



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GUYANE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS

N°R03-2016-221

PUBLIÉ LE 27 DÉCEMBRE 2016

Sommaire

GPM

R03-2016-12-23-003 - Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaisons des navires du GPM Guyane du 23 12 2016 (22 pages) Page 3

R03-2016-12-23-002 - Règlement particulier de police du grand port maritime de la Guyane (46 pages) Page 26

GPM

R03-2016-12-23-003

Plan de réception et de traitement des déchets
d'exploitation et des résidus de cargaisons des navires du
GPM Guyane du 23 12 2016

GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE

PLAN DE RÉCEPTION ET DE TRAITEMENT

DES DÉCHETS D'EXPLOITATION ET DES RÉSIDUS DE

CARGAISON DES NAVIRES



Arrêté Préfectoral

Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires du GPM de la Guyane
Document émis par la Capitainerie du GPM Guyane – ne peut être copié ni reproduit.

PRÉAMBULE

L'Union Européenne a adopté le 27 novembre 2000 une directive relative aux « installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison » dite directive 2000/59/CE,

Ce texte a pour objet de réduire les rejets en mer des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison – notamment les rejets illicites effectués par des navires utilisant les ports de la communauté européenne – en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires.

Le champ d'application de cette directive en ce qui concerne les résidus et les déchets et celui de la convention MARPOL qui distingue deux grandes classes de déchets :

- les résidus de cargaison
- les déchets d'exploitation

Pour chacune de ces catégories de déchets, la directive prévoit que (article 4) :

« Les États membres s'assurent que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires ».

Pour y parvenir (article 5) « un plan approprié de réception et de traitement des déchets est établi et mis en œuvre pour chaque port ».

La mise en œuvre du plan est confiée conjointement à la Capitainerie, aux entreprises de consignation et aux entreprises de collecte et de traitement des déchets.

SOMMAIRE

1. TYPES DE DÉCHETS GÉNÉRÉS PAR LE TRAFIC HABITUEL DU PORT
2. ÉVALUATION DU GISEMENT « DÉCHETS NAVIRES »
3. ÉVALUATION DES BESOINS COMPTE TENU DES NAVIRES QUI FONT HABITUELLEMENT ESCALE A DÉGRAD-DES-CANNES
4. DESCRIPTION DU TYPE ET DE LA CAPACITÉ DES MOYENS DE RÉCEPTION
5. DESCRIPTION DE LA PROCÉDURE DE RÉCEPTION ET COLLECTE DES DÉCHETS D'EXPLOITATION ET DE CARGAISON A METTRE EN APPLICATION
6. DESCRIPTION DU SYSTÈME DE TARIFICATION
7. PROCÉDURE DE NOTIFICATION DES INSUFFISANCES CONSTATEES
8. PROCÉDURES DE CONSULTATION PERMANENTE ENTRE LES UTILISATEURS DU PORT LES CONTRACTANTS DU SECTEUR DES DÉCHETS, LES EXPLOITANTS DE TERMINAUX ET LES AUTRES PARTIES INTÉRESSÉES

ANNEXES

ANNEXE A

ARRETE PREFECTORAL

ANNEXE B

RÉSUMÉ DE LA LÉGISLATION ET DES FORMALITÉS DE DÉPÔT
FORMULAIRE DE NOTIFICATION

ANNEXE C

IDENTIFICATION DES PERSONNES RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU
PLAN

ANNEXE D

DESCRIPTION DES MÉTHODES EMPLOYÉES POUR ENREGISTRER LES
QUANTITÉS DE DÉCHETS D'EXPLOITATION DES NAVIRES ET DES RÉSIDUS DE
CARGAISON REÇUS

TYPES DE DÉCHETS GÉNÉRÉS

PAR LE TRAFIC HABITUEL DU PORT

Les déchets d'exploitation des navires :

L'exploitation d'un navire génère des déchets banaux et des déchets dangereux.

Les déchets banaux proviennent de la vie des équipages à bord, en particulier des cuisines, des réfectoires, des buanderies, des toilettes et des locaux de vie.

Les déchets dangereux sont générés par les machines et par l'activité d'entretien des appareils : chiffons gras, débris métalliques, pots de peintures, fûts vides, solvants et détergents, piles etc.

D'autre part des résidus d'hydrocarbures qui proviennent de la purification des combustibles et des huiles ainsi que des systèmes de filtration et des citernes de décantation.

