

PORT DE LONGONI

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES POSTES COMMERCIAUX CONDITIONS D'ACCES A CES POSTES EXPLOITATION DU PORT UTILISATION DES GRUES ET ENGIN DE MANUTENTION

REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION Annexe 6 B du contrat de délégation de service Public du port de Longoni

REFERENCES :

- ◆ Contrat de délégation de service public du port de Longoni signé le 3 septembre 2013
- ◆ Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer
- ◆ Règlement particulier de police du port de Mayotte - Arrêté Préfectoral n°49/SG/DE du 20 février 2003.
- ◆ Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes
- ◆ Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses du port de Mayotte
- ◆ Divers règlements et plans portuaires en matière de sécurité de sûreté et de la protection de l'environnement existants ou à venir

SOMMAIRE

Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer-Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.

	1
I Introduction	3
II Définitions	3
III Attribution des postes commerciaux	6
III.1 Caractère des attributions des quais	6
III.2 Procédure d'attribution des postes à quai	7
III.3 Navires en régulation	7
III.4 Conférences d'exploitation	8
III.5 Ordre de faire des mouvements	8
III.6 Cas particulier : Stationnement	8
III.7 Travail sur rade au mouillage	9
IV Accès aux quais	9
(Informations à fournir pour l'arrivée, le départ et les déplacements des navires)	
IV.1.1 Attribution des postes à quai	9
IV.1.2 Admission des bâtiments dans le port	9
IV.1.3 Déclaration d'arrivée et de sortie	9
IV.2 Pilotage et remorquage	9
IV.2.1 Obligation de pilotage et de remorquage	9
IV.2.2 Approche et prise du pilote	9
IV.3 Horaires de travail des services portuaires	10
IV.4 Commande des services pour les mouvements des navires	10
V. Attribution des services (outillages, avitaillement)	10
V.1 Cohérence de l'exploitation	10
V.2 Attribution des outillages	10
V.3 Accélération des cadences de manutention	11
V.4 Suspension des opérations	11
V.5 Horaires des opérations sur les navires	11
V.6 Service d'escale	11
VI Attribution de Terre-pleins	12
VI.1 Caractère de l'attribution des terre-pleins	12
VI.2 Affectation des surfaces	12
VI.3 Durée limite d'occupation	13
VI.4 Déplacement sur ordre des marchandises	13
VI.7 Ouverture du port pour la livraison ou la réception des marchandises	13
VII Conséquences des décisions prises par la capitainerie	14
VII.1 Rétribution des entreprises et services	14
VII.1.1 Services au navire	14
VII.1.2 Services à la marchandise	14
VII.1.3 Cas particulier des navires en stationnement	14
VII.1.4 Répartition des charges d'astreinte	14

I. Introduction

Le présent règlement a pour objet de fixer les modalités d'exploitation du Port de LONGONI. Les règles d'affectation et d'utilisation des quais sont établies par la capitainerie en concertation avec le délégataire de service public.

Pour l'application des présentes règles :

- Les attributions dévolues au Directeur du Port sont exercées par Monsieur le Directeur des ports et Transports Maritimes et Terrestres, par délégation de Monsieur le Président du Conseil Départemental.

Rappel :

- Le Département de Mayotte, et plus précisément son Conseil Départemental est investi de l'autorité portuaire, agissant seul pour :
 - définir la stratégie de développement du port et de la valorisation des emprises,
 - définir le mode de gestion du port, régie directe, sous-traitance ou délégation de service public
 - choisir le ou les exploitants,
 - exercer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures non concédées et des extensions de port, organiser le financement du port et fixer les droits de port.

Les attributions dévolues à la Capitainerie sont exercées par Monsieur le Commandant du Port, agissant sur instruction, par délégation du Directeur du Port ou conformément aux dispositions des textes réglementaires et légaux applicables à Mayotte. L'autorité portuaire assure la police d'exploitation courante du port, c'est à dire l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. L'État conserve un rôle réglementaire en tant qu'AIPPP (Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire): police du plan d'eau, police des marchandises dangereuses, police de la sécurité de la sûreté et de l'environnement. Il définit les mesures de sûreté portuaire, contrôle leur application et traite les aspects environnementaux.

II. Définitions

Les termes utilisés ci-après s'entendent comme suit :

Ordre d'arrivée (Point d'embarquement du pilote)

Il est noté par la Capitainerie lors de l'arrivée du navire dans le cercle situé à 2 miles nautiques de l'un des points de prise du 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

Navires en régulation:

Navire qui, satisfait à un certain nombre de conditions, bénéficie de la possibilité d'effectuer des réservations de poste à quai. Sont en particulier pris en considération, les critères suivants :

- Le type de navire,
- La régularité des escales (leur nombre),
- Le respect des heures d'arrivées annoncées (E.T.A),
- Le conditionnement de la marchandise.

La capitainerie tient à jour la liste des navires susceptibles de se voir attribuer une réservation pour une escale donnée. Cette liste comporte le ou les navires d'un service régulier.

