

REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DU PORT DE BAYONNE « RPPPB »

Mont de Marsan, le

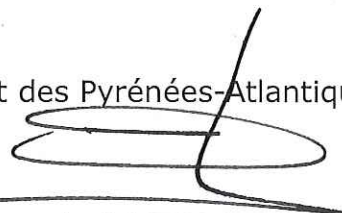
Pau, le **01 AVR. 2016**

Le Préfet des Landes



Nathalie MARTHIEN

Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques



Pierre-André DURAND

Bordeaux, le **08 MARS 2016**

Le Président de la
Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes



SOMMAIRE

MÉTHODOLOGIE	4
ARTICLE 1. CHAMP D'APPLICATION	5
ARTICLE 2. DÉFINITIONS	5
ARTICLE 3. DEMANDE D'ATTRIBUTION DES POSTES À QUAI POUR LES NAVIRES OU BATEAUX DE COMMERCE	6
3.1. Modalités de concertation entre l'AP et l'AIPPP :	6
3.2. Annonce des bâtiments, demande d'amarrage :	7
3.3. Placement des navires :	7
3.4. Priorités d'accostage – Généralités :	8
3.5. Priorités d'accostage - Cas particuliers :	8
3.6. Navires réguliers - Priorité spéciale :	9
4.1. Documents réglementaires :	9
4.2. Admission des navires citernes chargés de marchandises dangereuses :	9
ARTICLE 5. SORTIE DES NAVIRES ET BATEAUX DE COMMERCE	10
ARTICLE 6. ATTRIBUTION DE POSTE À QUAI, ADMISSION ET SORTIE DES NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE OU DE PLAISANCE ET DES ENGINS FLOTTANTS	10
ARTICLE 7. NAVIRES MILITAIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS	10
(IDEM ART. R5333-7 DU CT)	10
ARTICLE 8. DISPOSITIONS COMMUNES À TOUS LES NAVIRES, BATEAUX OU ENGINS FLOTTANTS CONCERNANT LEURS MOUVEMENTS DANS LA ZONE MARITIME ET FLUVIALE DE RÉGULATION ET DANS LE PORT	11
8.1. Demande de mouvement :	11
8.2. Règles de circulation dans le chenal d'accès et les plans d'eau :	11
8.3. Caractéristiques des navires admissibles dans le port :	11
8.4. Déhalage le long d'un quai :	12
8.5. Dispositions concernant les conditions de manœuvre et d'accostage :	12
8.6. Signaux réglementant le mouvement des navires :	12
ARTICLE 9. STATIONNEMENT DES NAVIRES, BATEAUX OU ENGINS FLOTTANTS, MOUILLAGE ET RELEVAGE DES ANCRES	12
9.1. Affectations des quais, terre-pleins et de l'outillage :	12
9.2. Mouillage et relevage des ancrs :	12
ARTICLE 10. EXERCICE DU REMORQUAGE	13
ARTICLE 11. EXERCICE DU LAMANAGE	13
ARTICLE 12. PLACEMENT À QUAI ET AMARRAGE	13
12.1. Amarrage :	13
12.2. Conditions particulières :	13
ARTICLE 13. DÉPLACEMENT SUR ORDRE	14
ARTICLE 14. PERSONNEL À MAINTENIR À BORD	14
ARTICLE 15. MANŒUVRE DE CHASSE, VIDANGE POMPAGE	14
ARTICLE 16. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT	14
16.1. Durée des opérations commerciales :	14
16.2. Durée d'occupation des postes à quai :	15
16.3. Chargement et déchargement des navires de varcs secs :	15
ARTICLE 17. DÉPÔT ET ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES	16
17.1. Durée d'occupation des terre-pleins :	16
17.2. Dépôt des marchandises :	16
ARTICLE 18. REJETS D'EAUX DE BALLAST	17
18.1. Qualité des eaux du port :	17
18.2. Profondeur et propreté des plans d'eaux :	17
ARTICLE 19. RAMONAGE – ÉMISSION DE FUMÉES DENSES ET NAUSÉABONDES	17
ARTICLE 20. NETTOYAGE DES QUAIS ET TERRE-PLEINS	18
ARTICLE 21. RESTRICTION CONCERNANT L'USAGE DU FEU ET DE LA LUMIÈRE	18
ARTICLE 22. INTERDICTION DE FUMER	18
22.1. Interdiction de fumer :	18
22.2. Avitaillement des navires en carburants et combustibles :	19

ARTICLE 23. CONSIGNES DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES.....	19
23.1. <i>Généralités</i> :.....	19
23.2. <i>Navires</i> :.....	19
23.3. <i>Installations portuaires</i> :.....	19
23.4. <i>Organisation et répartition des responsabilités</i> :.....	20
23.5. <i>Mise en œuvre des plans de lutte</i> :.....	20
23.6. <i>Forme de radoub</i> :.....	20
ARTICLE 24. CONSTRUCTION, RÉPARATION, ENTRETIEN ET DÉMOLITION DES NAVIRES BATEAUX ET ENGS FLOTTANTS, ESSAIS DES MACHINES.....	20
ARTICLE 25. MISES À L'EAU DES NAVIRES, BATEAUX OU ENGS FLOTTANTS.....	21
ARTICLE 26. PÊCHE, RAMASSAGE D'ANIMAUX MARINS, BAIGNADE.....	21
26.1. <i>Baignade</i> :.....	21
26.2. <i>Plongée Sous-Marine</i> :.....	21
ARTICLE 27. CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES.....	21
27.1. <i>Transports par voie routière</i> :.....	21
27.2. <i>Accès des personnes sur le port</i> :.....	21
27.3. <i>Accès aux installations portuaires</i> :.....	22
27.4. <i>Circulation et stationnement des véhicules</i> :.....	22
ARTICLE 28. RANGEMENT DES APPAREILS DE MANUTENTION.....	22
ARTICLE 29. EXÉCUTION DES TRAVAUX ET D'OUVRAGE.....	23
ARTICLE 30. CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ET RÉPRESSION DE LA MÉCONNAISSANCE DES DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL OU DU PRÉSENT RÈGLEMENT.....	23
ARTICLE 31. SÛRETÉ PORTUAIRE.....	23
31.1. <i>Dispositions générales</i> :.....	23
31.2. <i>Agent de sûreté portuaire</i> :.....	23
ARTICLE 32. MATIÈRES DANGEREUSES.....	23
ARTICLE 33. DÉCHETS D'EXPLOITATION ET RÉSIDUS DE CARGAISON.....	24
33.1. <i>Dispositions générales</i> :.....	24
33.2. <i>Déchets d'exploitation solides</i> :.....	24
33.3. <i>Déchets d'exploitation liquides</i> :.....	24
ARTICLE 34. RÉPRESSION DES INFRACTIONS.....	24
ARTICLE 35. DISPOSITIONS FINALES.....	25
ANNEXE 01. ANNONCE DES NAVIRES – DEMANDE D'AMARRAGE.....	26
ANNEXE 01 (BIS). DEMANDE DE SORTIE.....	27
ANNEXE 01 (TER). DEMANDE DE MOUVEMENT DANS LE PORT.....	28
ANNEXE 02. ADMISSION DES BÂTIMENTS DANS LE PORT.....	29
ANNEXE 03. LAMANAGE.....	30
ANNEXE 04. CONSIGNES GÉNÉRALES DE REMORQUAGE.....	33
ANNEXE 05. REMORQUAGE.....	34
ANNEXE 06. AFFECTATION PRINCIPALE DES QUAIS.....	36
ANNEXE 07. CADENCES DES OPÉRATIONS PORTUAIRES.....	37
ANNEXE 08. SIGNALISATION PORTUAIRE.....	38
ANNEXE 09. RÉCEPTION ET GESTION DES DÉCHETS.....	39
ANNEXE 10. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES NAVIRES VRAQUIERS.....	40

Méthodologie

- ❖ Le présent arrêté complète le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (RGP) tel que défini dans les articles R. 5333-1 et suivants du Code des Transports en tenant compte des spécificités de l'organisation, de l'aménagement et de la nature des trafics du port de commerce de Bayonne.
- ❖ Le présent arrêté est, dans la mesure du possible, calqué sur le règlement général de police pour ce qui concerne la présentation :
 - Lorsqu'intervient une spécificité locale ou une prescription du texte-mère, il est fait référence à l'article concerné du règlement général de police (Réf. Art. RXXXX-X du CT) ;
 - Lorsque aucun changement n'est nécessaire, l'article est rappelé à l'identique (Idem Art. RXXXX-X du CT).

❖ Dans le présent document les compétences de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) ont été mises en évidence. Elles sont écrites encadrées.

Article 1. Champ d'application

(Réf. Art. R5333-1 du CT)

Le présent règlement s'applique dans les limites administratives du port de Bayonne.

Il s'applique également à l'intérieur de la zone maritime de régulation située en dehors de ces limites et comprenant la zone de mouillage et le chenal d'accès au port.

Article 2. Définitions

(Réf. Art. R5333-2 du CT)

Les dispositions générales telle que définies au L5331-1 et les compétences telles que définies au L5331-2, L5331-3 et L5331-4 s'appliquent.

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

- ❖ L'Autorité Portuaire (AP) telle que définie à l'article L5331-5 3° :
L'exécutif de la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes, propriétaire du port.
- ❖ L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) : telle que définie à l'article L5331-6 3° représentée par :
 - ✓ Le Commandant du port : Le capitaine de port responsable du service de la Capitainerie et ayant autorité sur le personnel officier de port.
 - ✓ Les officiers de port : L'officier de port ou l'officier de port adjoint de service au moment où son intervention est requise ou nécessaire.
- ❖ Le Concessionnaire du port : le service portuaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque.
- ❖ Exploitation – domaines de responsabilité : telle que définie à l'article L5331-7 du Code des Transports, l'Autorité Portuaire exerce la police de l'exploitation, l'attribution des postes à quai, la gestion de l'occupation des terre-pleins, en coordination avec le concessionnaire. Elle exerce également la police de la conservation des ouvrages portuaires. Elle associe l'AIPPP dans la rédaction et la mise en place des différents règlements y afférant.
- ❖ Capitainerie : telle que définie à l'article R5331-5 et R5331-10 du Code des Transports, la Capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire ou de l'Autorité Portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.
- ❖ Navire : tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation.