On trouve en outre des huiles usées ou contaminées.

La récupération des eaux de cale polluées du navire génère également des déchets liquides contenant des hydrocarbures (fuites), de l'eau de mer, de l'eau douce, des agents de nettoyage, et différents additifs chimiques à l'eau de refroidissement destinés à empêcher la corrosion.

On trouve également les «eaux grises», c'est-à-dire les eaux en provenance de la cuisine (lave-vaisselle, éviers), des toilettes (douches, lavabos baignoires) et des buanderies.

On trouve enfin les «eaux noires» c'est à dire les eaux usées en provenance des toilettes, urinoirs et cuvettes des WC ainsi que les eaux provenant des locaux réservés aux soins médicaux et des espaces utilisés pour le transport des animaux vivants.

Les déchets d'exploitation relèvent donc des annexes I, IV et V de Marpol 73/78.

Les déchets de cargaison des navires:

Les cargaisons génèrent des déchets qui ne sont pas tous polluants au titre de la convention Marpol. Le principal déchet de cargaison, celui contre lequel la directive européenne se propose de lutter avec efficacité, provient des cargaisons de pétroles. Ce sont les «slops».

Ces « slops » mélanges d'eau, d'hydrocarbures et de sédiments, sont principalement les résidus de lavage des citernes de navires pétroliers qui sont nettoyées au pétrole brut (pendant le déchargement).

Les citernes et tuyautages de cargaison peuvent également être nettoyés à l'eau ou à la vapeur en vue d'un changement de cargaison (produits incompatibles) ou pour un passage en chantier de réparation ;

On trouve également de l'eau de ballast polluée provenant des citernes d'hydrocarbures utilisées comme citernes de ballast supplémentaires.

Ces résidus relèvent de l'annexe I de la convention Marpol.

D'autres résidus de cargaisons, solides, tels que la plupart des minerais de charbons et produits pulvérulents, écorces de grumes, etc. ne sont pas considérés comme polluants au titre de la convention Marpol.

Les déchets solides résultant des opérations générales liées à la cargaison de marchandises diverses constituent la source la plus importante de déchets solides produits à bord.

Ces déchets comprennent notamment:

- . Le fardage, les étais, le contre-plaqué, les palettes, housses et sacs plastiques ;
- . Le carton, les fils métalliques, cerclages,
- . Les balayures de cale.

2

ÉVALUATION DU GISEMENT « DÉCHETS NAVIRES »

Afin de collecter les données sur les déchets (nature, quantités) produits à bord des navires faisant escale à Dégrad-des-Cannes, une enquête a été réalisée par la capitainerie en collaboration avec les capitaines de navires et les agents consignataires.

Un échantillonnage de 5 navires représentatif a été retenu parmi ceux fréquentant habituellement le port de Dégrad-des-Cannes.

Cette étude a permis d'évaluer le gisement de déchets des navires.

L'évaluation des quantités produites a été faite par extrapolation des trafics.

NATURE ET QUANTITÉ ANNUELLE ESTIMÉE DES PRINCIPAUX DÉCHETS (en M3)

DIB (déchets industriels banaux) 100 m3

DIS (déchets industriels sensibles) 25 m3

BOUES MACHINE 90m3 (hypothèse moyenne)

EAUX DE CALE 58 m3 (hypothèse moyenne)

SLOPS Néant, pas d'installations appropriées à Dégrad-des-Cannes.

ÉVALUATION DES BESOINS COMPTE TENU DES NAVIRES QUI FONT HABITUELLEMENT ESCALE A DÉGRAD-DES-CANNES

DÉCHETS D'EXPLOITATION

Déchets liquides :

Les installations capables de collecter les déchets liquides ne peuvent être fixes compte tenu de la configuration du port. Il est donc nécessaire d'amener les moyens de collecte près du navire.

Déchets solides :

La collecte des déchets doit se situer à l'approche des navires, visibles et être utilisées de manière à ne pas subir de trop-plein.

Le concessionnaire ne souhaitant pas s'impliquer dans la réception et le traitement des déchets vu les faibles volumes envisagés, les armateurs feront directement appel à des entreprises prestataires agréés dont la liste est donnée en annexe.

