services de lamanage, sauf autorisation donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du navire. En cas de nécessité, tout capitaine, patron, ou gardien à bord doit renforcer ou faire renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre navire, ordonné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, à la demande de l'autorité portuaire lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent

Rappel des dispositions de l'article D5342-1 du code des transports :

L'exercice du remorquage dans les ports dont l'activité dominante est le commerce et la pêche, à l'exclusion de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance, est subordonné à un agrément délivré, au regard des conditions de sécurité dans le port, par l'autorité portuaire. L'agrément est également requis pour l'exercice du remorquage dans la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1. Le règlement particulier de police du port fixe les conditions nécessaires pour assurer la sécurité portuaire.

Rappel des dispositions de l'article D5342-2 du code des transports :

L'exercice du lamanage dans les ports dont l'activité dominante est le commerce et la pêche, à l'exclusion de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance, est subordonné à un agrément délivré, au regard des conditions de sécurité dans le port, par l'autorité portuaire.

Le règlement particulier de police du port fixe les conditions nécessaires pour assurer la sécurité portuaire.

10.1. Amarrage :

L'utilisation de lance-amarre lesté par une pomme-de-touline dure, ou contenant un noyau dur, est interdite.

Sauf dérogation écrite de la capitainerie, il est interdit de tendre une amarre entre quais, en travers d'un bassin, entre bajoyers et en travers d'un pertuis. Dans le cas où cette dérogation est accordée, le capitaine ou patron du navire doit signaler ces amarres de façon bien apparente et prendre toutes les mesures utiles pour leur enlèvement immédiat en cas de nécessité.

Les navires doivent être maintenus soigneusement amarrés pendant toute la durée de leur escale. Aux quais où ne sont pas établis de défenses fixes ou flottantes, les navires s'appuieront aux ouvrages par l'intermédiaire de défenses mises en place par le bord. Les navires ne doivent pas pouvoir se déplacer le long du quai ou s'en écarter lors du passage d'un autre navire.

Tout bâtiment amarré à quai doit être éclairé la nuit, et doit être relié à la terre par une coupée réglementaire. Les aussières doivent être en bon état, d'une longueur suffisante, et protégées de garde-rat.

Les capitaines et patrons d'un navire doivent, à la demande de la capitainerie, faciliter la mise en place des amarres d'un autre navire sur les organes d'amarrage qu'ils utilisent. Tout bâtiment amarré à quai ne pourra refuser le passage des équipages de bâtiments amarrés à couple, ni s'opposer au déchargement de ces derniers.

Aux abords des ports de plaisance, les patrons doivent suivre scrupuleusement les instructions et consignes d'amarrage de la capitainerie.

L'amarrage des plaisanciers avec des chaînes est strictement interdit.

L'amarrage à couple des navires de plaisance est interdit. Cependant, en cas de nécessité, l'exploitant plaisance peut éventuellement l'autoriser. L'utilisation des gaffes pointues est interdite.

10.2. Lamanage :

L'Autorité portuaire a agréé le concessionnaire, par contrat de délégation de service public, pour assurer l'activité de lamanage dans le port. Le concessionnaire a subdélégué l'activité de remorquage et lamanage, après agrément de l'autorité portuaire. Outre l'équipage des navires, seul ce service peut participer aux opérations de lamanage des navires de commerce dans le port.

Le lamanage comprend les prestations obligatoires suivantes :

- Opérations d'amarrage et de désamarrage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou de leurs mouvements dans le port, ainsi que leurs déhalages éventuels ;
- Opérations nécessitées par des impératifs de sécurité, de sûreté, d'ordre et de police.

Le service du lamanage doit disposer à tout moment du matériel nécessaire au travail à effectuer et en particulier du matériel pour saisir, haler et capeler les amarres des plus gros navires susceptibles d'être admis dans le port.

Le service du lamanage est tenu d'assister à tout moment tous les navires qui en font la demande et d'intervenir en tous points du port où cela est techniquement possible.

Le service du lamanage est tenu de prêter assistance aux navires en difficulté pour leurs mouvements, manœuvres, amarrages et d'une façon générale pour tout ce qui touche à la sécurité des navires et des ouvrages du port.

L'utilisation d'un service de lamanage est facultative. Toutefois, la capitainerie peut exiger l'utilisation de ce service lorsqu'elle estime que l'équipage du navire n'est pas en mesure d'effectuer les opérations de lamanage en toute sécurité, tant pour le navire que pour les ouvrages portuaires, les autres navires ou l'environnement.

Les règles relatives aux commandes et aux prestations du service de lamanage sont décrites dans le règlement d'exploitation du port.

10.3. Remorquage :

L'Autorité portuaire a agréé le concessionnaire, par contrat de délégation de service public, pour assurer l'activité de remorquage dans le port. Le concessionnaire a subdélégué l'activité de remorquage, après agrément de l'autorité portuaire.

L'Autorité portuaire définit, en lien avec la capitainerie, des niveaux d'armement des remorqueurs en fonction des conditions météorologiques permettant d'assurer la sécurité des ouvrages et des navires lors des manœuvres. Cela figure dans l'agrément de la société de remorquage. La capitainerie est chargée du déclenchement de ces niveaux de service du remorquage.