- ❖ 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.
- ❖ 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.
- ❖ 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 (RPM), prévu à l'article L. 5331-2 du code des Transports.

Domaines de compétence : Les compétences de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire et de l'Autorité Portuaire sont celles définies au titre III, article L. 5331-1 et suivants du code des transports, et par la réglementation en vigueur.

L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire exerce la police du plan d'eau, l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, la sécurité de l'amarrage des navires à quai, l'utilisation des remorqueurs sur le plan d'eau ... Elle exerce la police des marchandises dangereuses, de la réglementation concernant le débarquement des déchets d'exploitation et de cargaison.

Elle est également chargée :

- du contrôle de l'application des dispositions de sûreté dans les limites du port,
 - du respect des mesures de sécurité en général et de l'application des consignes de lutte anti-incendie, et de la mise en œuvre du plan d'alerte.
- En coordination avec le Préfet Maritime, le Préfet Terrestre et l'Autorité Portuaire, de l'accès au port des navires en difficultés.

Répression des infractions : L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire exerce la police du plan d'eau, l'organisation, la planification des entrées, sorties et mouvements des navires, et bateaux.

Elle exerce également la police des matières dangereuses.

Les officiers de port sont habilités à dresser procès-verbal contre les contrevenants. Ils peuvent également faire interrompre les opérations de chargement ou de déchargement ou tout avitaillement des navires.

Article 3. Demande d'attribution des postes à quai pour les navires ou bateaux de commerce (Réf. Art. R5333-3 du CT)

3.1. Modalités de concertation entre l'AP et l'AIPPP :

L'Autorité Portuaire exerce la police de l'exploitation dans le port de Bayonne. Conformément à la convention entre l'Autorité Portuaire, (AP) et l'État (AIPPP), la planification et l'organisation du trafic sont effectuées sous l'autorité de la Capitainerie.

3.2. Annonce des bâtiments, demande d'amarrage :

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables :

- aux bâtiments de pêche ou de plaisance pour lesquels les dispositions correspondantes sont régies par l'article 6.
- aux bâtiments de l'État stationnant dans le port.

Les consignataires, les agents maritimes et d'une façon générale, tout représentant à terre des navires attendus sont tenus d'annoncer par écrit les navires dont ils attendent l'arrivée au port.

L'annonce doit être saisie sur le logiciel de gestion d'escale en vigueur au port de Bayonne. En cas de défaillance du logiciel, l'imprimé figurant en annexe 1 du présent document reste en vigueur. D'autres moyens indiqués par la Capitainerie pourront être activés durant toute période couvrant l'indisponibilité.

Toute annonce orale ne peut être prise en compte. Elle doit être confirmée par écrit sans délai.

La saisie des annonces de navires doit comporter au moins tous les renseignements tels qu'ils figurent dans le logiciel d'escale.

Dans le cas d'un navire non présent dans la base de donnée, il appartient aux agents de créer ce nouveau navire en fonction des informations en sa possession.

L'annonce des bâtiments doit être faite de façon ferme dans un délai minimum de 48 heures (il est toléré un délai de 24 heures pour les navires venant d'un port situé à moins de 300 milles de Bayonne) avant l'entrée.

Ce délai est porté à 72 heures ou 96 heures (48 ou 72 heures) suivant le cas, si un ou deux jours chômés entrent dans ce délai.

Le non-respect du délai d'annonce d'un navire lui fait perdre le bénéfice de la priorité qui aurait pu lui être donnée en application de l'article 3.4 et 3.5 ci-après.

Toute demande d'amarrage déposée moins de 24 heures avant l'arrivée du navire pourra n'être prise en considération que 24 heures après son dépôt.

3.3. Placement des navires :

La Capitainerie procède à la désignation des postes à quai, en tenant compte des priorités décrites aux articles 3.4 et 3.5 ci-après, des préférences exprimées et motivées par les représentants des bâtiments, et suivant les critères suivants :

a) Conformité avec l'affectation principale des quais, telle que prévue aux articles 3.4 et 3.5 ci-après.

b) L'ordre de mise à quai des bâtiments devra correspondre à l'ordre de présentation à la bouée d'atterrissage confirmée par message VHF à « BAYONNE PORT », sous réserve qu'ils aient été annoncés conformément à l'article 3.2 et des dispositions suivantes :

- un navire qui, pour des raisons autres que de sécurité, aura différé son entrée dans le port, alors que le quai demandé était disponible et sous réserve que l'accès ait été autorisé par la Capitainerie, perdra son tour d'accostage au quai demandé au bénéfice du navire suivant dans l'ordre des dates et heure d'arrivée sur rade.
- un navire qui s'est présenté à la bouée d'atterrissage et qui a pris contact VHF avec la Capitainerie sans pouvoir entrer au port par suite de circonstances indépendantes de sa volonté, conserve son tour à condition de ne pas avoir effectué entre temps d'opérations commerciales dans un autre port.

3.4. Priorités d'accostage – Généralités :

Des priorités d'accostage sont accordées sur la demande expresse du commandant du navire ou de son consignataire aux navires transportant des marchandises nécessitant l'utilisation d'un outillage spécifique :

- navires transportant des vracs solides nécessitant l'utilisation des bandes transporteuses ;
- navires transportant des vracs liquides à destination des entrepôts installés sur la zone industrielle portuaire ;
- navires destinés aux industries ou activités desservies par des outillages privés.

Il en est de même pour les navires militaires en escale officielle et / ou pour les navires de croisières au quai Edmond Foy. Ainsi que pour les escales de lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance.

La Capitainerie peut déroger aux règles ci-dessus par mesure de sécurité ou pour l'intérêt général du port.

3.5. Priorités d'accostage - Cas particuliers :

Si un navire non prioritaire est en opération commerciale à l'un des postes affecté d'une priorité alors qu'un navire prioritaire pour ce même poste se présente à la bouée d'atterrissage, il aura un délai de 24 heures pour évacuer le poste. Ce délai commence à courir à partir de l'heure de présentation sur rade du navire prioritaire, sous réserve que celui-ci ait été annoncé conformément aux dispositions de l'article 3.2.

Si aucun poste de travail n'est disponible, les dispositions de l'alinéa précédent ne seront pas applicables aux navires qui auront travaillé avec l'organisation, les méthodes et les moyens les plus rapides depuis l'annonce du navire prioritaire.

Tout navire qui aura dû laisser la priorité d'accostage à un navire prioritaire arrivé après lui à la bouée d'atterrissage, bénéficiera des priorités ci-dessus définies pour l'accostage au poste concerné.

Si un navire pouvant bénéficier d'une priorité n'en a pas fait usage, il est considéré comme non prioritaire.

Un navire ne conserve sa priorité que s'il met effectivement en œuvre l'organisation, les moyens et les méthodes de manutention les plus rapides afin de libérer le poste dans les plus brefs délais.

Un navire prioritaire qui n'est pas en mesure d'effectuer ses opérations de manutention perd sa priorité et peut être amené à laisser sa place.

Les navires en attente sur rade ont priorité sur les navires souhaitant changer de poste au cours d'une opération commerciale, sauf dans le cas où le changement de poste est rendu nécessaire par un fait extérieur au navire.

En cas de force majeure, ou pour l'intérêt général du port, la Capitainerie ou l'Autorité Portuaire peut déroger aux règles de priorités ci-dessus.

3.6. Navires réguliers - Priorité spéciale :

Des priorités d'accostage spéciales sont accordées aux navires de ligne régulière sur la demande expresse du navire ou de son consignataire. On entend par ligne régulière : « Ligne ouverte au public selon un itinéraire, un calendrier et un horaire fixés à l'avance ».

Les navires ne bénéficiant pas de la priorité doivent céder la place à l'arrivée sur rade du navire prioritaire dès que les conditions de marée le permettent.

Le navire de ligne régulière hors délais, qui n'est pas dans son créneau d'escale, ne peut prétendre à la priorité. Toutefois selon les circonstances, il pourra conserver sa priorité au-delà de l'horaire initial selon un délai qui sera apprécié par l'Autorité Portuaire.

Article 4. Admission dans le port

(Réf. Art. R5333-4 du CT)

4.1. Documents réglementaires :

Les capitaines de navires doivent adresser à la Capitainerie dans les délais prescrits (article 3.2), et selon la procédure en vigueur dans le port, les documents réglementaires suivants :

- la déclaration d'entrée ;
- la déclaration préalable ISPS ;
- la déclaration déchets ;
- ainsi que tous les documents prévus par les règlements en vigueur.

Les navires transportant des matières dangereuses doivent faire parvenir à la Capitainerie la déclaration de marchandises dangereuses, les navires citernes doivent transmettre les imprimés conformes aux dispositions des annexes I de la convention MARPOL et celles figurant au chapitre 17 du recueil IBC (ancienne Annexe II MARPOL), ainsi que la validité de leurs assurances contre les risques de pollution.

Ces documents doivent parvenir à la Capitainerie dans un délai minimum de 48 heures (il est toléré un délai de 24 heures pour les navires venant d'un port situé à moins de 300 milles de Bayonne) avant l'entrée.

Ce délai passe à 72h pour les navires concernés par une visite par l'Etat du port dans le cadre du MOU.

Les moyens de transmission doivent privilégier en priorité :

- le courrier électronique
- le fax

4.2. Admission des navires citernes chargés de marchandises dangereuses :

Les navires citernes doivent faire connaître par message avant l'arrivée sur rade l'état de leurs appareils de navigation et appareils de manœuvre et de mouillage, ainsi que la validité de leurs assurances contre les risques de pollution (voir article 4.1).