Service régulier:

Service régulier desservant des ports déterminés, suivant un programme établi d'avance. Un ou plusieurs navires peuvent y être affectés.

Pour être reconnu en service régulier, l'armateur ou le consignataire des navires doit adresser une demande initiale au Délégué de Service Public qui statuera. Cette demande initiale doit comporter les éléments suivants :

- 1) Les noms de l'armateur et de l'agent
- 2) Les noms et caractéristiques des navires affectés à la ligne
- 3) Le programme des escales (schedules)
- 4) Les jours demandés pour les escales (windows/ fenêtre)
- 5) La durée d'escale (opérations commerciales de chargement et de déchargement)
- 6) Le manutentionnaire et les moyens de manutentions demandés

L'accomplissement des formalités ci-dessus n'exonère pas le capitaine, l'armateur ou son représentant des formalités des articles R.5333-3 et R.5333-4 du Code des Transports.

Un navire remplaçant un navire prioritaire et devant faire escale dans les mêmes circonstances que le navire remplacé est considéré comme prioritaire sous réserve que les caractéristiques du navire remplaçant n'aient aucune incidence gênante sur l'exploitation des autres navires.

Un navire d'un service régulier touchant le port au titre d'une escale supplémentaire reste prioritaire, sauf s'il se trouve en concurrence avec un autre navire prioritaire faisant escale conformément à son programme.

Cette définition ne peut être détachée de la définition du paragraphe précédent de la page 3 intitulée « navire en régulation » Dans ce cadre rentrent les navires de CMA CGM et aussi ceux de MSC.

L'armateur n'est pas obligé de se déclarer en « service régulier ». De plus toutes les réservations se discutent en conférence d'exploitation les lundis et jeudi.

C'est une transcription dans le règlement d'exploitation de ce qui se pratique déjà à Mayotte et qui a vocation à intégrer le règlement particulier de police portuaire.

Régulation :

Établissement à l'avance en conférence d'exploitation des réservations.

Un créneau de réservation d'un poste à quai est limité ; à partir de l'arrivée sur rade d'un navire en attente du poste occupé. Cette durée modifiable, est soumise à l'appréciation de la Capitainerie pour servir au mieux les intérêts du port.

Feeder :

Un navire « feeder » est un navire qui opère régulièrement à Mayotte le transbordement de marchandises conteneurisés (20', 40', conteneurs spécialisés, reefer)

Navires liner :

C'est un porte-conteneurs assurant une liaison régulière, incluant un feeder d'un grand port maritime de transbordement intercontinental (Ex – Durban, Djebel Ali, Colombo, etc.)

Il ne transporte pas de marchandises diverses.

Opérer :

Par opérer, on entend effectuer des opérations de déchargement, de chargement ou de manipulation (shifting) de la marchandise à bord ou à quai, sans considérer les conditions de travail à terre,

(extra portage/magasinage) avec tous les moyens disponibles, y compris dimanches et jours fériés.

Quai :

Comprend le quai proprement dit et un espace arrière (environ 40 mètres au total) nécessaires à l'exploitation du navire.

Terre-Pleins de desserte :

Ces terre-pleins proches des quais font partis du service donné au navire. Les délais de séjour y sont limités dans le temps (fixés par décision de la Capitainerie en concertation avec l'autorité portuaire et le délégataire). Les Officiers de port font déplacer si nécessaire les marchandises gênantes.

Terre-Pleins (plates-formes logistiques) des terminaux spécialisés :

Plus éloignés des quais, leur occupation est soumise à des affectations en relation, tant avec la nature des marchandises (dangereuses, conteneurs, divers, vracs secs, colis longs, colis lourds etc.) qu'avec la nature et leur mode de manipulation (Portiques roulants de stockage RTG, Big bag, etc.).

Pour tous les terre-pleins, la capitainerie assure la police de tout le domaine portuaire y compris les terre-pleins et ceci en tenant compte de clauses des AOT régissant leur utilisation.

Alvéoles :

Espace aménagé pour recevoir de la marchandise spécifique.

Les alvéoles peuvent être, comme d'autres terre-pleins, amodiées, par un usager du port, par contrat dans des conditions de durée d'occupation, et de gestion comprenant l'obligation de leur total entretien (voirie d'accès, éclairage, et autres suggestions attachées...).

Plans d'occupation et d'exploitation :

Le délégataire fournit un plan de gestion et d'exploitation des zones, soumises à réglementation particulière.

ETA :

L'heure estimée d'arrivée sur rade d'un navire.

Dans le paragraphe "premier arrivé, premier servi", il est clarifié que c'est un cercle de 2 miles autour des points de prise de pilote qui constitue notre rade. La question ne se pose que rarement en cas d'arrivée dans un mouchoir de poche de navires en concurrence. Cette définition est faite pour éviter des courses de vitesse accidentogènes sur rade.

ETD :

L'heure estimée de départ du port d'un navire.