La capitainerie peut exiger l'usage d'un remorqueur pour des raisons de sécurité.

10.4. Demandes de service de pilotage et remorquage

Les commandes pour le pilotage et le remorquage doivent être déposées par écrit à la capitainerie concernée qui réglera les priorités de mouvements et accusera réception en indiquant la date et l'heure retenue. Les autorisations de mouvements peuvent être modifiées sans préavis par la capitainerie, en fonction de l'intérêt général et des contraintes d'exploitation portuaire. Ces demandes se feront (ou seront confirmées) impérativement par mail. Tout changement devra faire l'objet d'un appel téléphonique ou VHF de confirmation.

Pour tout appareillage, les commandes devront être déposées par écrit à la capitainerie de Longoni :

- Avant 09h00 pour les mouvements prévus entre 12h00 et 15h00
- Avant 11h00 pour les mouvements prévus entre 15h00 et 19h00
- Avant 16h00 pour les mouvements prévus entre 19h00 et 24h00
- Avant 18h00 pour les mouvements du lendemain entre 00h00 et 12h00

La capitainerie règle les priorités de mouvements et accuse réception en indiquant la date et l'heure retenues par un avis de mouvement qui a valeur d'autorisation de faire mouvement dans les zones portuaires. Elle assurera sans délai la retransmission de ces prévisions au pilotage et remorquage. Le non-respect, par les navires, des horaires indiqués dans les avis de mouvement, ouvre droit à facturation suivant le barème prévu.

Article 11. Déplacement sur ordre

Rappel des dispositions de l'article R5333-11 du Code des transports :

L'autorité portuaire peut à tout instant décider le déplacement d'un navire, bateau ou engin flottant pour les nécessités de l'exploitation ou l'exécution des travaux du port.

Si le navire, bateau ou engin flottant est immobilisé par l'autorité maritime compétente, l'autorité portuaire peut, après avoir informé l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité maritime compétente, décider de son déplacement pour les nécessités de l'exploitation ou de l'exécution des travaux du port. Si le navire, bateau ou engin flottant est sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre, l'autorité portuaire, après en avoir informé l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ordonne au capitaine du navire ou au patron du bateau ou de l'engin flottant de commander les services de remorquage et de lamanage nécessaires. Si cette mise en demeure est restée sans effet, l'autorité portuaire commande les services de remorquage et de lamanage nécessaires.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire fait procéder au mouvement du navire, bateau ou engin flottant.

11.1. Mesures d'urgence :

Sur le site de Mamoudzou-Dzaoudzi, le concessionnaire/délégué peut requérir à tout moment le propriétaire ou le gardien d'un navire pour effectuer toute manœuvre utile à la sécurité des personnes ou des biens présents au sein du port de plaisance. Toutefois, en cas d'urgence absolue risquant de mettre en péril les installations ou les usagers, l'exploitant, avec l'aval de la Capitainerie du port, se réserve le droit d'intervenir directement sur le navire pour procéder à toute mesure utile.

Sur le site portuaire de Longoni, la capitainerie peut envoyer sur rade tout navire ayant achevé ou interrompu ses opérations commerciales. Les officiers de port pourront faire déplacer les caboteurs, bateaux de pêche, engins de servitude, navires de plaisance, amarrés à quai ou au mouillage avec ou sans autorisation, en cas de nécessité. A défaut d'obtempérer dans le délai imparti, il sera procédé au déplacement d'office, aux frais de l'armateur, propriétaire ou skipper. Ces dispositions ne sont pas suspensives des amendes et poursuites éventuelles, et ne peuvent ouvrir droit à quelques indemnités que ce soit.

Les services de remorquage et de lamanage seront aux frais et à la charge de l'armateur ou du propriétaire du navire, bateau ou engin flottant, même s'ils sont commandés par l'Autorité portuaire après une mise en demeure restée sans effet.

11.2. Dispositions particulières pendant la période cyclonique (15 décembre -15 mai)

La capitainerie informe le concessionnaire/délégué, la station de pilotage, la société de remorquage, les manutentionnaires et les navires à quai et sur rade d'une menace éventuelle de cyclone.

Au passage en alerte orange, la capitainerie ordonne le départ des navires dans l'ordre suivant :

- Navires à passagers
- Pétroliers
- Autres navires

Les petites embarcations sont mises à terre dans les conditions prévues au règlement d'exploitation.

11.3. Dispositions générales

La capitainerie peut exiger la sortie du port, la mise au mouillage ou le déhalage à un autre poste à quai d'un bâtiment ayant achevé ses opérations, d'un bâtiment n'ayant aucune opération à effectuer et d'un bâtiment en opération, aux frais de l'armateur.