Article 5. Sortie des navires et bateaux de commerce
(Réf. Art. R5333-5 du CT)

Les demandes de sortie doivent être saisies sur le logiciel d'escale au moins deux heures avant l'heure de départ prévue. En cas de défaillance du logiciel, l'imprimé figurant en annexe 01 bis du présent document sera remis en service durant toute la période couvrant l'indisponibilité.

Article 6. Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants
(Réf. Art. R5333-6 du CT)

Les mouvements et la navigation dans le port doivent s'effectuer à une vitesse modérée qui ne soit pas préjudiciable aux autres bâtiments, aux chantiers de travaux maritimes, aux quais et appontements.

Les navires de pêche, de plaisance ou les bateaux circulant ou stationnant dans les limites administratives du port doivent avoir des marques d'identification apparentes. En dehors des trajets les plus courts entre les postes de stationnement et la sortie du port, les évolutions des navires, embarcations et engins de loisir sont soumis à l'autorisation préalable expresse de la Capitainerie du port.

Ils ne doivent pas gêner la manœuvre des navires et s'assurer qu'ils ne vont pas couper la route d'un navire proche sur son avant.

Ils veillent à respecter le règlement international pour prévenir les abordages en mer et naviguent en bordure du chenal.

Sauf autorisation obtenue auprès de la Capitainerie ils ne doivent pas, en outre :

- accoster ailleurs qu'aux appontements du port de plaisance ou aux installations spécialement aménagées à cet effet et régulièrement autorisés,
- mouiller dans les limites administratives du port,
- s'approcher à moins de 25 m des navires transportant des matières dangereuses en opération de chargement ou de déchargement.

Ils doivent :

- obtempérer immédiatement aux ordres des officiers de port transmis par quelque moyen que ce soit.
- dégager rapidement le chenal ou le bassin d'évitage, et se ranger au besoin.

Article 7. Navires militaires français et étrangers
(Idem Art. R5333-7 du CT)

Article 8. Dispositions communes à tous les navires, bateaux ou engins flottants concernant leurs mouvements dans la zone maritime et fluviale de régulation et dans le port
(Réf. Art. R5333-8 du CT)

8.1. Demande de mouvement :

Les navires qui veulent faire mouvement dans le port doivent en faire impérativement la demande à la Capitainerie du port.

La demande doit faire l'objet d'une saisie sur le logiciel en vigueur dans le port. Le modèle en annexe 01 ter ne doit être utilisé qu'en cas de défaillance du logiciel.

Toute annonce orale doit être confirmée par saisie sans délai sur le logiciel d'escale ou par écrit.

Les commandes de remorqueurs destinés à l'assistance et à la manœuvre stipulées dans l'annexe IV doivent être saisies par l'agent sur le logiciel en vigueur.

Toute demande de mouvement (déplacement dans le port ou sortie) doit être déposée à la Capitainerie au moins 2 heures avant l'opération et avant 18 heures pour les mouvements entre 20 heures et 8 heures.

Toute demande de mouvement prévu pour un dimanche ou un jour férié doit être déposée à la Capitainerie la veille avant 18 heures.

La planification des mouvements de navire est établie après concertation avec le service du pilotage.

8.2. Règles de circulation dans le chenal d'accès et les plans d'eau :

Les bâtiments doivent se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM). Sans préjudice des mouvements de navires imposant une vitesse adaptée aux conditions de courants dans l'estuaire et des navires de la marine nationale, la vitesse d'évolution est limitée à 5 nœuds.

Aucun navire à destination ou au départ d'un quai cité en « annexe 6 » ne peut s'engager dans le chenal d'accès ou faire mouvement, s'il n'y a été autorisé au préalable par la Capitainerie du port (voir annexe 08).

Les capitaines et pilotes prennent contact avec la Capitainerie afin d'obtenir l'autorisation des mouvements.

Les mouvements et la navigation dans le port doivent s'effectuer à une vitesse modérée qui ne soit pas préjudiciable aux autres bâtiments, aux chantiers de travaux maritimes, aux quais et appontements.

Toute manifestation nautique, navigation en formation ou exceptionnelle, au départ ou à destination du port de Bayonne, ou passant dans le chenal d'accès du port, doit faire l'objet d'une demande à la Capitainerie du port de commerce au moins une semaine avant la date prévue pour cette manifestation.

8.3. Caractéristiques des navires admissibles dans le port :

L'annexe 02 définit la taille des navires admissibles au port de Bayonne et les modalités d'information en cas de restriction ou de demande de dérogation.

8.4. Déhalage le long d'un quai :

On entend par déhalage le mouvement d'un navire le long d'un quai sur un même linéaire de ce quai sans évitage possible.

Après accord de la Capitainerie les navires sont autorisés à déhaler par leurs propres moyens mais le recours au service du lamanage est obligatoire dès lors que les aussières changent de bollards.

En outre, ils doivent prendre un pilote si le navire déhale de plus de sa longueur, ou si la Capitainerie l'estime nécessaire.

8.5. Dispositions concernant les conditions de manœuvre et d'accostage :

Les obligations en matière de remorquage figurent à l'annexe 4 du présent règlement. Pour l'envoi à terre des amarres, il est interdit d'utiliser des dispositifs ou engins susceptibles de blesser le personnel. L'utilisation de lance-amarres lestés est interdite. Les manœuvres d'accostage et d'appareillage aux quai Edmond FOY et Pierre LEROY ne peuvent avoir lieu qu'aux périodes d'étalement de fin de flot ou en jusant.

8.6. Signaux réglementant le mouvement des navires :

Les signaux portuaires, tels que définis en annexe 08, restent arborés tout le temps que durent les circonstances qui les ont motivés. En dehors de ces circonstances, les signaux sont éteints. En cas de discordance ou de non-allumage des signaux, la régulation de la navigation des navires est régie par la Capitainerie (appel : « BAYONNE PORT ») sur VHF canal 12.

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

(Réf. Art. R5333-9 du CT)

9.1. Affectations des quais, terre-pleins et de l'outillage :

Le document fixant les affectations principales des quais et terre-pleins est annexé au présent règlement (annexe 06).

L'Autorité Portuaire peut, dans l'intérêt général, déroger aux règles d'affectation.

Les outillages sont mis à la disposition des usagers suivant l'ordre des demandes, sous réserve des priorités notamment de mise à quai et des cas d'urgence que le concessionnaire apprécie au regard du règlement d'exploitation de l'outillage.

9.2. Mouillage et relevage des ancrs :

Le mouillage d'une ancre peut être effectué pour faciliter les manœuvres d'évitement, d'appareillage ou d'accostage. Dans cette dernière hypothèse, la Capitainerie doit être informée et la chaîne doit être coulée à long pic durant le séjour du navire à quai.

Article 10. Exercice du remorquage

L'agrément d'une entreprise pour l'exercice du remorquage est prononcé par l'Autorité Portuaire. Les conditions de cet agrément figurent en annexe n° 05 du présent règlement.

Les tarifs de remorquage, ainsi que leurs conditions générales d'application, répondent à la réglementation en vigueur en matière de prix et de fixation de tarifs.

Article 11. Exercice du lamanage

L'agrément des services de lamanage est prononcé par l'Autorité Portuaire. Les conditions de cet agrément figurent en annexe 03 au présent règlement.

Outre l'équipage du bâtiment, seuls les lamaneurs des services agréés par l'Autorité Portuaire peuvent participer aux opérations de lamanage des navires de commerce dans le port.

Les tarifs des prestations obligatoires de lamanage, ainsi que leurs conditions générales d'application, répondent à la réglementation en vigueur en matière de prix et de fixation de tarifs. Les tarifs des prestations accessoires sont librement fixés par accord entre les parties.

Article 12. Placement à quai et amarrage

(Réf. Art. R5333-10 du CT)

12.1. Amarrage :

Les navires doivent se conformer aux consignes édictées par la Capitainerie durant leur séjour à quai. Ces consignes portent notamment sur :

- la mise en place d'un amarrage conforme, utilisant des aussières en bon état, en particulier, les amarres constituées en totalité ou en partie par des fils d'acier ne devront pas présenter de fils cassés ;
- la surveillance et la bonne tenue, de la tension des amarres ;
- le contact avec la Capitainerie par VHF (canal 12) en cas de mauvaise tenue à quai.

Les commandants des navires sont responsables de la sécurité et de la tenue à quai de leur navire. Les navires doivent se conformer aux consignes de sécurité.

Aux quais non équipés de défenses, 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. Les capitaines et patrons doivent faciliter la mise en place des amarres d'un autre navire sur les organes d'amarrage qu'ils utilisent.

12.2. Conditions particulières :

Le port étant soumis à des phénomènes de ressac importants, notamment en période hivernale, les amarres de poste peuvent être imposées par la Capitainerie afin de sécuriser la tenue à quai du navire, et l'utilisation du remorqueur peut-être prescrite lors de la mise à quai et/ou pour le maintien à quai.

Article 13. Déplacement sur ordre
(Réf. Art. R5333-11 du CT)

Tout navire non prioritaire ou ayant perdu sa priorité en application de l'article 3.6 ou ayant terminé ses opérations commerciales, ou ne les ayant pas effectuées aux cadences précisées par l'article 16.1 peut être déplacé d'office et à ses frais à un poste d'attente.

Tout navire à quai n'étant pas en mesure de commencer ses opérations commerciales peut être déplacé d'office et à ses frais à un poste d'attente. Il ne reprend un tour d'accostage qu'après avoir déclaré, par écrit, à l'Autorité Portuaire, qu'il est en mesure d'effectuer ses opérations commerciales. La date et l'heure du dépôt de la déclaration fixeront le nouveau tour d'accostage dans les conditions fixées par l'article 3.2.

Article 14. Personnel à maintenir à bord
(Réf. Art. R5333-12 du CT)

Les navires amarrés dans le port, y compris les bâtiments désarmés, doivent avoir en permanence au moins un gardien à bord, sauf dérogation de la Capitainerie. En outre, tout navire armé doit avoir à son bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et faciliter les mouvements des autres navires. En cas de nécessité, la Capitainerie peut faire déplacer d'office un navire ou bateau aux frais, risques et périls du propriétaire du navire. Elle pourra commander les remorqueurs et le personnel nécessaire, aux frais du navire.