RÉSIDUS DE CARGAISON

Déchets liquides :

Actuellement aucun déchet faute d'installations pour les recevoir et les traiter. Les navires citernes transportant des hydrocarbures déchargent habituellement ces résidus en Martinique ou à Port of Spain, principaux ports d'approvisionnement de la Guyane française en hydrocarbures.

Déchets solides :

Vracs secs

Tous les résidus de cargaison (clinker) sont repris par l'exploitant du quai vraquier, les Ciments Guyanais.

Les résidus de cargaison présents sur le navire sont remis à l'exploitant (interdiction de rejet dans les eaux du port).

Autres déchets solides (marchandises diverses)

Ces déchets comprennent notamment:

- Le fardage, les étais, les palettes de bois, le contre-plaqué,
- les cartons,
- les emballages plastiques, housses et sacs,
- les fils métalliques et feuillards de cerclage.

S'agissant de déchets industriels banaux, ils sont pris en charge par l'exploitant ou le manutentionnaire.

DESCRIPTION DU TYPE ET DE LA CAPACITÉ DES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION

A – DÉCHETS SOLIDES D'EXPLOITATION

Pour le ramassage des déchets solides d'exploitation des navires, la solution retenue est de faire appel à un service fourni par des entreprises de collecte des déchets agréées par le port dont la liste figure en annexe.

Les points de collecte mis en place sont destinés à l'usage exclusif des navires et seront systématiquement mis en place conformément à la demande des navires via les agents consignataires.

Les entreprises de collecte sont approuvées par l'autorité portuaire qui s'assure qu'elles possèdent tous les agréments nécessaires à leurs activités.

Les instructions et modalités de ramassage des déchets seront transmises au navire via l'agent.

Répartition des «points de collecte»

Pour chaque secteur géographique du port les différents points de collecte seront déterminés en fonction de l'emplacement des navires en concertation avec le capitaine et l'agent après avis de la capitainerie.

B - DÉCHETS SOLIDES DE CARGAISON

Les déchets solides de cargaison seront gérés par les manutentionnaires ou exploitants (voir chapitre 3).-

C - DÉCHETS LIQUIDES ET DÉCHETS SOLIDES D'EXPLOITATION

A la demande de l'agent un service de collecte sera mis en œuvre par la société agréée pour ce type de déchets.

DESCRIPTION DE LA PROCÉDURE DE RÉCEPTION ET COLLECTE DES DÉCHETS D'EXPLOITATION ET DE CARGAISON

Les navires sont tenus de notifier la nature et la quantité de déchets qu'ils ont à bord à l'arrivée de Dégrad-des-Cannes.

Cette déclaration est formulée par l'agent du navire à la Capitainerie, sur formulaire conforme à la directive européenne. (Annexe A).

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 au moins de 24 h00 de Dégrad-des-Cannes.

A - LES DÉCHETS D'EXPLOITATION SOLIDES

Les navires seront tenus d'utiliser les moyens de ramassage mis à leur disposition (Point de collecte)

Les commandants de navires seront tenus de notifier le débarquement de leurs déchets solides à la Capitainerie (Voir annexe A).

B - LES DÉCHETS DE CARGAISON SOLIDES

Sur les terminaux les déchets de cargaison seront gérés par le manutentionnaire.

Sur le terminal vraquier, les déchets seront repris par l'exploitant.

C - DÉCHETS D'EXPLOITATION LIQUIDE

La collecte des déchets liquides sera assurée par une société agréée.

Le navire a l'obligation de notifier la nature et les quantités de déchets qu'il a l'intention de débarquer au port.

- 1)** Le navire par l'intermédiaire de son agent fera la déclaration.
- 2)** La Capitainerie traitera la déclaration et notifiera à l'agent le cas échéant l'obligation de débarquer les déchets.
- 3)** L'agent du navire émettra le bon de commande à l'entreprise chargée de la collecte et indiquera à l'entreprise les modalités du pompage (emplacement de la tôle de vidange, pression et débit autorisé...etc)
- 4)** L'entreprise de collecte informera la Capitainerie de l'heure prévue d'intervention et des dispositions prises.