Article 12. Personnel à maintenir à bord

Rappel des dispositions de l'article R5333-12 du Code des transports :

Tout navire, bateau ou engin flottant amarré dans le port et armé doit avoir à bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et pour faciliter les mouvements des autres navires, bateaux ou engins flottants. S'il est désarmé, il doit comporter au moins un gardien à bord

Il ne peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa précédent que sur autorisation de l'autorité portuaire, et à condition que les dispositions applicables en matière de sûreté et de marchandises dangereuses le permettent. La dispense est subordonnée à la remise préalable à la capitainerie d'une déclaration mentionnant le nom, le domicile à terre et le numéro de téléphone d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, et contresignée par celle-ci.

Les dispositions générales ne s'appliquent pas pour les navires de servitude, les remorqueurs, les vedettes de lamanage ou de pilotage. Pour ces bâtiments, une personne capable d'intervenir rapidement devra pouvoir être jointe à tous moments par la capitainerie concernée.

Toute personne restant à bord du navire ou du bateau doit maîtriser la langue française ou à défaut la langue

anglaise. De plus, ce personnel doit être capable de mettre en œuvre les moyens de sécurité en cas d'incendie à bord.

Article 13. Manœuvre de chasse, vidange, pompage

Rappel des dispositions de l'article R5333-13 du code des transports :

Les manœuvres de chasse et vidange aux écluses et pertuis et le fonctionnement des stations de pompage sont annoncés par le signal approprié, conformément aux dispositions du règlement particulier. Les capitaines et patrons doivent prendre les dispositions nécessaires pour préserver leur navire, bateau ou engin flottant des avaries de tous ordres que les chasses, vidanges et pompages pourraient leur causer.

Article 14. Chargement et déchargement

Rappel des dispositions de l'article R5333-14 du code des transports :

L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et où les véhicules et passagers sont embarqués ou débarqués. Toutefois, s'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements de manutention sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application. L'autorité portuaire fixe le délai dans lequel les opérations de chargement ou de déchargement, d'embarquement ou de débarquement doivent être effectuées. L'autorité portuaire ou, s'il s'agit de marchandises dangereuses, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est seule juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prorogation.

Le navire, bateau ou engin flottant doit libérer le poste à quai dès que les opérations de chargement ou de déchargement sont terminées, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour celles-ci.

En cas de risque d'atteinte à la conservation du domaine portuaire (pollution, incompatibilité de trafics, risque d'accident etc.), l'autorité portuaire peut prescrire que les opérations de manutention soient conduites en mettant en œuvre tous les moyens nécessaires pour supprimer le risque. En cas de non-respect de ses prescriptions, l'autorité portuaire pourra faire arrêter les opérations.

Le règlement d'exploitation fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et sur lesquelles elles peuvent séjourner.

Il est interdit le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses à moins de 25 mètres des passagers.

Se conformer pour se faire aux préconisations du règlement local des marchandises dangereuses.

Les opérations de manutention doivent être menées avec le maximum de célérité.

Pour ce faire, les navires doivent utiliser l'outillage portuaire et accepter les shifts de nuit pour la manutention. Pour augmenter le taux d'occupation des quais et réduire le temps d'attente des navires sur rade, cela peut être ordonné à tout moment par la capitainerie suivant le programme des escales à des navires à venir.

Il peut être autorisé l'utilisation de l'outillage du navire selon les conditions et circonstances existantes. En cas de panne de cet outillage, la capitainerie prend les mesures pour libérer rapidement le quai en fonction de la prévision des escales ; mesures pouvant aller jusqu'à l'ordonnance de mise au mouillage sur rade pour libérer le quai si l'outillage portuaire ne peut être utilisé.

Le concessionnaire/délégué, les manutentionnaires s'organisent pour être en mesure, en tout temps, de répondre et mettre en œuvre les consignes de l'autorité portuaire pour ce qui concerne la coordination entre

l'exploitation du port et leur activité. Ils s'assurent du rangement des appareils de manutention et doivent communiquer à la capitainerie régulièrement (toutes les 4 heures) l'état des opérations de manutentions, embarquement et débarquement des passagers et la prévision de finition du navire.

Si la sécurité ou l'exploitation du port vient à l'exiger, le directeur du port peut prescrire que les opérations soient conduites en mettant en œuvre tous les moyens nécessaires, aussi bien sur le plan de la main d'œuvre, que sur le plan des moyens matériels.

Les agents préparant une opération de manutention de colis exceptionnel (en taille, en poids et/ou type de marchandise) doivent obtenir l'autorisation préalable de la capitainerie.

En cas d'accostage sur un quai non géré par un opérateur, la jouissance exclusive d'une surface horizontale est automatiquement accordée au navire. Elle correspond à une zone d'une longueur équivalente à la longueur hors tout du navire et d'une largeur de 25 m à partir du bord à quai, si la configuration des lieux le permet.

Si la surface n'est pas suffisante pour y effectuer l'ensemble des opérations relatives à l'escale du navire, le commandant du navire ou son représentant doit effectuer une demande spécifique. Une convention d'occupation temporaire sera, le cas échéant, proposée par l'autorité portuaire ou le concessionnaire/délégué.

Le commandant du navire ou son représentant assure la responsabilité en matière de sécurité des opérations sur le quai et sur le terre-plein alloué dans ces conditions.