Article 15. Manœuvre de chasse, vidange pompage
(Idem Art. R5333-13 du CT)

Article 16. Chargement et déchargement
(Réf. Art. R5333-14 du CT)

16.1. Durée des opérations commerciales :

Le délai maximal accordé à tout navire accosté à un poste de travail pour y effectuer des opérations de chargement ou de déchargement sera fonction des cadences journalières minimales de manutention figurant en annexe n° 07 au présent règlement.

Le délai maximal, en jours francs, sera donc égal au quotient des cargaisons par les dites cadences minima (sous réserve de conditions atmosphériques permettant le travail et à l'exclusion des dimanches et fêtes légales).

En cas de nécessité, l'Autorité Portuaire peut imposer au commandant d'un navire de procéder à ses opérations de chargement ou déchargement sitôt l'accostage du navire, et en poursuivre l'exécution avec diligence.

Elle pourra imposer un travail continu et/ou la mobilisation de l'ensemble des moyens de manutention disponibles pour accélérer la libération du poste à quai dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Toute manutention présentant un caractère exceptionnel ou nouveau, devra être soumise à l'accord préalable de l'Autorité Portuaire. Dans le cas de marchandises dangereuses l'accord de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire est également requis.

16.2. Durée d'occupation des postes à quai :

Les bâtiments qui ne procéderaient pas à leurs opérations de chargement ou de déchargement par les moyens les plus rapides, pourront lorsque les installations seront demandées par un autre bâtiment, être tenus de les libérer même si cela suppose leur sortie du port.

Tout bâtiment, conditions de marée permettant, doit libérer le poste à quai dès la fin de ses opérations commerciales.

Les marchandises présentant une gêne ou un danger pour l'exploitation du port, pourront, après injonction de l'Autorité Portuaire ou de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire et indépendamment de l'application des peines et amendes prévues par les textes en vigueur, être enlevées aux frais et risques du responsable de celles-ci.

16.3. Chargement et déchargement des navires de varcs secs :

Les navires faisant escale aux postes destinés au déchargement des vracs solides, rive droite aval, zone de Tarnos ou à Blancpignon, dès lors qu'ils utilisent pour leurs opérations des moyens à terre autres que les grues de bord, relèvent des dispositions prévues dans le « recueil des règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers ».

Les opérations de chargement ou de déchargement doivent faire l'objet d'une concertation étroite entre le manutentionnaire et le navire, ils conviennent par écrit de modalités du plan de chargement ou de déchargement selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire. (Voir annexe 10 du présent règlement).
Ce chapitre exclu le chargement de grains qui obéit à une autre réglementation.

L'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire peut interrompre les opérations de chargement ou déchargement du navire si celles-ci mettent en cause la sécurité du navire, de son équipage ou celle du port.

En liaison avec le centre de sécurité des navires, l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire intervient en cas de désaccord entre le capitaine et le responsable à terre des opérations de manutention lorsque ce désaccord peut constituer un danger pour la sécurité ou pour l'environnement.

Le manutentionnaire responsable des opérations à terre doit notifier sans délai au capitaine du navire ainsi qu'à l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire et au Centre de Sécurité des Navires toutes anomalies constatées à bord du navire vraquier. Le manquement à ces obligations entraîne des poursuites à son encontre.

En outre, si le non-respect du plan de chargement ou de déchargement entraîne un accident au port ou en mer dans les limites des eaux territoriales, le capitaine du navire et le responsable à terre des opérations seront poursuivis.

Le non-respect de ces obligations est réglementé par le code des ports maritimes.

Article 17. Dépôt et enlèvement des marchandises
(Réf. Art. R5333-15 du CT)

17.1. Durée d'occupation des terre-pleins :

Les marchandises ne peuvent séjourner au-delà d'un certain délai sur les terre-pleins du port. Passé ce délai, le propriétaire de la marchandise sera contraint d'évacuer sa marchandise en dehors des limites du port.

L'Autorité Portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises peuvent séjourner.

L'entreposage des marchandises dangereuses ainsi que 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 et n'entre donc pas dans le champ des dispositions ci-après.

En application des dispositions de l'article L. 5335-3 du code des Transports, les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées suivant les délais mentionnés dans le règlement d'exploitation du port de Bayonne et les tarifs de l'outillage public.

Le concessionnaire du port est habilité à effectuer le calcul et les démarches de paiement auprès des clients concernés.

En cas de saturation des terre-pleins, passé le délai réglementaire, et après mise en demeure, l'Autorité Portuaire, pourra faire transporter la marchandise aux frais et risques du propriétaire sans préjudice de poursuites ultérieures.

17.2. Dépôt des marchandises :

Le dépôt sur les quais et terre-pleins de marchandises, de matériel, d'engins de pêche tels que fûnes, chaluts et filets est subordonné à l'autorisation préalable de l'Autorité Portuaire et, par délégation, du concessionnaire.

Il est défendu, sauf accord exceptionnel de l'Autorité Portuaire, de faire des dépôts de marchandises aux endroits ci-après :

- sur les voies ferrées et à 1,50 mètre de part et d'autre de la voie ;
- sur les chaussées routières matérialisées ;
- sur les zones réservées au stationnement des véhicules ;
- sur les zones d'évolution des engins de manutention roulants (voies de grues) ;
- sur ou à proximité des bollards et du matériel de sécurité.

Il est défendu à toute personne non munie d'une autorisation spéciale délivrée par l'Autorité Portuaire ou par le propriétaire de la marchandise de prélever une quantité quelconque de marchandise qu'elle provienne du dépôt organisé ou de déversement ayant eu lieu au cours de la manutention ou du transport.

Aucune manutention et dépôt de marchandises ne peuvent avoir lieu :

- contre les bornes à incendie ou sur les prises d'eau, sur les bollards d'amarrage ou leur accès ;
- sur les voies de circulation et d'accès des quais et terre-pleins ;
- dans un rayon de 25 mètres autour de l'ensemble « bouche d'avitaillement, véhicules de distribution » lors des opérations de soutage des bâtiments ;
- dans une zone de 3 mètres de largeur en façade des postes électriques, ainsi que devant leur accès.

Le dépôt ou stationnement des marchandises dangereuses est soumis à l'autorisation de la Capitainerie.

Article 18. Rejets d'eaux de ballast (Réf. Art. R5333-16 du CT)

18.1. Qualité des eaux du port :

Aucune opération de déballastage ne peut être effectuée dans le port si les eaux contenues représentent un danger pour l'environnement.

Il est interdit de rejeter des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, insalubres, incommodes ou en suspension.

Il est interdit de procéder au nettoyage des matières pulvérulentes ou friables en les rejetant dans les eaux du port.

Il est interdit de jeter des ordures ou des matières infectes quelconques dans les eaux du port et ses dépendances.

La Capitainerie ou l'Autorité Portuaire peut ordonner l'arrêt des opérations de manutention lorsque ces dernières :

- créent un risque grave pour la salubrité publique ;
- entraînent une pollution inadmissible des autres marchandises manutentionnées ;
- entraînent une gêne grave pour les activités portuaires ou industrielles.

18.2. Profondeur et propreté des plans d'eaux :

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériaux ou salissure, quelle qu'en soit l'origine, doivent être immédiatement déclarés à la Capitainerie du port.

Le responsable de rejet ou déversement, capitaine, manutentionnaire responsable exploitant, directeur d'une installation industrielle... sera tenu de faire nettoyer le plan d'eau de rétablir les profondeurs si le déversement ou rejet a été tel qu'il diminue les profondeurs utiles, sans préjudice des poursuites.

Article 19. Ramonage – Emission de fumées denses et nauséabondes (Réf. Art. R5333-17 du CT)

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

Article 20. Nettoyage des quais et terre-pleins

(Réf. Art. R5333-18 du CT)

Il est interdit de déposer ou d'abandonner des déchets, détritiques et ordures de toutes natures sur les quais, terre-pleins et ouvrages portuaires. De même, il est interdit de déposer du matériel ou de faire tout autre dépôt à proximité ou contre les équipements de sécurité destinés à l'amarrage des navires.

Les entreprises qui participent aux opérations telles que manutention, conditionnement, vérification, etc, sur les marchandises, y compris dans les zones définies par le décret 2009-875 du 17 juillet 2009, article 20, doivent conduire leurs chantiers de façon à provoquer le moins de salissures possible.

Les entreprises qui sont autorisées à occuper un terre-plein situé en dehors des zones définies par l'article 20 du décret 2009-875 du 17 juillet 2009 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 quais et terre-pleins doivent maintenir leurs chantiers propres et assurer l'enlèvement à leurs frais, de tous les déchets, déblais à l'expiration du chantier.

L'Autorité Portuaire pourra faire nettoyer les terre-pleins aux frais d'un occupant défaillant après mise en demeure restée sans suite.

Article 21. Restriction concernant l'usage du feu et de la lumière

(Réf. Art. R5333-19 du CT)

Tout feu est interdit sauf accord de la Capitainerie qui définit pour chaque demande les précautions minimales à prendre.

Article 22. Interdiction de fumer

(Réf. Art. R5333-20 du CT)

22.1. Interdiction de fumer :

Il est strictement interdit de fumer aux abords des postes à vrac liquide et des navires en opération d'avitaillement et notamment :

- dans les cales d'un bâtiment, dès son entrée dans le port ;
- sur le pont du bâtiment lorsque les panneaux de cale sont ouverts, ou lorsque des marchandises susceptibles de brûler ou d'exploser y sont déposées ;
- sur le pont des navires citernes contenant des marchandises dangereuses ou non dégazés ;
- pendant les opérations de soutage, ou de manutention de matières dangereuses.

Il est également interdit de fumer sur les terre-pleins et dans les hangars où sont déposées des marchandises combustibles ou dangereuses.

22.2. Avitaillement des navires en carburants et combustibles :

L'avitaillement des navires en carburants et combustibles ne peut se faire qu'après autorisation de la Capitainerie. Toutes les précautions seront prises pour éviter tout risque de pollution, d'incendie ou d'explosion.