E-scaleport :

L'application informatique obligatoire en usage à Mayotte pour toute demande de poste à quai en sus des informations adressées à la capitainerie par d'autres voies.

Navire prioritaire :

Un navire soumis aux présentes règles et pouvant aller à quai avant un autre appelé navire non prioritaire.

Premier arrivé, premier servi :

Le navire arrivé en premier dans le cercle de 2 miles autour des points de prise de pilote à l'exception des navires prioritaires (voir également chapitre III.2).

Navire en compétition ou en concurrence :

Navire dont l'ETA impose au port de le classer comme « navire prioritaire » ou « navire non prioritaire » en raison de la disponibilité des postes à quai et des heures d'opérations commerciales.

Au cas où deux navires seraient prioritaires, la règle du premier arrivé premier servi sera appliquée (voir également chapitre III.2).

Le port de LONGONI comporte des terminaux spécialisés :

- **Un quai N°1** : ex quai principal, d'une longueur de 130 m d'un tirant d'eau de conception de 11,50 m et d'une surface de 3700 m², zone dédiée aux vrac secs solides et marchandises diverses.
- **Un quai N°2** : Nouveau quai mis en service en janvier 2010, d'une longueur de 223 m, d'un tirant d'eau de conception de 14 m et d'une surface de 7300 m², zone dédiée aux marchandises diverses, conteneurisées et colis lourds.
- **Un quai de servitude** : ex quai secondaire, d'une surface de 700 m², zone dédiée aux navires de servitude de faible tonnage et au cabotage.
- **Un appontement pétro-gazier** : d'une longueur utile de 200 m, d'un tirant d'eau de 9 m destiné uniquement aux manipulations de produits pétroliers, dits vrac liquides.

Dans la zone portuaire, les surfaces d'emprise dédiées aux différentes marchandises sont identifiées sur le plan joint en annexe n° 1, en fonction de leur nature. Les zones d'accès réglementées des personnes et de circulation des véhicules sont matérialisées, en respect des normes de sécurité et de sûreté des installations (marchandises dangereuses, zones douanières et/ou sous couverture ISPS, etc...). Ces zones présentent des limitations d'accès tant aux personnes, qu'aux véhicules.

Le présent document comprend des prescriptions de nature réglementaire et d'autres décrivant des usages reconnus et acceptés par la communauté portuaire du port de LONGONI. Ce règlement est soumis pour avis consultatif au Conseil Portuaire.

L'usage des installations entraîne l'adhésion, sans restriction, aux diverses clauses du présent règlement.

III. Attribution des postes commerciaux

III.1 Caractère des attributions des quais

La Capitainerie établit le programme des admissions conformément aux dispositions ci-après. Les décisions des officiers de port sont toujours subordonnées aux exigences de la sécurité et de la bonne exploitation du port ; pour ces raisons, ils pourraient modifier à tout moment, l'ordre de priorité des navires (article R.5333-7 et R.5333-8 du code des transports).

Les Officiers de Port placent les navires en concertation avec le délégataire de service public et en fonction des contraintes de manutention. Ils les déplacent si besoin est.

Dans tous les cas de compétition entre navires, la capitainerie après avis du Délégué de Service Public décidera pour servir au mieux les intérêts économiques et commerciaux du port.

La détermination de l'ordre de priorité d'un navire commence dès réception de sa demande de poste à quai dans l'application E-scaleport, au moins 48 heures à l'avance puis affinée 24 heures à l'avance dès réception de la confirmation de son ETA et de tous les documents déclaratifs préalables à l'entrée dans le port conformément aux articles R.5333-3 et R.5333-4 du Code des Transports.

Les usagers peuvent à tout moment consulter cet état prévisionnel à la Capitainerie ou sur l'application de gestion des escales.

En cas de compétition entre navires, dans la détermination de la priorité d'admission, seuls les navires préalablement inscrit dans E-scaleport avant la réunion d'exploitation seront pris en compte.

Un navire qui bénéficie d'une priorité sur un autre est admis pour une durée appréciée par la capitainerie. Au-delà, il cède sa place au navire en attente. Les durées d'opérations commerciales venant à dépasser, conduisent à une perte de priorité. Les frais de remorquage, lamanage et pilotage occasionnés par un déplacement du navire ayant perdu sa priorité sont à sa charge.

Sauf accord écrit entre les agents ou armateurs concernés, le navire supporte les frais des mouvements ordonnés par la capitainerie.