Cette mesure s'applique sans préjudice des dispositions existantes concernant la liberté de circulation des représentants du port, des services de l'État et des services portuaires, ou de l'obtention auprès de la capitainerie d'une autorisation avant toute opération, notamment, de soutage, travaux et plongées.

Sur les quais gérés par un opérateur, concessionnaire/délégué, la coordination sécurité des activités est du ressort de ce dernier.

Le titulaire d'une AOT est responsable de la coordination sécurité des activités sur la zone concernée.

Article 15. Dépôt et enlèvement de marchandises

Rappel des dispositions de l'article R5333-15 du Code des transports :

L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises peuvent séjourner. S'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application.

Il est défendu de faire aucun dépôt sur les cales d'accès aux plans d'eau et sur les parties de quais et terre-pleins du port réservées à la circulation.

Le dépôt sur les terre-pleins des engins de pêche tels que funes, chaluts et filets sont interdits, sauf dans les conditions définies par le règlement particulier.

Pour l'application des dispositions de l'article L. 5335-3, les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées avant la fin du jour ouvré suivant le déchargement, sauf si le règlement particulier prévoit un délai plus long, ou si l'autorité portuaire accorde une dérogation individuelle. Si les nécessités de l'exploitation le justifient, l'autorité portuaire peut prescrire l'enlèvement ou le déplacement des marchandises avant l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent ou l'autoriser après.

Les marchandises en voie de décomposition ou nauséabondes ne peuvent rester en dépôt sur les quais et les terre-pleins des ports avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le

débarquement.

Le stationnement des remorques non accompagnées chargées de marchandises dangereuses se fait obligatoirement dans les zones réservées à cet effet après autorisation de la capitainerie.

Les marchandises dangereuses ne peuvent être déchargées que sur le site de Longoni. Elles sont évacuées dès leur débarquement vers les zones prévues au règlement local de transport et de manutention des marchandises dangereuses.

Pour les marchandises dangereuses en transbordement, l'armateur doit spécifier le navire destinataire du transbordement. En cas de non-respect, la capitainerie ordonne l'embarquement ou l'enlèvement aux frais risques et périls de l'armateur.

Les autres marchandises doivent être déposées et stockées dans les magasins ou terre-pleins sur des emplacements réservés par le concessionnaire/délégué. La durée de stationnement des marchandises est comptée à partir de la date de dépôt sur le terre-plein. La durée d'occupation est fixée par le règlement d'exploitation. La durée de l'entreposage des matières dangereuses dans les lieux dédiés ne doit pas excéder 12 heures, sauf dérogation accordée par la capitainerie du port. Le dépôt des engins de pêche, notamment les funes, chaluts et filets, les bateaux de migrant type « kouassa » est interdit sur le domaine portuaire, sauf autorisation expresse de la capitainerie et pour une durée limitée.

Il est interdit de déposer des marchandises sur les voies de circulation du port. La capitainerie prend des mesures pour l'enlèvement immédiat pouvant aller jusqu'à la suspension des opérations commerciales.

Lors des opérations de manutention de marchandises sur un navire a quai, un passage libre doit être maintenu afin d'assurer une circulation des engins de secours.

Il est interdit de faire du dépotage dans le port en dehors des zones spécifiées sauf autorisation expresse de la capitainerie

Les marchandises gênantes ayant fait l'objet d'une demande de déplacement par la capitainerie seront transportées d'office au lieu désigné à cet effet, aux frais et risques et périls des personnes qui en sont responsables. Les mises en demeure et procès-verbaux sont dressés par un officier de port, au nom de l'autorité portuaire.

Les mises en demeure restées sans effet, sont suivies de la mise en fourrière des marchandises gênantes, après consultation de la douane, par le concessionnaire/délégué, aux frais et risques du contrevenant. Le concessionnaire se retournera contre celui-ci pour percevoir, selon les voies de droit, le remboursement des frais engagés dans l'opération, le contrevenant pouvant être soit le propriétaire de la marchandise, soit le détenteur du connaissance ou le consignataire.

Article 16. Rejet d'eaux de ballast

Rappel des dispositions de l'article R5333-16 du code des transports :

Les opérations de déballastage des navires, bateaux ou engins flottants dans les eaux du port s'effectuent sous le contrôle de l'autorité portuaire, qui peut interdire ou interrompre ces opérations lorsque celles-ci sont susceptibles de porter atteinte au domaine public portuaire, à la sécurité du navire ou à la protection de l'environnement. L'autorité portuaire peut demander à tout moment communication des documents de bord attestant que les eaux de ballast du navire, bateau ou engin flottant ne présentent pas de menace pour l'environnement marin.

Les opérations de déballastage des navires, bateaux ou engins flottants sont interdites dans les eaux du port. Des dérogations pourront être accordées par la capitainerie qui peut en exiger le contrôle par un chimiste agréé et ce aux frais de l'armateur.

Article 17. Ramonage. Émission de fumées denses et nauséabondes

Rappel des dispositions de l'article R5333-17 du code des transports :

Le ramonage des chaudières, conduits de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans le port et ses accès, sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire.