Toute livraison d'hydrocarbures à quelque poste que ce soit devra, lors des manutentions, faire l'objet de la mise en place d'une signalisation avertissant le public du danger présenté par ces manutentions et portant la mention en lettres rouges sur fond blanc

"Danger - Interdiction de fumer"

La mise en place de cette signalisation est à la charge de l'avitailleur.

Au moins deux extincteurs devront être disposés, prêts à fonctionner, à proximité du lieu de manutention, l'un du côté avitailleur, l'autre du côté de l'avitailé.

Article 23. Consignes de lutte contre les sinistres

(Réf. Art. R5333-21 du CT)

23.1. Généralités :

Toute personne, capitaine, patron, gardien... en présence d'un sinistre doit immédiatement donner l'alerte, en avertissant notamment la Capitainerie du port et les services du SDIS.

23.2. Navires :

Si un sinistre se déclare à bord d'un navire se trouvant dans les limites administratives du port, le capitaine du navire prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai la Capitainerie dont le personnel donne l'alerte conformément au code des ports maritimes et au règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes.

23.3. Installations portuaires :

Si le sinistre concerne une installation portuaire, l'exploitant prend toutes les mesures prévues et nécessaires pour maîtriser le sinistre. Il avertit le centre opérationnel d'incendie et de secours (CODIS) et la Capitainerie.

23.4. Organisation et répartition des responsabilités :

Le commandant du port ou son représentant prend, si besoin est, les premières mesures strictement et immédiatement nécessaires, jusqu'à l'arrivée du commandant des opérations de secours.

Si le sinistre concerne un navire, les équipes de secours restent sous les ordres et la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques respectifs, capitaine du navire d'une part et le commandant des opérations de secours d'autre part.

Les capitaines et équipages des navires avoisinant se tiennent prêt à prendre les mesures prescrites par les officiers de port.

Aucun déplacement de navire ne peut être effectué sans l'ordre ou l'agrément du commandant du port ou de son représentant.

23.5. Mise en œuvre des plans de lutte :

Nonobstant les responsabilités du maire en la matière, les plans suivants peuvent être déclenchés :

- Plan Opération Interne (POI) de l'exploitant du site, si le sinistre concerne ses installations ;
- Plan Portuaire de Sécurité (PPS) du port, dès lors que le sinistre survient dans les limites du port ;
- Plan Particulier d'Intervention (PPI) dès que le sinistre est susceptible de dépasser les limites du port (Préfecture).

23.6. Forme de radoub :

Pendant toute la durée de stationnement dans la forme de radoub, les bâtiments doivent prendre les dispositions nécessaires en matière de prévention et de lutte contre l'incendie.

Il ne devra pas y être déversé de produits susceptibles de provoquer une pollution, notamment par hydrocarbures.

En cas de pollution accidentelle ou volontaire, toutes dispositions devront être prises de concert par le capitaine du navire et l'exploitant du bassin pour faire cesser la pollution et la supprimer par écrémage, épandage de produits absorbants, barrage ou dispersant.

Les travaux et réparations faisant appel à des feux nus sont encadrés par le RPM et RPPPB de compétence Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire.

Article 24. Construction, réparation, entretien et démolition des navires bateaux et engins flottants, essais des machines (Réf. Art. R5333-22 du CT)

Autorisation doit être demandée à la Capitainerie pour les opérations d'entretien tel que peinture ou ponçage, les travaux à chaud, et les immobilisations des navires suite à des travaux sur leur machine. Les demandes doivent être adressées selon les modèles en vigueur.

L'usage des sirènes, sifflets et tout autre engin sonore, sauf pour motif de navigation, est interdit dans le port.

Article 25. Mises à l'eau des navires, bateaux ou engins flottants
(Réf. Art. R5333-23 du CT)

Aucune mise à l'eau d'un navire ne peut avoir lieu sans l'accord de la Capitainerie, une déclaration et demande d'autorisation doivent être transmises au moins trois jours avant l'opération.

Article 26. Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade
(Réf. Art. R5333-24 du CT)

26.1. Baignade :

La baignade et la mise à l'eau d'engins de plage sont interdites dans les limites du port, sauf dans le cadre de manifestations nautiques régulièrement autorisées par l'Autorité Portuaire après avis de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire.

26.2. Plongée Sous-Marine :

La pratique de la plongée sous-marine est interdite, sauf autorisation exceptionnelle de la Capitainerie pour la réalisation de travaux ou d'inspections subaquatiques. Lorsqu'une plongée aura été autorisée le ou les plongeurs devront être accompagnés par une embarcation de sécurité arborant le pavillon « A » du code international des signaux.

Article 27. Circulation et stationnement des véhicules
(Réf. Art. R5333-25 du CT)

27.1. Transports par voie routière :

Les transports par voie routière, quelle que soit la nature du produit transporté, devront se faire avec un maximum de précautions pour éviter le déversement du produit. A cet effet, chaque fois que nécessaire, seront mis en place des dispositifs de retenue appropriés tels que ridelles, bâches, filets ou autres.

27.2. Accès des personnes sur le port :

L'accès de tout terre-plein, quai, ou terrain portuaire clos est strictement interdit aux personnes, véhicules et engins non directement liés à l'activité portuaire ou aux entreprises travaillant dans les zones concernées.

L'accès sur le port se fait aux risques et périls des personnes qui y pénètrent, ils doivent bénéficier d'une autorisation d'accès (conformément à l'article 27.3) délivrée par le concessionnaire par délégation de l'Autorité Portuaire.

Le camping et le caravanning sont interdits sur toute l'étendue du domaine portuaire, ainsi que tous feux non expressément autorisés par l'Autorité Portuaire.

27.3. Accès aux installations portuaires :

L'accès aux autres ouvrages, quais et terre-pleins, ainsi qu'à toute zone interdite de manière occasionnelle et signalée aux personnes étrangères à l'activité portuaire, est strictement interdit.

Il est strictement interdit de bloquer les systèmes de fermeture du port, portails ou autres, ou de causer, par quelque moyen que ce soit obstacle au bon fonctionnement des systèmes de fermeture et de contrôle des accès du port et de ses terre-pleins.

27.4. Circulation et stationnement des véhicules :

Sur les voies non ouvertes à la circulation publique, sur les quais et terre-pleins, Les règles de signalisation, de priorité et de circulation applicables sont celles du code de la route.

Les seules dérogations concernent les véhicules et autres engins de manutention en opération. Toutefois eu égard à la sécurité des personnels aux abords des quais, lors des opérations liées aux mouvements des navires, reprises d'amarrage, ou toute autre opération sur les quais, les engins de manutention doivent évoluer avec prudence.

En dehors des périodes évoquées ci-dessus, les véhicules doivent, en priorité, emprunter les voies et allées matérialisées. Sur les terre-pleins, ils doivent circuler à vitesse réduite qui ne devra en aucun cas dépasser 30 km/h. Le stationnement n'est autorisé que dans les zones aménagées à cet effet, ou à défaut, en dehors des zones réservées à la manutention et au stockage.

Le stationnement des véhicules est interdit :

- sur les voies de circulation matérialisées ;
- sur les voies ferrées et à 1,50 mètres de part et d'autre de la voie ;
- sous les engins de levage sur rails ou à poste fixe et à l'intérieur du gabarit engagé par ces engins lors de leurs déplacements et mouvements ;
- contre les bollards, le matériel de sécurité et leur accès ;
- sur les câbles et prises d'alimentation électrique des engins de manutention roulants ;
- sur les postes de transformation électrique souterrains ;
- sur les bornes à incendie, les prises d'eau et leurs accès ;
- dans un rayon de 25 mètres autour de l'ensemble "bouche d'avitaillement, véhicule de distribution" lors des opérations de soutage des bâtiments ;
- sous les bandes transporteuses de produits.

Article 28. Rangement des appareils de manutention (Réf. Art. R5333-26 du CT)

A la fin de chaque période de travail, les matériels mobiles de manutention sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, et terre-pleins, dans les zones autorisées par le concessionnaire ou l'Autorité Portuaire.

Article 29. Exécution des travaux et d'ouvrage (Réf. Art. R5333-27 du CT)

L'exécution de travaux et d'ouvrage de toute nature sur les quais et terre-pleins sont subordonnée à une autorisation de l'Autorité Portuaire.

Article 30. Conservation du domaine public et répression de la méconnaissance des dispositions du règlement général ou du présent règlement (Réf. Art. R5333-28 du CT)

Sous réserve des autorisations d'occupation temporaire du domaine public portuaire affecté au port, la vente de produits de toute nature est interdite sur ce domaine en dehors des emplacements désignés à cet effet.

Article 31. Sûreté portuaire

*Livre III, Titre II, Chapitre I du code des Transports
Code ISPS, Règlement de l'UE 725/ 2004, Directive européenne 2005/65*

31.1. Dispositions générales :

L'Autorité Portuaire définit et met en œuvre les mesures de sûreté dans les emprises terrestres hors installations portuaires.

L'application des dispositions de sûreté à l'intérieur des installations portuaires relève de l'exploitant / agent de sûreté portuaire de l'installation.

La sûreté des plans d'eau inclus dans la zone portuaire de sûreté relève de la compétence de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire laquelle définit les dispositions en concertation avec l'Autorité Portuaire.

31.2. Agent de sûreté portuaire :

La mise en œuvre du plan de sûreté portuaire sur le port de Bayonne incombe à l'agent de sûreté portuaire.

Il travaille en collaboration étroite avec les agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) du port.

Article 32. Matières dangereuses

Les prescriptions concernant les émanations de gaz et autre ventilation de citerne qui relèvent des opérations commerciales aux postes spécialisés, sont traitées dans le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Bayonne.

Article 33. Déchets d'exploitation et résidus de cargaison

33.1. Dispositions générales :

Les navires sont tenus de notifier la nature et la quantité de déchets qu'ils ont à bord à l'arrivée au port de Bayonne.

Cette déclaration est transmise par l'agent du navire à la Capitainerie sur le formulaire conforme à la directive européenne.