III.2 Procédure d'attribution des postes à quai

Sauf en cas d'accord écrit des parties prenantes pour les navires en concurrence et validé par la Capitainerie, les règles de priorités d'admission des navires à Longoni sont les suivantes par ordre d'importance décroissante :

- Le navire d'un service régulier utilisant les outillages publics pour ses opérations commerciales est prioritaire,
- Le navire d'un service régulier arrivant dans son créneau horaire est prioritaire,
- Lorsque deux navires d'un service régulier sont en compétition, le premier arrivé sur rade est prioritaire,
- Le navire d'un service régulier ne respectant pas son créneau et le navire d'un service non régulier sont traités selon la règle du « premier arrivé premier servi »,
- Le navire d'un service non régulier arrivant dans son créneau horaire est prioritaire,
- Lorsque deux navires de service non régulier sont en compétition, le premier arrivé sur rade est prioritaire,
- Tout navire qui n'a pas travaillé dans son créneau annoncé, week-end compris, prend rang après celui qui est dans son créneau.
- A degré de priorité identique entre porte-conteneurs, le navire chargeant ou déchargeant des denrées périssables sous température dirigée positive est admis avant les autres navires.
- Le paquebot n'ayant pas de poste à quai est servi en premier en cas de compétition avec un autre type de navire. En cas de compétition entre paquebots, les règles de priorités ci-dessus s'appliquent.
- La situation des navires militaires et de l'État est décidée par la Capitainerie en concertation avec le délégataire.

III.3 Navires en régulation

Ces navires figurent sur une liste soumise par le Délégué, titulaire de la DSP et approuvée par le Directeur du Port. Cette liste est communiquée et consultée à la Capitainerie. Les agents des navires en régulation fournissent les programmes d'escale de leurs navires. Les dates proposées sont prises en compte et discutées à la conférence d'exploitation.



III.4 Conférence d'exploitation

La conférence d'exploitation se réunit au minimum deux fois par semaine, les lundis et jeudis à 10h00.

Tout navire escalant à Mayotte doit prendre les services d'un agent maritime si son armateur n'a pas de représentation à Mayotte.

Dans la mesure où ils attendent un navire dans les 10 jours suivant la conférence, les agents maritimes y assistent accompagnés des manutentionnaires ainsi que tout intervenant concerné par l'escale du navire. Un responsable du délégataire assiste en permanence aux réunions. Les agents sont tenus d'assister à ces conférences tant qu'un des navires dont ils sont responsables est au port (ou sur rade).

Le pilotage et le remorquage sont également présents à ces réunions de placement.

- Ces attributions de place peuvent être modifiées sans préavis par la Capitainerie, en cas de force majeure (météo, avarie grave, etc.) ou pour des raisons de sécurité.
- Les interventions ultérieures des représentants absents à l'une des réunions seront automatiquement subordonnées aux programmes déjà arrêtés.
- Les litiges concernant l'application des présentes dispositions sont soumis au Délégué de Service Public, qui peut, en cas de besoin, prendre toute décision motivée par la notion d'intérêt général avec l'avis prépondérant de la capitainerie pour l'observance des mesures de sûreté et de sécurité portuaire.

Chaque agent doit informer la Capitainerie du port et les Services portuaires concernés par l'exploitation et la sécurité, de toute modification significative des prévisions annoncées en conférence d'exploitation.

Toutes les dispositions seront prises par les agents pour que les informations précitées circulent rapidement, y compris les week-ends et jours fériés. Le délégataire sera tenu d'informer de toute demande le concernant (avitaillement en eau douce etc.).

III. 5 Ordre de faire des mouvements

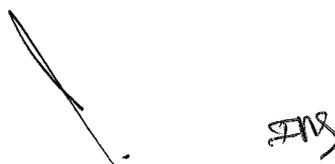
L'attribution des postes à quai, les mouvements à l'intérieur du port sont décidés par la Capitainerie dans l'application E-scaleport. Les services portuaires de pilotage, remorquage et lamanage ainsi que la manutention et les agents ou armateurs sont informés en consultant cette application. Les agents ne sont pas dispensés de la commande des services nécessaires comme stipulés (voir également les dispositions du chapitre V).

III.6 Cas particulier : Stationnement

Le stationnement sur un poste à quai de navires n'effectuant aucune opération commerciale est autorisé dans la mesure de la disponibilité du poste. Ces navires doivent se déplacer si besoin et pour permettre le mouvement des navires qui opèrent. Ils sont soumis aux taxes de stationnement. Ils ne bénéficient d'aucune priorité.

III.7 Travail sur rade au mouillage

Tout navire ne pouvant disposer d'une place à quai ou souhaitant effectuer ses opérations commerciales de chargement, déchargement ou transbordement de navire à navire, peut opérer sur autorisation de la



capitainerie et du délégataire, sous réserve de disposer de système d'accostage bord à bord, spécialement dimensionné.

Les marchandises et tonnages manipulés et les droits de port sont identiques à ceux prévus pour les postes à quai.

IV. Accès aux quais

(Informations à fournir pour l'arrivée, le départ et les déplacements des navires)

IV.1.1 Attribution des postes à quai

La demande d'attribution de poste à quai se fait dans l'application E-scaleport de gestion des escales du port de Mayotte. Tout agent, armateur ou visiteur peut y accéder par un identifiant et un mot de passe fournis par la Capitainerie. Cette demande est faite au moins 48 heures à l'avance et confirmée 24 heures à l'avance suivant article R.5333-3 du code des transports.