Article 18. Nettoyage des quais et terre-pleins

Rappel des dispositions de l'article R5333-18 du Code des transports :

Lorsque les opérations de déchargement ou de chargement sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, bateau ou engin flottant sur une largeur de vingt-cinq mètres et sur toute la longueur du navire, bateau ou engin flottant augmentée de la moitié de l'espace qui le sépare des navires, bateaux ou engins flottants voisins sans obligation de dépasser une distance de vingt-cinq mètres au-delà des extrémités du navire, bateau ou engin flottant doit être laissé propre.

Les dépôts d'ordures, déchets et liquides insalubres, et détritiques sont réglementés dans le cadre du plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. Tout dépôt en dehors de ce cadre est interdit.

Les entreprises qui participent aux opérations telles que manutention, conditionnement, vérification, contrôle, etc. sur les marchandises, y compris dans les zones définies, doivent conduire leurs chantiers de façon à provoquer le moins possible de salissures. En période de pluie, durant la manutention du ciment, le revêtement de quai devra obligatoirement être protégé par un moyen de protection dont la surface sera au minimum celle à l'aplomb des palanquées. Les sacs en coulage seront stockés au fur et à mesure dans un réceptacle ou conteneur.

Le titulaire d'une AOT est responsable de la propreté de sa zone.

Les entreprises qui sont autorisées à occuper un terre-plein situé en dehors des zones définies pour y déposer des marchandises, doivent en assurer la propreté, notamment en faisant procéder régulièrement, à leurs frais, au balayage et à l'enlèvement des déchets, détritiques, marchandises avariées, matériaux divers, etc.

Les entreprises de réparation, construction, travaux publics... effectuant des travaux sur les terre-pleins doivent maintenir leurs chantiers propres et assurer l'enlèvement, à leurs frais, de tous les déchets, déblais, etc. à la fin du chantier.

Il est interdit de balayer avec rejet à la mer des poussières résiduelles résultant des manutentions de ciment, de grumes, de minerais, produits hydrocarbures ou tous autres produits.

18.1. Quais et zone sous AOT

En cas de manquement par les entreprises, le nettoyage des quais est, lorsque cela est nécessaire, effectué par le concessionnaire/délégué, sur ordre de la capitainerie au nom de l'autorité portuaire, aux frais du consignataire, de l'armateur et du titulaire de la zone sous AOT. Les factures étant visées par les services du port de l'autorité portuaire.

18.2. Terre-pleins

Après enlèvement des marchandises, les emplacements occupés sous les hangars et sur les terre-pleins doivent, de même que leurs abords, être soigneusement balayés par le concessionnaire/délégué

Article 19. Restrictions concernant l'usage du feu et de la lumière

Rappel des dispositions de l'article R5333-19 du code des transports :

L'usage du feu et de la lumière sur les quais, les terre-pleins et à bord des navires, bateaux et engins flottants séjournant dans le port est subordonné au respect des règlements établis à ce sujet ou des instructions de l'autorité portuaire.

Il est interdit d'allumer des foyers à flamme nue à bord de tous les navires.

Il est défendu d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et ouvrages portuaires.

Sur les terminaux et terre-pleins à marchandises dangereuses, le matériel utilisé pour l'éclairage doit impérativement répondre aux normes ATEX.

Article 20. Interdiction de fumer

Rappel des dispositions de l'article R5333-20 du Code des transports :

Il est interdit de fumer dans les cales d'un navire, bateau ou engin flottant dès son entrée dans le port. Il est également interdit de fumer sur les quais, les terre-pleins et dans les hangars où sont déposées des marchandises combustibles ou dangereuses.

Il est interdit de fumer lors des opérations d'avitaillement en carburant des navires, qui doivent s'effectuer moteur arrêté, circuits électriques et de gaz coupés et compartiment moteur ouvert ou ventilé.

Article 21. Consignes de lutte contre les sinistres

Rappel des dispositions de l'article R5333-21 du code des transports :

Dès l'accostage du navire, bateau ou engin flottant, la capitainerie du port remet à son capitaine les consignes concernant la conduite à tenir en cas de sinistre.

Les plans détaillés du bateau et le plan de chargement doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition du commandant des opérations de secours en cas de sinistre. Les accès aux bouches, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres. Lorsqu'un sinistre se déclare, toute personne qui le découvre doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant la capitainerie du port.

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord du navire, bateau ou engin flottant, le capitaine ou patron prend les premières mesures en utilisant les moyens de secours dont il dispose à bord. En cas de sinistre à bord d'un navire, bateau ou engin flottant, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires, bateaux ou engins flottants réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites.

Rappel des dispositions de l'article R5331-22 du code des transports :

Dans tous les cas prévus aux articles R. 5331-17 et R. 5331-18, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance prêtent leur concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous l'autorité du directeur des opérations de secours.

Toute personne, capitaine, patron, gardien qui découvre un incendie, à bord d'un navire ou sur le terre-plein, doit immédiatement donner l'alerte, en avertissant notamment la capitainerie. Celle-ci reste juge des mesures à prendre pour éviter l'extension du sinistre, dans l'attente de l'organisation par les services de lutte contre l'incendie suivant les procédures établies entre l'autorité portuaire, le concessionnaire, les services départementaux de lutte contre l'incendie, et l'État.