Ce formulaire pourra être complété au moment de la création d'annonce dans le logiciel d'escale, ou bien à l'occasion des mises à jour de la même annonce.

En tout état de cause, la notification devra être effective au moins 24 heures avant l'arrivée du navire, ou au départ du port précédent si celui-ci est à moins de 24 heures du port de Bayonne.

En cas de défaillance, il sera fait application de la réglementation en vigueur, voir annexe 09.

33.2. Déchets d'exploitation solides :

Les navires sont tenus de déposer leurs déchets dans les bennes identifiées à cet effet. Les capitaines de navires sont tenus de notifier à la Capitainerie la quantité de déchets débarqués.

Le plan déchets précise la répartition et les lieux de collecte.

33.3. Déchets d'exploitation liquides :

La Capitainerie donne son autorisation à leur débarquement, éventuellement assortie de prescriptions de sécurité.

Les conditions de ramassage et d'élimination des déchets liquides d'exploitation doivent répondre au plan de gestion des déchets. Le concessionnaire organise l'évacuation moyennant une taxe spéciale d'enlèvement.

Le bordereau de dépôt de déchets est adressé à la Capitainerie par l'intermédiaire de l'agent ou du navire.

Article 34. Répression des infractions

Les infractions aux dispositions du présent règlement seront sanctionnées conformément au chapitre VII : Police de la grande voirie du Code des Transports,

Article 35. Dispositions finales

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et d'informations (RAAI) de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques.

Monsieur le Chef du Service Développement et Exploitation du Port de Bayonne est chargé d'adresser ampliation au titre de l'Autorité Portuaire à :

- Monsieur le maire d'Anglet ;
- Monsieur le maire de Bayonne ;
- Monsieur le maire de Boucau ;
- Monsieur le maire de Tarnos ;
- Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque, délégataire du port de commerce de Bayonne ;
- Monsieur le Président de l'Agglomération Côte Basque Adour, concessionnaire du port de plaisance du Brise-Lames à Anglet ;
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Atlantiques ;
- Monsieur le Commandant du port de commerce de Bayonne ;

chacun en ce qui le concerne, est chargé d'assurer l'exécution du présent règlement.

Annexe 01. Annonce des navires – Demande d’amarrage
(Annexe à l’article 3.3 du présent RPPPB)

ANNONCE DES NAVIRES - DEMANDE D'AMARRAGE

NOM DU NAVIRE PAVILLON

E.T.A. RADE BAYONNE

CONSIGNATAIRE

MANUTENTIONNAIRE

ARMATEUR

GARDIENNAGE (pour navires dangereux): Nom de la société:.....

PORT DE PROVENANCE.....

PORT DE DESTINATION.....

LONGUEUR. LARGEUR T.E MAXI ETE.....

JAUGE BRUTE JAUGE NETTE.....

T.E ARRIVEE T.E SORTIE

PROPULSEUR D'ETRAVE (Cocher la case utile). .NON ☐ OUI ☐ PUISSANCE.

REMORQUEUR(S) DEMANDE (S).(Cocher la case utile) 2 ☐ 1 ☐ 0 ☐

MATIERES DANGEREUSES EN TRANSIT.....

MARCHANDISE(S) A L'ENTREE Nature :Quantité :.....

Nature :Quantité :.....

Nature :Quantité :.....

MARCHANDISE(S) A LA SORTIE Nature :Quantité :.....

Nature :Quantité :.....

POSTES DEMANDES n°1 Quai :..... N° de bollards.....

Bord à Quai (Cocher la case utile) Bâbord ☐ Tribord ☐ Indifférent ☐

n°2 Quai:..... N° de bollards.....

Bord à Quai (Cocher la case utile) Bâbord ☐ Tribord ☐ Indifférent ☐

MANIFOLD : DISTANCE / ETRAVE.

DECHARGEMENT SUR TAPIS (Cocher la case utile)

Amont ☐ Aval ☐

DEMANDE DU BENEFICE DE LA PRIORITE .(Cocher la case utile)

NON ☐ OUI ☐

Annexe 01 (bis). Demande de sortie
(Annexe à l'article 5 du présent RPPPB)

DEMANDE DE SORTIE

NOM DU NAVIRE **PAVILLON**

CONSIGNATAIRE

MANUTENTIONNAIRE

ARMATEUR

PORT DE DESTINATION

LONGUEUR. **LARGEUR** **T.E MAXI ETE.....**
T.E SORTIE

PROPULSEUR D'ETRAVE (*Cocher la case utile*). **NON** ☐ **OUI** ☐ **PUISSANCE.**

REMORQUEUR(S) DEMANDE (S).(*Cocher la case utile*) **.2** ☐ **1** ☐ **0** ☐

MATIERES DANGEREUSES EN TRANSIT.....

MARCHANDISE A LA SORTIE Nature :.....Quantité :.....

Date de la demande		Date et heure de réception	
Signature du demandeur		Visa Capitainerie	

Annexe 01 (ter). Demande de mouvement dans le port
(Annexe à l'article 8 du présent RPPPB)

DEMANDE DE MOUVEMENT DANS LE PORT

NOM DU NAVIRE **PAVILLON**

CONSIGNATAIRE

MANUTENTIONNAIRE

LONGUEUR..... **LARGEUR**..... **T.E MAXI ETE**.....
T.E AU MOMENT DU MOUVEMENT DEMANDE..... **T.E SORTIE**.....

PROPULSEUR D'ETRAVE (Cocher la case utile). **NON** ☐ **OUI** ☐ **PUISSANCE.**

REMORQUEUR(S) DEMANDE (S).(Cocher la case utile) **2** ☐ **1** ☐ **0** ☐

POSTE DEMANDE Quai : N° de bollards :

Bord à Quai (Cocher la case utile) **Bâbord** ☐ **Tribord** ☐ **Indifférent** ☐

DECHARGEMENT SUR TAPIS (Cocher la case utile) **Amont** ☐ **Aval** ☐

DEMANDE DU BENEFICE DE LA PRIORITE (Cocher la case utile) **NON** ☐ **OUI** ☐

Date de la demande		Date et heure de réception	
Signature du demandeur		Visa Capitainerie	

Annexe 02. Admission des bâtiments dans le port
(Annexe à l'article 8.3 du présent RPPPB)

ADMISSION DES BATIMENTS DANS LE PORT

Caractéristiques du navire de référence:

Longueur : 160 m Largeur : 25 m T.E entrée : 8.70 m T.E sortie : 9,60 m

1) - L'accès d'un navire présentant des caractéristiques supérieures à celles du navire de référence, peut être autorisé par la Capitainerie du port, après avis du pilotage.

les caractéristiques maximales admissibles sont fixées comme suit :

- ✓ Longueur hors tout $\square$ 180 m
- ou
- ✓ Largeur hors tout $\square$ 30 m
- ou
- ✓ Creux maximal $\square$ 16.50 m
- ou
- ✓ Volume : $L_{HT} * I_{HT} * \text{creux maximal} \square 85\,000\text{ m}^3$

2) - Les restrictions météorologiques et hydrologiques seront vues au cas par cas.

Annexe 03. Lamanage
(Annexe à l'article 11 du présent RPPPB)

LAMANAGE

1 - Les Services de lamanage agréés doivent obligatoirement être en mesure d'assurer les prestations suivantes :

- ✓ opérations d'amarrage et de désamarrage des bâtiments lors de leur arrivée, de leur départ ou de leurs mouvements dans le port, ainsi que leurs déhalages éventuels ;
- ✓ opérations, définies au 7, nécessitées par des impératifs de sécurité.

2 - Outre l'équipage du bâtiment, seuls les lamaneurs des services agréés par l'Autorité Portuaire peuvent participer aux opérations de lamanage des bâtiments de commerce dans le port.

Toutefois, pour certaines opérations spécialisées, opérations exigeant une technicité ou des mesures de sécurité particulières, l'Autorité Portuaire peut agréer des opérateurs ne faisant pas obligatoirement partie des services agréés au sens des dispositions prévues ci-après.

3 - La Capitainerie peut exiger l'utilisation par un bâtiment déterminé d'un service de lamanage agréé, lorsqu'ils estiment que l'équipage du bâtiment n'est pas en mesure d'effectuer les opérations de lamanage de manière satisfaisante en toute sécurité, tant pour le bâtiment en cause que pour les ouvrages portuaires et/ou pour les bâtiments en opération ou en stationnement dans les eaux portuaires.

4 - Les services de lamanage agréés sont tenus d'assister à tout moment tous les bâtiments qui en font la demande et d'intervenir en tous points du port, et où cela est techniquement possible.

5 - Les services de lamanage agréés doivent disposer à tout moment du matériel nécessaire au travail à effectuer et en particulier du matériel pour saisir, halier et capeler les amarres des plus gros bâtiments susceptibles d'être admis au port. Ce matériel doit être entretenu en bon état de fonctionnement, être renouvelé en fonction de son usure et satisfaire aux règlements en vigueur.

6 - Les services de lamanage agréés sont tenus, en toutes circonstances, de disposer d'un personnel suffisant en qualité et en nombre pour assurer le lamanage dans des conditions optimales.

Le service de lamanage doit pouvoir être assuré, tant de jour que de nuit, y compris les samedis, dimanches et jours fériés.

En cas de grève, les services de lamanage agréés devront assurer un service réduit, afin d'être en mesure d'exécuter toute opération de lamanage rendue indispensable pour des raisons de sécurité.

7 - Les services de lamanage agréés sont tenus de prêter assistance aux bâtiments en difficulté pour leurs mouvements, manœuvres, amarrages et d'une façon générale pour tout ce qui touche à la sécurité des bâtiments et des ouvrages du port.

En cas de sinistre (incendie, abordage, naufrage, pollution, etc.) les services de lamanage agréés sont tenus de mettre leurs moyens à la disposition de l'autorité responsable de l'organisation des secours sur simple injonction de l'Autorité Portuaire ou de la Capitainerie.