IV.1.2 Admission des bâtiments dans le port

L'admission des navires dans le port est faite sous l'autorité de la capitainerie conformément à l'article R.5333-8 du code des transports.

IV.1.3 Déclaration d'arrivée et de sortie

Ces déclarations sont faites dans l'application E-scaleport, conformément à article R.5333-4 et R.5333-4 du code des transports.

IV.2 Pilotage et remorquage

IV.2.1 Obligation de pilotage et de remorquage

Les entrées, sorties et mouvements des navires de plus de trente mètres sont soumis aux règles du pilotage obligatoire. Au-delà d'une longueur de 50 mètres et pour tout navire transportant des hydrocarbures, l'usage d'un remorqueur et du Service de Lamanage est obligatoire.

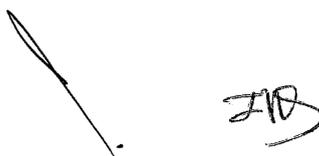
Sur demande de la Capitainerie ou du capitaine du navire, il peut être fait appel à un deuxième remorqueur.

2 remorqueurs sont utilisés pour l'accostage des pétroliers au terminal pétro-gazier de Longoni. Après amarrage au sealine des Badamiers, un remorqueur reste en stand-by desécurité.

Concernant la disponibilité du second remorqueur, l'agent ou l'armateur s'assure suffisamment tôt de sa disponibilité auprès du délégataire pour permettre l'autorisation du mouvement par la Capitainerie.

IV.2.2 Approche et prise du pilote

Pour la passe de M'TSAMBORO, le pilote embarque au point A. Pour la passe de BANDRELE, le pilote embarque au point B.



Le capitaine doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente et lui donner tous les moyens nécessaires pour accoster et monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Une fois le pilotage accompli, il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote.

IV.3 Horaires de travail des services portuaires

Les horaires des services portuaires sont harmonisés par le Directeur du Port sur proposition du délégataire exploitant, dans le respect des règlements particuliers concernant ces services portuaires.(Pilotage/Remorquage/Lamanage.)

IV.4 Commande des services pour les mouvements des navires

La demande à la Capitainerie du Port et la commande aux services de Pilotage, de Remorquage et Lamanage doivent être présentées dans l'application E-scaleport et doublées par courriel et téléphone.

V. Attribution des services (outillages, avitaillements)

V.1 Cohérence de l'exploitation

Les règles d'attribution des postes commerciaux et le rang donné par la Capitainerie à chaque navire, selon la politique commerciale du délégataire, entraînent le même ordre de priorité pour la commande des outillages publics nécessaires à la réalisation de leurs opérations. La productivité et la minimisation des séjours à quai, imposent l'utilisation des moyens de terre spécialisés, tels les grues mobiles et portiques de stockage sur quai 2. S'ils sont au service d'un autre navire, et qu'un quai disponible peut être attribué, une autorisation ponctuelle d'usage des moyens propres au navire sera tolérée, avec l'accord express du délégataire.

Comme souligné au paragraphe III.2 du présent règlement d'exploitation (Procédure d'attribution des postes à quai), les navires utilisant les outillages publics et notamment les grues mobiles bénéficieront d'une priorité d'accostage.

V.2 Attribution des outillages

Les demandes d'outillages publics sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de la production sur des registres tenus par le délégataire. Ces registres informatiques sont communiqués à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance. Quand un usager inscrit ne se sera pas présenté à son rang, il prendra le premier tour dont il sera en mesure de profiter. Elles sont complétées du nombre de mouvements de conteneurs, tant au déchargement, qu'au chargement, ou au shifting/restowe à bord. La nature des conteneurs à manutentionner est précisée, afin de rendre compatible le suivi constant des opérations au moyen d'un logiciel de gestion des mouvements, tant à bord que dans les parcs ou les véhicules spécialisés.

Le Terminal Operating System(TOS) de type NAVIS est en service au Port de Longoni. Il est dédié tant aux terminaux à conteneurs qu'à toutes les marchandises transitant sur la plate-forme, tant à l'import qu'à l'export et au transbordement.

Les procédures du code des douanes de l'union (CDU) et ses dispositions d'application entrées en vigueur le 1^{er} mai 2016 ,le délégataire doit tenir une comptabilité en matière électronique de tout le port ,par zones spécifiques pour chaque type de conteneurs en interface avec le logiciel des Douanes. Toute société de manutention s'engage à se servir du TOS du délégataire ou s'assurer de la compatibilité de son TOS avec celui du délégataire pour assurer une harmonie de gestion et la tenue de statistiques publiques des opérations conformes à la réglementation européenne douanière.