21.1. Sur le plan d'eau

En cas de sinistre à bord d'un navire, bateau ou engin flottant, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, s'il est fait usage de remorqueurs équipés pour la lutte contre l'incendie, les frais relatifs à l'emploi de ces moyens sont à la charge de l'armateur, ou du propriétaire des biens secourus.

Le niveau d'équipement pour la lutte contre l'incendie de la flotte de remorqueurs est fixé dans le contrat de remorquage passé entre le concessionnaire/délégué et le prestataire, bénéficiaire du contrat.

Conformément aux articles R.5331-18, et suivants du code des transports, la lutte contre un sinistre à bord d'un bâtiment sur le plan d'eau fait l'objet d'une procédure définie conjointement par l'autorité portuaire et le directeur départemental des services d'incendie et de secours.

Lorsque des bâtiments fréquentent régulièrement le port, les consignes de lutte contre l'incendie sont notifiées une fois pour toutes à leur capitaine ou patron.

Il est rappelé que les navires transportant des matières dangereuses doivent porter :

- de jour : pavillon B
- de nuit : un feu rouge visible de tout l'horizon

21.2. Sur le terre-plein

Rappel des dispositions de l'article R5331-20 du code des transports :

Dès qu'un sinistre se déclare dans une installation à terre comprise dans la limite administrative du port, l'exploitant prend toutes les mesures prévues et nécessaires pour maîtriser le sinistre. Il alerte sans délai le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent et prévient la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte dans les conditions prévues à l'article R5331-18 et en font rapport immédiat dans les conditions prévues à l'article R5331-19. L'exploitant prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Article 22. Construction, réparation, entretien et démolition des navires, bateaux et engins flottants ; essais de machines

Rappel des dispositions de l'article R5333-22 du Code des transports :

Les opérations d'entretien, de réparation, de construction ou de démolition navale en dehors des postes qui y sont affectés sont soumises à l'autorisation de l'autorité portuaire. Elles sont effectuées sous la responsabilité de l'armateur ou, à défaut, du propriétaire ou de leur représentant, qui se signale comme tel à l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire peut, après avoir requis tout renseignement nécessaire auprès du responsable de l'opération, fixer un périmètre d'exclusion sur les quais, à l'intérieur duquel l'accès est restreint aux personnels intervenants pour l'opération.

Lorsque les navires, bateaux ou engins flottants stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui en fixe,

dans chaque cas, les conditions d'exécution.

Les opérations de brossage, de sablage et de mise en peinture des navires, bateaux et engins flottants en dehors des équipements portuaires réglementés de construction et réparation navales sont interdites.

Il est interdit d'allumer des foyers à flamme nue à bord de tous les navires. L'usage du chalumeau pour travaux de réparation est soumis à une demande auprès de la capitainerie.

Dans le cadre des essais, l'usage des sirènes, sifflets et tout autre engin sonore, est soumis à autorisation de la capitainerie.

Les essais des machines en point fixe doivent faire l'objet d'une demande formelle adressée à la capitainerie, par le capitaine du navire. Ces essais ne peuvent être effectués qu'après accord express de la capitainerie, dans les conditions qu'elle aura fixées. En aucun cas, ils ne peuvent excéder deux heures et ne peuvent être faits à pleine puissance.

L'échouage des navires sur les plages à l'intérieur des zones portuaires est interdit, sauf autorisation expresse de la capitainerie après avis du service des douanes.

Article 23. Mise à l'eau et mise à sec des navires, bateaux et engins flottants

Rappel des dispositions de l'article R5333-23 du Code des transports :

La mise à l'eau d'un navire, bateau ou engin flottant sur cale doit faire l'objet d'une déclaration au moins vingt-quatre heures à l'avance à la capitainerie et ne peut avoir lieu sans l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire

Toutefois, la mise à l'eau des engins de sauvetage, lors de la réalisation d'exercices ou de contrôles à la demande de l'autorité maritime, fait seulement l'objet d'une information préalable de la capitainerie par celle-ci.

Toute opération de grutage doit faire l'objet d'une demande d'autorisation au moins 72 heures à l'avance auprès de l'Autorité portuaire. Les modalités d'organisation des opérations de grutage sont fixées au règlement d'exploitation du port.

Les essais de mise à l'eau des embarcations de sauvetage effectués à la demande de l'Autorité Maritime, doivent faire l'objet d'une information à la capitainerie avec un préavis suffisant au regard des contraintes de la régulation du trafic.

Les consignes et procédures de mise à l'eau ou à sec à partir des outillages et sur les terre-pleins gérés par le concessionnaire/délégué sont définies dans le règlement d'exploitation.

Article 24. Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade, chasse

Rappel des dispositions de l'article R5333-24 du Code des transports :

Dans les limites administratives du port, il est interdit, sauf si le règlement particulier du port en dispose autrement ou si une autorisation exceptionnelle est accordée par l'autorité portuaire

1° De rechercher et de ramasser des végétaux, des coquillages et autres animaux marins ;

2° De pêcher ;

3° De se baigner.