8 - Les Services de lamanage agréés peuvent effectuer des prestations accessoires dans la mesure où ces prestations ne nuisent pas à la bonne exécution des prestations obligatoires définies au 1 de la présente annexe.

9 - L'agrément des services de lamanage est prononcé par l'Autorité Portuaire. Cet agrément porte à la fois sur chacun des membres du personnel désigné nominativement, y compris la personne ayant engagé l'entreprise et désignée dans ce qui suit par "le titulaire de l'agrément", et sur le matériel.

L'agrément pourra fixer, en fonction de la taille des bâtiments à amarrer, la composition des équipes et le matériel à mettre en œuvre.

Les demandes d'agrément pourront être présentées solidairement avec un sous-traitant, dans la mesure où celui-ci accepte par écrit les clauses et conditions réglementant le lamanage et répond à ces mêmes conditions.

Dans cette hypothèse, le demandeur et le sous-traitant sont solidaires pour l'exercice du lamanage, le demandeur restant en tout état de cause responsable, vis-à-vis de l'Autorité Portuaire, de l'exécution du service de lamanage.

Si un ou plusieurs services de lamanage agréés existent déjà sur le port, il ne pourra être délivré de nouvel agrément qu'après examen par le Conseil Portuaire des conséquences de la délivrance de ce nouvel agrément, notamment sur l'équilibre d'exploitation du ou des services spécialisés existants, ce ou ces derniers entendus.

10 - Le dossier de demande d'agrément sera présenté comme suit :

- ✓ une demande écrite signée par une personne pouvant engager l'entreprise ;
- ✓ dans le cas de sous-traitance, l'engagement écrit du sous-traitant ;
- ✓ une liste nominative des membres du personnel avec leurs qualifications ;
- ✓ une attestation sur l'honneur que le personnel embarqué, sur le matériel nautique, satisfait aux conditions réglementaires pour être inscrit sur un rôle d'équipage et qu'il soit effectivement inscrit sur le même rôle que le matériel qui sera mis en œuvre ;
- ✓ une attestation sur l'honneur qu'au moins la moitié du personnel embarqué est titulaire des certificats ou brevets exigés pour la conduite du matériel nautique utilisé ;
- ✓ une liste des matériels qui seront mis en œuvre ainsi que leurs caractéristiques techniques.

Toute modification, qu'elle soit relative à la qualification du personnel ou à son nombre, ou au matériel, devra être soumise par le titulaire de l'agrément, à celui de l'Autorité Portuaire.

11 - L'entreprise est tenue, sur demande de l'Autorité Portuaire, d'assurer en toutes circonstances un service minimum de sécurité. Les conditions techniques de ces obligations seront déterminées par l'Autorité Portuaire, après consultation de l'entreprise. Les répercussions financières de ces obligations seront prises en compte pour l'établissement des tarifs.

12 - Les titulaires d'agrément répondent devant l'Autorité Portuaire du respect des conditions générales de l'agrément.

Faute par un service de lamanage agréé de respecter ces conditions, le titulaire de l'agrément sera mis en demeure, par l'Autorité Portuaire, de les respecter, il devra alors prendre immédiatement les mesures nécessaires pour satisfaire aux dites conditions.

Après une mise en demeure restée sans effet, il pourra être prononcé la suspension ou la déchéance de l'agrément par décision conjointe des préfets des départements des Landes et des Pyrénées Atlantiques, le titulaire de l'agrément entendu. Le service de lamanage considéré doit alors cesser cette activité sur le port.

13 - Les tarifs des prestations obligatoires de lamanage, ainsi que les conditions générales d'application du tarif, répondent à la réglementation en vigueur en matière de prix et de fixation de tarifs.

14 - Les tarifs de prestations accessoires sont librement fixés par accord entre les parties.

Annexe 04. Consignes générales de remorquage
(Annexe à l'article 8.2 du présent RPPPB)

CONSIGNES GENERALES DE REMORQUAGE

Un remorqueur est obligatoire :

Pour tous les navires manœuvrant aux postes E. Foy et P. Leroy d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 unités.

Un remorqueur est obligatoire sauf si le navire est pourvu d'un propulseur d'étrave opérationnel et efficace :

- pour tous les navires d'une longueur supérieure ou égale à 90 m transportant des marchandises dangereuses liquides en vrac et identifiées dans l'annexe I de MARPOL et le chapitre 17 du recueil IBC.
- pour tous les navires d'une longueur supérieure ou égale à 100 m manœuvrant à des postes constitués par des ducs d'Albe ou gabions.
- pour tous les navires d'une longueur supérieure ou égale à 120 m.

Deux remorqueurs sont obligatoires ou un seul si le navire est pourvu de propulseurs latéraux opérationnels et efficaces :

- pour tout navire d'une longueur supérieure ou égale à 140 m manœuvrant aux postes Maïsica, Blancpignon et St Gobain.
- pour tout navire d'une longueur supérieure ou égale à 140 m et de tirant d'eau de plus de 8 m lors :
 - ✓ Des manœuvres aux postes T1,T2
 - ✓ Des évitages
- Pour tout mouvement de navire d'une longueur supérieure ou égale à 160 m, ou de plus de 25 m de largeur HT.

Les commandes des remorqueurs doivent être effectuées sur le logiciel d'escale par l'agent maritime et doublées par téléphone.

Cas particuliers :

Informations erronées, propulseur d'étrave en avarie, problème de machine.

Le pilote doit en informer la Capitainerie, la commande du ou des remorqueurs est opérée selon l'urgence, soit en directe auprès du remorqueur ou via l'agent.

Annexe 05. Remorquage
(Annexe à l'article 10 du présent RPPPB)

REMORQUAGE

1 - L'agrément d'une entreprise pour l'exercice du remorquage est prononcé par l'Autorité Portuaire.

2 - Sans préjudice des réglementations en vigueur, l'obtention et le maintien de l'agrément d'une entreprise pour l'exercice du remorquage dans un port maritime par l'Autorité Portuaire sont subordonnés aux conditions suivantes :

- les matériels que l'entreprise propose de mettre et de maintenir en service doivent être adaptés aux tâches auxquelles ils sont destinés et être maintenus en bon état de fonctionnement.
- la liste de ces matériels (remorqueurs et autres engins) doit être soumise annuellement à l'Autorité Portuaire avec, pour chacun d'eux, les caractéristiques principales de ses performances.

Les demandes d'agrément pourront être présentées solidairement avec un sous-traitant, dans la mesure où celui-ci accepte par écrit les clauses et conditions réglementant le remorquage et répond à ces mêmes conditions.

Dans cette hypothèse, le demandeur et le sous-traitant sont solidaires pour l'exercice du remorquage, le demandeur restant en tout état de cause responsable, vis-à-vis de l'Autorité Portuaire, de l'exécution du service du remorquage.

Si un ou plusieurs services de remorquage agréés existent déjà sur le port, il ne pourra être délivré de nouvel agrément qu'après examen par le Conseil portuaire des conséquences de la délivrance de ce nouvel agrément, notamment sur l'équilibre d'exploitation du ou des services spécialisés existants, ce ou ces derniers entendus.

3 - Toute modification permanente ou de durée supérieure à un mois dans la composition du parc de remorquage doit être annoncée préalablement à l'Autorité Portuaire.

4 - L'entreprise informera la Capitainerie du port et les usagers ou leurs représentants des conditions d'exploitation du service du remorquage (horaires, moyens disponibles avec leurs caractéristiques) des prestations offertes et des conditions de fourniture de ces prestations ainsi que des modifications temporaires des prestations offertes.

En particulier, l'entreprise tiendra régulièrement, et dans toute la mesure du possible préalablement, la Capitainerie du port informée de toutes les modifications ou indisponibilités temporaires de ses moyens.

5 - L'entreprise est tenue de satisfaire toute demande de remorquage portuaire dans la mesure où le matériel demandé est disponible. Aucune discrimination ne peut être opérée entre les usagers.

L'entreprise doit respecter les priorités de mouvements des navires fixées par la Capitainerie du port, pour l'attribution des moyens de remorquage demandés par ses clients.

6 - L'entreprise est tenue, sur demande de la Capitainerie ou de l'Autorité Portuaire, d'armer un ou plusieurs remorqueurs pour assurer une veille permanente et d'assurer en toutes circonstances un service minimum de sécurité.

Le service du remorquage est assuré par la CCIBPB. Le remorqueur portuaire BALEA est armé par du personnel marin de la CCIBPB formé aux manœuvres de remorquage.

La pilotine / remorqueur de la société de Pilotage pourra intervenir en appui ou en suppléance du remorqueur de la CCIBPB suivant les usages en vigueur au Port de Bayonne.

En activité normale :

Le remorqueur portuaire BALEA sera :

- mobilisé pour toutes les manœuvres commandées, de jour comme de nuit.
- mobilisé pour toutes les veilles commandées par la Capitainerie, de jour comme de nuit, en cas de mauvais temps et pour les manœuvres de navires dont la LOA est supérieure à 130m.
- hors les deux cas de figure ci-dessus, l'équipage rejoindra le remorqueur portuaire BALEA sous 45 minutes après que la demande soit parvenue au capitaine du remorqueur (de jour comme de nuit).

La pilotine remorqueur ST BERNARD sera :

- mobilisée pour assurer la veille de jour comme de nuit sauf pour les navires dont la LOA est supérieures à 130m.

En cas d'incidents navires (black/assistance):

La pilotine remorqueur ST BERNARD :

- le pilote est à bord du navire concerné, le ST BERNARD est en veille, il est mobilisé et il intervient.

Le remorqueur portuaire BALEA :

- après que la demande d'intervention soit parvenue au capitaine, l'équipage rejoint le BALEA sous 45 minutes.