Les grues mobiles et RTG soumis à l'agrément de défiscalisation prévu à l'article 244 quater W et l'article 199 undecies B du Code général des impôts, seront conduits, en prestations de services, par du personnel qualifié, personnel spécialement formé, couvert par une assurance et soumis aux contrôles administratifs prévus par la réglementation et respectant les conditions de la défiscalisation. L'accès de ces engins à la zone portuaire est précisé dans le règlement particulier de police. Le délégataire conservant toute autorité sur son matériel et sa maintenance. Les ouvrages et outillages seront employés conformément à leurs destinations et à leurs caractéristiques.

Les tarifs de mise à disposition au public de ces outillages sont communiqués au Directeur du Port ; ainsi que les documents prouvant qu'ils sont couverts par une assurance et qu'ils subissent les contrôles techniques prévus par la réglementation. L'accès de ces engins à la zone portuaire est précisé dans le règlement particulier de police.

Les ouvrages et outillages seront employés conformément à leur destination et à leurs caractéristiques. Toute avarie occasionnée par l'inobservation de cette prescription restera à la charge de l'utilisateur.

V.3 Accélération des cadences de manutention

Tout navire doit, s'il en est requis par la Capitainerie, accélérer ses opérations afin de libérer le quai (travail en heures supplémentaires, travail le dimanche, les jours fériés etc.). Le navire demandera à l'acconier et/ou au manutentionnaire et aux autres services portuaires de prendre toute mesure appropriée en conséquence.

Les navires doivent en permanence travailler au maximum de leurs possibilités. Ils peuvent cependant demander l'accord de la capitainerie pour suspendre leurs opérations en cas de problèmes graves. Tout navire dérogeant à cette règle, devra laisser le quai libre, à un navire susceptible d'opérer à sa place.

La Capitainerie donnera cet accord si l'occupation en cours ou prévue du port le permet.

V.4 Suspension des opérations

Quand le délégataire estime qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des appareils et outillages concédés ou, quand les équipements devront être déplacés sur ordre de la Capitainerie, les usagers devront immédiatement suspendre toutes les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans droit à indemnité, même si l'interruption est imputable à un défaut des appareils et outillages mis à leur disposition.

En cas de panne des équipements mis à disposition par le délégataire, des discussions s'engagent avec le bord pour savoir comment poursuivre les opérations commerciales.

V.5 Horaires des opérations sur les navires

Le délégataire, titulaire de la DSP, fixe contractuellement avec le ou les acconiers et manutentionnaires agréés les horaires des opérations à bord des navires, par contrat.

Une prolongation des horaires le soir, doit être annoncée au plus tard à midi.

Le service des Douanes doit également être informé des horaires des opérations commerciales.

En tenant compte du contexte actuel au niveau des actions commerciales concernant le Port de Longoni comme Hub dans le Canal de Mozambique, les Prestataires devront être en capacité de faire travailler les personnels et d'opérer les matériels de 04h00 à 24h00 soit 20h sur 24h.

V.6 Service d'escale

Le délégataire propose aux navires les services suivants :

- Avitaillement en eau douce et soutage en fuel,
- Branchement d'une ligne téléphonique connectée au réseau téléphonique national,

- Mise en place d'une benne à ordures,
- Nettoyage des quais après opérations,
- Sous-traitance de tous types de service de maintenance et levage.

Les demandes doivent être exprimées sur la demande d'attribution de poste à quai et/ou la confirmation d'arrivée en escale.

Ces différentes prestations font l'objet d'une facturation par le délégué.

VI Attribution de Terre-pleins

Les zones affectées au service des navires figurent sur les plans joints en annexe N°1. Les autres zones du port non soumises aux prescriptions ci-après peuvent être attribuées par contrat de Convention d'Occupation Temporaire (COT), selon les durées ou nature de marchandises concernées, qui en stipulent les conditions.

Le délégué veille au respect du service public, et ne peut avantager, telles ou telles entreprises par l'octroi de surfaces en inadéquation avec leurs volumes d'affaires. A ce titre, il définit des surfaces « banalisées » qui permettent l'adaptation aux conditions des marchés en présence.

Les conteneurs sont par définition « gerbés » sur plusieurs niveaux afin d'optimiser les surfaces sous les portiques de stockage (RTG), de manière à toujours optimiser l'exploitation, de plusieurs lignes maritimes concurrentes.

Il n'existe pas de norme en ce qui concerne la hauteur limite de gerbage des conteneurs. La limite est imposée par la capacité de l'outil qui permet le gerbage et la météo. Nous n'avons donc pas de limite. Afin de répondre aux mesures de sécurité, la consigne est donc la suivante: en période cyclonique, en cas de nécessité (alerte préfectorale):

Tous les gerbages sont en "block stow"(pas de travées isolées, tout est en masse) avec utilisation de "bridge fittings"(pontets) à partir de 4 hauteurs de conteneurs.

-En cas de travée isolée, hauteur limitée à 2 conteneurs.

VI.1 Caractère de l'attribution des terre-pleins

Les terre-pleins sont attribués temporairement et à titre précaire. La durée de stationnement sur un terre-plein est liée à la nature de son exploitation. Les Officiers du port font déplacer si besoin les marchandises pour faciliter l'exploitation dans les conditions fixées par les Règlements de Police du Port.