Pêche à la ligne :

La pêche à la ligne est interdite à l'intérieur des limites du port, sauf autorisation exceptionnelle accordée par l'Autorité portuaire.

Le pétitionnaire autorisé à exercer l'activité de pêche à la ligne doit préserver la conservation des ouvrages et ne doit apporter aucune gêne aux mouvements des navires, bateau ou engin de servitude et équipage en entrée ou sortie du port, ni à l'exploitation des quais et terre-pleins.

Opérations subaquatiques :

Les opérations subaquatiques prévues dans le cadre de travaux, à l'exception de celles à caractère opérationnel urgent dont la capitainerie doit être tenue informée par tout moyen disponible, doivent faire l'objet d'une demande écrite adressée à la capitainerie. Elles sont autorisées par l'Autorité portuaire et font l'objet d'un avis aux navigateurs établi par la capitainerie.

Activités nautiques de loisirs et manifestations sportives nautiques :

La pratique d'activités nautiques de loisirs (hors navigation de plaisance) est interdite sur les plans d'eau dans les limites administratives du port sauf dérogation expresse accordée par la capitainerie. Dans ce cas, les responsables de l'organisation et du déroulement des manifestations sont tenus de se conformer aux instructions conjointes qui seront données par le service des Affaires maritimes en ce qui concerne la navigation hors zones portuaires et par la capitainerie pour la navigation dans les zones portuaires.

Baignade :

La baignade est interdite dans les limites administratives du port.

Chasse :

La chasse est interdite sur l'ensemble du domaine public portuaire

Article 25. Circulation et stationnement de véhicules et accès du public

Rappel des dispositions de l'article R5333-25 du Code des transports :

Le code de la route s'applique dans les zones ouvertes à la circulation publique. En dehors des voies ouvertes à la circulation publique, les règles de signalisation, de priorité et de signalisation routière applicables sont celles du code de la route. Sauf disposition contraire du règlement particulier de police, les engins spéciaux qui effectuent des travaux de manutention sont toujours prioritaires.

Les véhicules routiers destinés à être chargés ou déchargés, embarqués ou débarqués, ne peuvent stationner sur les quais et sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement et d'embarquement et de déchargement et de débarquement. Les conditions de stationnement sont définies par le règlement particulier du port en respectant les dispositions applicables en matière de sûreté.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis aux règles applicables pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Il est interdit :

- de bloquer les accès du port par n'importe quel objet ni véhicule,
- de stationner les véhicules personnels dans le port sauf autorisation de la capitainerie,
- de stationner ou de passer sous des charges suspendues aux appareils de levage,
- d'entraver à terre les voies de translation des engins de manutention.

Les conditions et les durées maximales de stationnement sont déterminées pour tenir compte des contraintes

d'exploitation du port.

Le stationnement des marchands ambulants, des camping-cars, des caravanes et des mobile-homes est interdit sur toute l'étendue du domaine, sauf autorisation expresse délivrée par le gestionnaire de l'espace considéré.

Les campements sont prohibés dans les limites administratives du port, de même que la vente à la sauvette.

L'accès du public est interdit conformément aux mesures de sûreté

Article 26. Rangement des appareils de manutention

Rappel des dispositions de l'article R5333-26 du Code des transports :

Les matériels mobiles de manutention sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

En cas d'impossibilité impérative de se conformer aux dispositions du précédent alinéa, notamment pour effectuer des opérations de réparation ou de maintenance, la capitainerie en est informée. Leur positionnement doit alors faire l'objet d'une signalisation appropriée.

La capitainerie peut donner des instructions quant au rangement des engins de manutention des opérateurs. Les manutentionnaires, concessionnaire/déléguataire doivent ranger les engins de manutention et se conformer le cas échéant aux instructions de la capitainerie.

Il est interdit d'utiliser les engins de manutention pour bloquer les voies de circulation et les accès du port.

Article 27. Exécution de travaux et d'ouvrages

Rappel des dispositions de l'article R5333-27 du Code des transports :

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à une autorisation de l'autorité portuaire.

Nonobstant l'autorisation de l'autorité portuaire, l'autorisation de la capitainerie est requise pour tous travaux dans les limites du port afin de vérifier ou faire respecter les consignes qu'elle a préconisées pour la réalisation de ses travaux et ce dans le respect du paragraphe 55 du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses.

Ces dispositions s'appliquent également aux voiries incluses dans les limites administratives du port.

Article 28. Conservation du domaine public

Rappel des dispositions de l'article R5333-28 du Code des transports :

Conformément aux dispositions de l'article L. 5337-1, il est notamment défendu :

1° De porter atteinte au plan d'eau et à la conservation de ses profondeurs :

a) En rejetant des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement ;

b) En jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;

c) En chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai ou, en cas de transbordement, entre deux navires, bateaux ou engins flottants, un réceptacle bien conditionné et solidement amarré ou fixé, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire. Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doit être immédiatement déclaré à la capitainerie.