- 5) La Capitainerie donnera son autorisation éventuellement assortie de prescriptions de sécurité.
- 6) Après prise d'échantillon et pompage, l'entreprise délivrera au navire un bordereau de collecte, qui servira de certificat de déchargement. (un double de ce bordereau sera adressé à la capitainerie.
- 7) L'agent émettra un bon de commande pour traitement des déchets.
- 8) L'entreprise chargée de la collecte et du transport acheminera les déchets jusqu'au centre de traitement et adressera un bon de livraison à l'agent du navire ainsi que son double à la capitainerie.
- 9) L'entreprise chargée de la collecte transmettra à l'agent une copie du bordereau de suivi des déchets émis par le centre de traitement.

D - DÉCHETS DE CARGAISON LIQUIDES

Pas d'installation de réception et de traitement de ces déchets disponibles en Guyane française.

DESCRIPTION DU SYSTÈME DE TARIFICATION

Comme il est prévu dans le décret 2003-920 du 22/09/2003 qui transpose la directive 2000/59/CE, aucune redevance ne sera perçue par le concessionnaire au titre de la collecte et du traitement des déchets des navires. En effet les différentes prestations de collecte et traitement des déchets se feront directement entre les entreprises agréées, les agents consignataires et les armateurs.

Les tarifs sont donc établis par les entreprises pour leurs services de collecte et de traitement des déchets qui sont tenus d'en informer l'autorité portuaire.

Une exemption à l'obligation de déposer les déchets peut être accordée pour les navires qui effectuent des escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance. Le capitaine devra justifier d'un certificat ou d'un contrat de dépôt de ses déchets d'exploitation et du paiement de la redevance y afférente dès lors qu'il sera passé dans un port d'un état membre de la communauté européenne.

Cette attestation devra être validée par les autorités portuaires.

PROCÉDURE DE NOTIFICATION DES INSUFFISANCES CONSTATÉES DANS LES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION DES DÉCHETS

Les notifications d'insuffisance constatées dans les installations portuaires de réception des déchets entrant dans le cadre de l'application de la convention Marpol seront établies sur des formulaires appropriés.

Ces formulaires seront systématiquement remis aux navires à leur arrivée à Dégrad-des-Cannes et en l'occurrence recueillis par l'agent du navire avant le départ.

Ces notifications sont ensuite transmises à la Capitainerie. Ils feront l'objet d'une étude de cas et d'une réponse. Les actions correctrices seront engagées dans les meilleurs délais.

PROCÉDURE DE CONSULTATION PERMANENTE ENTRE LES UTILISATEURS DU PORT, LES CONTRACTANTS DU SECTEUR DES DÉCHETS, LES EXPLOITANTS DE TERMINAUX ET LES AUTRES PARTIES INTÉRESSÉES

Au moins 2 réunions par an seront tenues avec les utilisateurs contractants et exploitants de terminaux pour examiner les non conformités et les solutions ou les modifications à apporter dans l'accueil des navires.

Les agents représentant les navires auteurs des fiches d'insuffisance participeront aux réunions et seront chargés d'établir une réponse à l'auteur de la fiche.

RESUME DE LA LEGISLATION ET DES FORMALITES DE DEPOT

DIRECTIVE 2000/59

CODE DES TRANSPORTS, partie ports maritimes de commerce

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

DÉCRET DE TRANSPOSITION 2003-920 DU 22 SEPTEMBRE 2003

DÉCRET 2005-255 DU 14 MARS 2005

ARRÊTE DU 18 NOVEMBRE 2016 MODIFIANT L'ARRÊTE DU 04 JUILLET 2004
RELATIF AUX PLANS DE RÉCEPTION DÉCHETS

FORMALITÉS DE DÉPÔT

Les navires seront tenus de notifier la nature et la quantité de déchets qu'ils auront à bord à l'arrivée à Dégrad-des-Cannes.

Cette déclaration sera formulée par l'agent du navire à la Capitainerie, sur formulaire conforme à la directive européenne.

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 h00 de Dégrad-des-Cannes.

Tous les dépôts de déchets feront l'objet d'un bordereau de suivi (DIS et DIB).

ANNEXE A



PERFECTURE DE LA REGION GUYANE

Grand Port Maritime
de GUYANE

DIRECTOIRE

Arrêté portant sur le plan de réception et traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires du Grand port maritime de Guyane.