Annexe 06. Affectation principale des quais
(Annexe à l'article 9.1 du présent RPPPB)

AFFECTATION PRINCIPALE DES QUAIS

PRODUITS	NOM DU QUAI	LONGUEUR R DE QUAÏ	NOM DU POSTE	LONGUEUR DU POSTE	OBSERVATIONS
RIVE GAUCHE					
Escales officielles Croisières	Edmond Foy	240 m	id	id	Quai d'honneur
Marchandises diverses	Armand Gommès	180 m	id	id	
Marchandises diverses	Edouard CASTEL	198 m	E. CASTEL DUR	id	
Soufre liquide		140 m	E. CASTEL Ducs d'Albe	id	
RIVE DROITE AMONT					
Véhicules	Pierre Leroy	135 m	id.	id.	Postes pour rouliers à porte axiale
Remorques	Saint Bernard	128 m	Id.	id.	
Marchandises diverses + Grumes			Quai St Bernard		Quai en dur
	St Gobain	110 m	id.	id.	Poste sur Ducs d'Albe.
Céréales	Maïsica	210 m	id.	id.	Poste privé sur 5 gabions et 3 ducs d'Albe.
RIVE DROITE AVAL					
Billettes d'acier	Delure	220 m	id.	id.	
Ferraille	Léon Tramut	305 m	L.T 1	105 m	
	Marcel Forgues		M.F 2	100 m	
M.F 1			100 m	Zone mixte de 75 m commune	
Vracs liquides	Européen	293 m	L.3	145 m	
			L.2	190 m	
			L.1	148 m	
Vracs solides	Tarnos	403 m	T.4	103 m	
			T.3	100 m	
			T.2	100 m	
			T.1	100 m	

NOTA:

ZONES MIXTES - Les deux zones mixtes décrites dans le tableau sont donc occupées indifféremment par des navires de :

- ✓ vrac liquides et vrac solides à l'aval ;
- ✓ vrac liquides et ferrailles à l'amont.

L'ordre de placement des navires et les priorités d'accostage dans ces deux zones sont régis par les articles 3.4 et 3.5 du présent règlement.

Annexe 07. Cadences des opérations portuaires
(Annexe à l'article 16.1 du présent RPPPB)

CADENCES DES OPERATIONS PORTUAIRES

<u>CADENCES JOURNALIERES EXIGIBLES EN TONNES / JOUR</u>					
SECTEURS	VRACS SOLIDES	BOIS EN GRUMES	BOIS SCIES TRAVERSES ET DIVERS	VRACS LIQUIDES	
				BRUT	AUTRES
BOUCAU/TARNOS	1200 t/j	400 t/j	800 t/j	5000 t/j	3000 t/j
BLANCPIGNON	600 t/j		600 t/j		
SAINT BERNARD		400 t/j			

Annexe 08. Signalisation portuaire
(Annexe à l'article 8.6 du présent RPPPB)

SIGNALISATION PORTUAIRE

La signalisation portuaire est effectuée, de jour comme de nuit, uniquement par des signaux lumineux directionnels.

Signification des signaux régissant le trafic dans le port de Bayonne qui se composent toujours de 3 feux superposés :

DEFENSE DE PASSER

Cette interdiction est indiquée par trois feux rouges sur une même verticale avec des espacements sensiblement égaux.

Ce signal interdit tout mouvement en direction du chenal, que ce soit dans le sens d'entrée ou de sortie.

AUTORISATION DE PASSER - TRAFIC A DOUBLE SENS

Cette autorisation est indiquée par un feu blanc surmonté de deux feux verts.

Ce signal informe que la circulation des navires est autorisée dans les deux sens.

Les navires devront respecter les règles de navigation.

AUTORISATION DE PASSER AU NAVIRE AYANT RECU L'AUTORISATION SPECIALE DE BAYONNE - PORT

Cette information est indiquée par trois feux verts sur une même verticale.

Ce signal interdit tout mouvement en direction du chenal concerné, à l'exception du navire ayant reçu de Bayonne - Port l'ordre individuel de faire route.

En cas de discordance entre un signal portuaire et un ordre de l'officier de port, c'est l'ordre de l'officier de port qui est à prendre en considération.

Annexe 09. Réception et gestion des déchets
(Annexe à l'article 33 du présent RPPPB)

RECEPTION ET GESTION DES DECHETS

CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Décret n° 2003-920 du 22/09/03 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 et modifiant le code des ports maritimes.

Les déchets d'exploitation relevant des annexes I, IV, et V de MARPOL

- Les Déchets solides, déchets banaux, déchets spéciaux.
- Les Déchets liquides banaux et spéciaux sont débarqués conformément aux dispositions du plan de réception et de gestion des déchets, les emplacements et dispositions définis par le plan doivent être respectés.

Les obligations de déchargement des déchets telles que définies par la réglementation sont applicables en l'espèce au port de Bayonne.

Les navires sont tenus de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'imprimé réglementaire mentionnant les quantités de déchets, les capacités de stockage du navire ainsi que sa production journalière.

Déchets de cargaison qui relèvent des annexes I et II de MARPOL

- SLOPS (résidus de lavage des pétroliers).
- Résidus de lavage des citernes de navires chimiquiers.

Sont repris par l'exploitant de l'installation portuaire, ou évacués par des sociétés spécialisées agréées.

Les déchets banaux solides de cargaison

Qui ne sont pas polluants au titre de la convention MARPOL tel que les fardages, écorces de bois, résidus de vrac, balayures de cale, etc., doivent être repris par le manutentionnaire et dirigés vers un centre de traitement.

Répression des infractions

Les dispositions de l'article L. 5336-11 du code des transports sont applicables en l'espèce au port de Bayonne.

Annexe 10. Chargement et déchargement des navires vraciers
(Annexe à l'article 16 du présent RPPPB)

**CHARGEMENT ET DECHARGEMENT
DES NAVIRES VRAQUIERS**

***Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation
des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative).***

et

***Décret n° 2005-255 du 14 mars 2005 portant diverses dispositions
d'adaptation au droit communautaire dans le domaine portuaire et modifiant
le code des ports maritimes et notamment le Livre III - Titre II - Chapitre
VI : Chargement et déchargement des navires vraciers***

Le chargement et le déchargement des navires de vrac sec au port de Bayonne sont soumis aux dispositions législatives et réglementaires énoncées ci-dessus.

Il doit être utilisé dans la mesure du possible par les responsables manutentionnaires des opérations à terre et le capitaine du navire.

Modèle de plan de chargement / déchargement

Le plan de chargement / déchargement devrait être établi conformément au modèle indiqué ci-dessous.
Un formulaire différent peut-être utilisé, sous réserve qu'il contienne les mêmes renseignements que ceux qui figurent dans les parties du tableau indiquées en traits gras.

Plan de chargement ou de déchargement version n°	Date :	Navire :		porteur ou destinataire manutentionnaire en transits groupés		Voyage n°
Port de chargement / déchargement	Cargaison(s)	Coefficient d'arrimage supposé de la ou des cargaisons	Débit de pompage du ballast	Densité de l'eau	Tirant d'eau max disponible (pleine mer)	Tirant d'eau max à quai
A destination / provenance Port :	Cargaison précédente	N° des appareils de chargement	Cadence du chargement / déchargement		Tirant d'eau minimal disponible (basse mer)	Tirant d'eau max en route / à l'arrivée

Tonnes	Calibre	6	5	4	3	2	1

Total:

Calibre :

Tonnes :

Calibre :

Total:

[illegible]

Aucun écart par rapport au plan dessus sans l'approbation préalable du second. Les opérations de déversement doivent être numérotées 1a, 1b, 2a, etc. lorsque deux appareils de chargement sont utilisés

Abréviation : PI=chargement par pompage, GI=chargement par gravité, f=plein, PO=déchargement par pompage, GO=déchargement par gravité, MT=vide

Signature pour le Terminal

Signature pour le navire

Le moment de flexion et l'effort tranchant doivent être exprimés en pourcentage des valeurs maximales autorisées lorsque le navire est au port pour les étapes intermédiaires et en pourcentage des valeurs maximales autorisées lorsque le navire est en mer pour l'étape finale. Chaque étape du plan de chargement/déchargement doit rester dans la limite des contraintes admissibles imposées à la poutre navire en raison des efforts tranchants, des moments de flexions et du tonnage par cale, le cas échéant. Il peut être nécessaire d'interrompre les opérations de chargement/déchargement pour permettre le ballastage/déballastage en vue de maintenir les valeurs réelles dans les limites voulues.

² *Journal of Management Education* 30(1): 10-23.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

0-5-5000-2766-7

KEYWORDS: child sexual abuse; disclosure; legal system; mental health

#####

00000000000000000000000000000000

[illegible]

bioRxiv preprint doi: <https://doi.org/10.1101/000000>; this version posted January 1, 2016. The copyright holder for this preprint (which was not certified by peer review) is the author/funder, who has granted bioRxiv a license to display the preprint in perpetuity. It is made available under aCC-BY-NC-ND 4.0 International license.

APA 6th edition

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

10

doi:10.1017/S0022292412001619

www.vaidika.org

00000000000000000000000000000000

Fig. 6.5. A. *Phaeocystis* cells. B. *Phaeocystis* cells.

1

Abstract

1000



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Direction départementale
des Territoires et de la Mer

n° 2016 092 - 015

Arrêté inter-préfectoral

PORTANT APPROBATION DU REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DU PORT DE BAYONNE

Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite

Le Préfet des Landes
Chevalier de la légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite

Vu le code des transports, notamment le chapitre 3 du livre III portant règlement général de police
Vu la validation en conseil portuaire du 30 octobre 2015.

Arrêtent :

Article 1^{er} :

Le règlement particulier de police du port de Bayonne en date du 30 mars 2007 est abrogé.

Article 2 :

Le règlement particulier de police du port de Bayonne, annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 3 :

Le règlement particulier de police du port peut être consulté à la Capitainerie du port de Bayonne, aux heures d'ouverture au public.

Article 4 :

Conformément à la convention précisant les modalités de concertation entre l'État et la Région, l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire et l'Autorité Portuaire sont chargées, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié aux recueils des actes administratifs de la Préfecture des Pyrénées-atlantiques et de la Préfecture des Landes.

Pau, le 10 1 AVR. 2016
Le Préfet,

Pierre-André DURAND

Mont de Marsan , le
Le Préfet,

Nathalie MARTHIEN