Le responsable des rejets ou déversements, et notamment le capitaine ou le patron du navire, bateau ou engin flottant ou le manutentionnaire, est tenu à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces déversements et, le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins ;

2° De porter atteinte au bon état des quais :

a) En faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage ;

b) En lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un navire ;

c) En embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages.

Toute modification des ouvrages et outillages portuaires par un usager est strictement interdite.

De manière générale, toute activité doit être en conformité avec les documents d'urbanisme en vigueur.

Article 29. Usage des drones civils

L'usage des drones civils est interdit dans le périmètre des limites administratives du port, sauf autorisation spécifique délivrée par l'Autorité portuaire, dans les règles définies par la réglementation en vigueur.

Article 30. Navires vétustes, désarmés ou abandonnés

Tout propriétaire de navire hors d'état de naviguer et risquant de couler ou de causer des dommages aux bâtiments et ouvrages environnants est tenu de procéder sans délai à sa remise en état ou à son enlèvement.

Le constat de cet état est établi par la Capitainerie, le cas échéant après demande de l'exploitant plaisance, qui procédera à une mise en demeure adressée au propriétaire du navire, son représentant ou à l'armateur.

Lorsqu'un navire est coulé dans le port, le propriétaire ou son représentant est tenu de procéder au relevage et à l'enlèvement de l'épave sans délais, après avoir obtenu l'accord et le mode d'exécution par l'Autorité portuaire ou son représentant.

En l'absence de prise en compte des mesures imposées et en vue de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée, l'Autorité portuaire pourra intervenir aux frais et risques du propriétaire ou de l'armateur.

Article 31. Répression de la méconnaissance des dispositions du présent règlement et des règlements locaux le complétant

Les infractions au présent règlement sont constatées par les officiers de port ou par toute personne habilitée. Ces constats donneront lieu à l'établissement de procès-verbaux.

En cas de non-respect des règlements d'exploitation plaisance, les représentants de l'exploitant plaisance prendront toutes mesures utiles pour faire cesser l'infraction. En l'absence de suite, l'exploitant fera appel à la

capitainerie en vue d'appliquer les sanctions et amendes.

Article 32. Textes abrogés

Sont abrogés :

- Les arrêtés préfectoraux du 20 juillet 2003 portant règlement général et règlement particulier de police du port de Mayotte;

Article 33. Publicité

Le fait de pénétrer dans l'enceinte du port implique pour chaque intéressé la connaissance du présent règlement et l'engagement de s'y conformer.

Une copie du présent règlement pourra être communiquée sur demande adressée à l'Autorité portuaire, à la capitainerie ou au concessionnaire/délégué.

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au Recueil des Actes Administratifs. Il sera accessible sur le site internet de l'autorité portuaire, de la Préfecture, et du concessionnaire/délégué.

Article 34. Modalités d'exécution

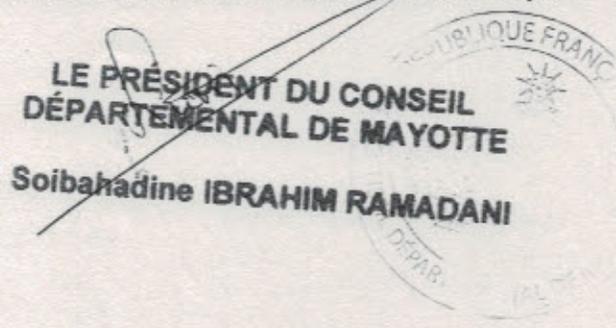
M. le Préfet de Mayotte, M. le maire de Mamoudzou, M. le maire de Koungou, M. le maire de Dzaoudzi, M. le directeur de la DDSP Police Mayotte, monsieur le commandant de la Gendarmerie de Pamandzi, M. le président du conseil départemental de Mayotte, Mme. la présidente de Mayotte Channel Gateways (MCG), M. le Directeur Général des services du conseil départemental de MAYOTTE, M. le commandant du port de Longoni, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui entrera en vigueur le..... ~~13 DEC. 2019~~

Mamoudzou, le 03 DEC. 2019

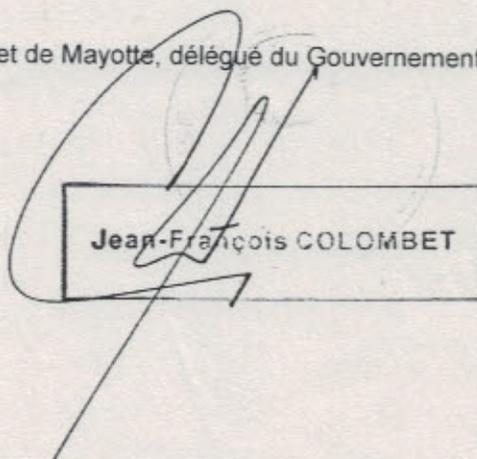
Mamoudzou, le 13 DEC. 2019

Le président du conseil départemental de Mayotte

Le préfet de Mayotte, délégué du Gouvernement


LE PRÉSIDENT DU CONSEIL
DÉPARTEMENTAL DE MAYOTTE

Soibahadine IBRAHIM RAMADANI


Jean-François COLOMBET