Abrogeant l'Arrêté n° R03-008 /GPMG/2016 du 23/06/2016, portant approbation du plan de réception et de traitement des déchets du Grand Port Maritime de la Guyane

**Le préfet de la zone de défense Guyane
chevalier de l'ordre national du mérite
chevalier des palmes académiques
chevalier du mérite agricole
chevalier de la légion d'honneur**

VU la directive 2000/59 CE du 27 novembre 2000, transposée par le décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 sur l'obligation d'élaboration et de mise en œuvre de plans pour la réception et le traitement des déchets issus des navires faisant escale dans les ports maritimes ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code des transports –partie code des ports maritimes – titre II et notamment, les articles R 101-12, R 141-2, R 211-1, R 211-9, R 212-1, R 212-11, R 212-20 et 21 ;

VU la loi n° 2012-60 du 22 février 2012 relative à la réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements et notamment ses articles 20,21 et 32 ;

VU le décret n°2012-1102 du 01 octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion ;

VU le décret n°2012-1105 du 01 octobre 2012 instituant le Grand port maritime de la Guyane ;

VU le décret du 17 décembre 2015 relatif à la nomination de M. Martin JAEGER, en qualité de Préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

SUR proposition du Directeur Général du Grand Port Maritime de la Guyane, agissant en sa qualité d'Autorité Portuaire (AP) et Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) en date du 29 novembre 2016.

Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires du GPM de la Guyane
Document émis par la Capitainerie du GPM Guyane – ne peut être copié ni reproduit.

ARRÊTE

Article 1 : Le plan pour la réception et le traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison sur le Grand Port Maritime de la Guyane annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2 : Le plan pour la réception et le traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison fait l'objet d'un réexamen par l'autorité portuaire tous les trois ans ainsi qu'après toute modification significative du port.

Article 3 : L'arrêté n°R03-008 /GPMG/2016 du 23/06/2016 est abrogé.

Article 4 : M. le Secrétaire Général de la préfecture, M. le Directeur Général du Grand Port Maritime de la Guyane, qui a compétence sur ce port, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Cayenne, 23/12/2016

Le Préfet

Martin JAESER



ANNEXE B

RENSEIGNEMENTS A NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE.....

(Port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire :
2. État du pavillon.....
3. Heure probable d'arrivée au port :.....
4. Heure probable d'appareillage :
5. Port d'escale précédent :
6. Port d'escale suivant :
7. Dernier port où les déchets d'exploitation des navires ont été déposés et date à laquelle ce dépôt a eu lieu :
8. Déposez vous (cochez la case correspondante):

la totalité	une partie	aucun
-------------	------------	-------

de vos déchets dans les installations de réception portuaires ?

9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer et/ou restant à bord et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent
 - si vous déposez la totalité de vos déchets, remplissez les deuxièmes et dernières colonnes comme il convient.
 - si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, complétez toutes les colonnes.

ANNEXE B

TYPE	QUANTITÉS à livrer (m ³)	CAPACITÉ de stockage maximale spécialisée (m ³)	QUANTITÉ de déchets restant à bord (m ³)	PORT dans lequel les déchets restants seront déposés	ESTIMATION de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m ³)	QUANTITÉ de déchets déposée au dernier port de dépôt indiqué au point 7 ci-dessus (m ³)
Déchets d'hydrocarbures						
Eaux de cale polluées						
Résidus d'hydrocarbures (boues)						
Autre type (préciser)						
Eaux usées (1)						
Ordures						
Matières plastiques						
Déchets alimentaires						
Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)						
Huiles à friture						
Cendres d'incinération						
Déchets d'exploitation						
Carcasses d'animaux						
Résidus de cargaison (2) (préciser) (3)						
<p>(1) Les eaux usées peuvent être rejetées en mer conformément au règlement 11 de l'annexe IV de la convention MARPOL. Si on entend effectuer un rejet en mer autorisé, il est inutile de remplir les cases correspondantes.</p> <p>(2) Il peut s'agir d'estimations.</p> <p>(3) Les résidus de cargaison sont précisés et classés selon les annexes applicables de la convention MARPOL, et notamment ses annexes I, II et V.</p>						

Notes.

1. Ces renseignements peuvent être utilisés à des fins de contrôle de l'Etat du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Les Etats membres désigneront les organismes qui recevront des copies de la présente notification.
3. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive 2000/59/CE.

Je confirme que :

- les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects ; et
- qu'il existe une capacité de stockage spécialisée suffisante à bord pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le moment où est atteint le port suivant où les déchets seront déposés.