Certaines marchandises spécifiques ne sont pas stockées sur les terre-pleins mais évacuées du port dès leur déchargement. (Explosifs, monnaies, etc.). Le délégué reste au titre d'exploitant, l'arbitre en dernier ressort en cas de litige, entre les propriétaires des marchandises.

VI.2 Affectation des surfaces

Un règlement du Délégué visé par le Directeur du Port complète, si besoin, dans le détail les conditions d'affectation des terre-pleins ainsi que les conditions de leur exploitation.

Les principes généraux d'affectation sont les suivants :

Dans le cadre de l'ISPS, il y a deux zones distinctes :

- Zone accès restreinte (zone plus proche des navires)
- Zone accès contrôlé (pour livraison vers les clients)

Les terre-pleins (alvéoles) sont utilisés pour l'entreposage des marchandises diverses non conteneurisées débarquées en priorité au quai N°1. Les fardeaux devront être remis en état avant dépôt dans les alvéoles.

- Le parc véhicule,
- Le parc conteneurs pleins,
- Le parc conteneurs frigorifiques,
- Le parc conteneurs vides,
- Le parc de transbordement,
- Le parc d'import,
- Le parc de colis lourd,
- Le parc de visite douane et service alimentation.

VI.3 Durée limite d'occupation

Certaines surfaces sont sous contrat d'occupation Temporaire (COT) au mois ou à l'année aux agents qui en assurent directement ou non la gestion à leur gré. Dans ce cas la propreté, l'entretien des dites surfaces et leur remise en état restent obligatoirement à leur charge. Le titulaire du COT peut confier la propreté et l'entretien au délégataire contre rémunération fixée par ce dernier. Un état des lieux contradictoire d'entrée et de sortie, figure aux COT.

Les durées des différentes marchandises avec leurs tarifs et dans le barème des outillages publics applicable, qui est communiqué au directeur du port et disponible au bureau du délégataire.

VI.4 Déplacement sur ordre des marchandises

Il est rappelé que les Officiers de port peuvent ordonner le déplacement des marchandises pour le bon déroulement des opérations portuaires.

Sur requête de l'exploitant délégataire, les marchandises et matériels gênants ayant fait l'objet d'une demande de déplacement par la Capitainerie seront transportés d'office au lieu désigné à cet effet, aux frais risques et périls des personnes qui en sont responsables. Les mises en demeure et procès-verbaux sont dressés par un officier du port.

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

Un conteneur vide est considéré comme une marchandise.

VI.5 Ouverture du port pour la livraison ou la réception des marchandises

Les horaires pour la livraison et la réception des marchandises diverses conteneurisées ou non sont fixés par le délégataire en concertation avec le Directeur du Port et l'accord de la Douane.

Les heures d'ouverture du port sont modifiables, selon les opérations commerciales en concertation avec la capitainerie et la douane.

Les horaires suivants :

- 06H00 à 17H00
- de 17h00 à finition selon le besoin commerciale.

Ces livraisons se font dans une zone à accès contrôlé, indépendante des surfaces à accès gardiennés et/ou contrôlés, selon les normes de sécurité des personnes et des marchandises, et de sûreté des installations (ISPS, PIV, etc.).

Tout mouvement des marchandises fait l'objet d'une saisie dans le Terminal Opérations System du délégataire, qui à tout moment peut « tracer » une marchandise dans l'enceinte portuaire.

La livraison et la réception en dehors des horaires peuvent se faire dans les mêmes conditions que celles du point V.5 (Horaires des opérations sur les navires) page 11. La demande au délégataire et à la Douane est faite par celui qui livre les marchandises débarquées ou qui réceptionne les marchandises à embarquer. Les frais afférents sont à la charge de la marchandise.

VII Conséquences des décisions prises par la capitainerie

VII.1 Rétribution des entreprises et services

VII.1.1 Services au navire

Sauf exception ci-après définie et quels que soient les accords d'indemnisation intervenus ou à intervenir entre les armements ou leurs représentants, tout navire a obligation de régler aux services et opérateurs portuaires les dépenses afférentes à ses mouvements, qu'ils aient été décidés par lui-même ou ordonnés par les Officiers de Port.

VII.1.2 Services à la marchandise

Les déplacements sur ordre de la Capitainerie des marchandises entreposées sur le port sont à la charge des clients.

L'extra portage des marchandises au débarquement ou à l'embarquement est à la charge du navire.

Le gardiennage des marchandises prescrit par la Capitainerie est à la charge de la marchandise.

VII.1.3 Cas particulier des navires en stationnement

Les navires en stationnement sont déplacés sur ordre à leur entière charge.

VII.1.4 Répartition des charges d'astreinte

Les charges d'astreinte du Service de Remorquage (dans le cadre de l'application des règles de sécurité portuaire), sont réparties par le délégataire entre les navires présents au port.

Le règlement des charges d'intervention réelles appartient au navire qui aura reçu les services.

De la durée de l'astreinte est alors décomptée la durée de l'intervention sur le navire qui l'aura requise, ou pour lequel l'intervention aura été ordonnée par la Capitainerie.

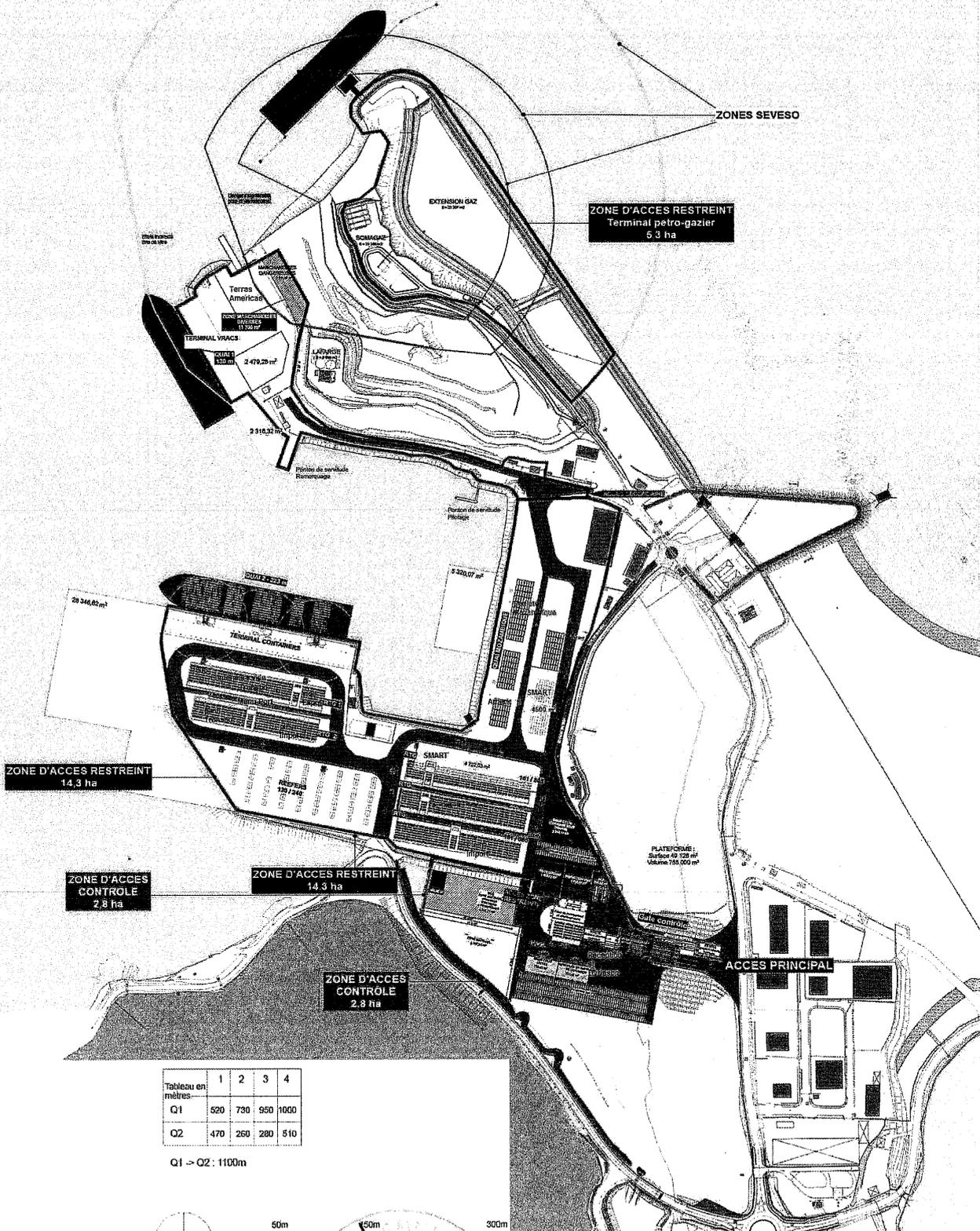
---&&&---

Mamoudzou le, 26 mai 2017.	Mamoudzou le, 30 mai 2017
 Signature	 Signature
Ida NEL La Présidente de Mayotte Channel Gateway	Soibahadine BRAHIM PAMADANI Président du Conseil Départemental de Mayotte

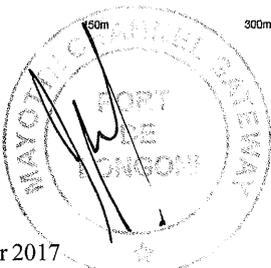
ANNEXE N° 1 - Plan d'occupation et d'exploitation.

Annexe 1
Règlement d'Exploitation

ZONAGE DES PERIMETRES
SECURISES
1:2000



Signature



ITS