Date

Heure

Signature

ANNEXE C

IDENTIFICATION DES SERVICES ET PERSONNES RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN

La mise en œuvre du plan est confiée à la Capitainerie.

Deux entreprises sont retenues par l'autorité portuaire pour la collecte et le traitement des déchets industriels sensibles :

GUYANE Collecte Collectivité (G2 C) entreprise agréée par la DEAL

Siège social : 13, lot. CALIMBÉ 97300 Cayenne.

Centre de traitement : PK 16 RN 1 - ZA du domaine de Soula - 97355 Macouria

tel 0594388156 www.guyanecollecte.fr

ENDEL entreprise agréée par la DEAL

Mr Jean-Louis LEBRAULT

Agence de Guyane

ZI de Pariacabo – BP 808

97388 Kourou

tel 0594327194 fax 0594325001 ecocentre@endel-gdfsuez.com

Pena environnement entreprise agréée par la DEAL

14 rue des Roches Gravées

97310 Kourou

tel 0594311408

Une entreprise est retenue pour la collecte des déchets banaux

ZORDI GUYANE

Mr NORDIN

2 Lotissement Calimbé

tel 0594315094 /0694265370

ANNEXE D

DESCRIPTION DES MÉTHODES EMPLOYÉES POUR S'ASSURER DE L'APPLICATION EFFECTIVE DES DISPOSITIONS DU PLAN

Pour les déchets d'exploitation liquides le processus a été décrit précédemment. Chaque procédure fera l'objet de l'établissement d'un bordereau de suivi des déchets.

Pour des déchets d'exploitation solides, le navire notifiera à la Capitainerie les quantités déposées. La société chargée de la collecte notifiera à la Capitainerie les quantités globales collectées.

Toutes ces données seront archivées par la Capitainerie.

Lorsqu'une notification d'obligation de débarquer aura été faite à un navire, l'exécution pourra faire l'objet d'un contrôle par la capitainerie.

Ces contrôles effectués par la Capitainerie ne seront que des contrôles d'exécution de l'ordre de débarquement et non des contrôles à bord des navires.

En cas de doute, la Direction de la Mer sera avisée.

Les bordereaux d'enlèvement par l'entreprise chargée de la collecte des déchets seront archivés par la Capitainerie.

GPM

R03-2016-12-23-002

Règlement particulier de police du grand port maritime de
la Guyane

RPP DU GPM-Guyane

RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE



Arrêté Préfectoral

ARTICLE R5333-1 :

Les dispositions du présent règlement s'appliquent à l'intérieur des limites de la circonscription tant maritime que terrestre du Grand Port Maritime de la Guyane à l'exception des bassins exclusivement destinés à la plaisance.

ARTICLE R5333-2 :

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

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

- « Directeur du port » le Président du Directoire - Directeur Général – du Grand Port Maritime de la Guyane (GPMLG)
- « capitainerie » : telle que définie à l'article R. 5331-5 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 (pirogues).
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 pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes (RPM) mentionné à l'art. L 5331-2 du Code des Transport.

ARTICLE R5333-3 :

Les armateurs ou les consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale.

Cette demande doit être présentée **au moins quarante-huit heures à l'avance**.

Toutefois, les navires ou les bateaux effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés. En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai, elle doit être adressée dès que possible et au moins soixante-douze heures à l'avance si le navire est éligible à une inspection renforcée.

Elle est confirmée à la capitainerie vingt-quatre heures à l'avance par tout moyen de transmission.

En cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai.

ARTICLE R5333-4 :

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

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

- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
- la date et l'heure probable de l'arrivée à la bouée d'atterrissage (ETA) ;
- la date et l'heure probable de l'appareillage ;
- le nombre total de personnes à bord (annexes 8 et 9) ;
- les caractéristiques physiques du navire ou bateau (jauges brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air à l'arrivée) ;
- les avaries du navire ou bateau, de ses appareils ou de la cargaison ;
- l'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.

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

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

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

4° Pour les navires qui y sont assujettis, une attestation selon laquelle le navire possède un certificat de sûreté en cours de validité et le nom de l'autorité l'ayant délivré, ainsi que les renseignements en matière de sûreté prévus ou demandés au titre des accords ou arrangements - articles 5 et 6 du règlement 2004/725/CE -(annexe 4) ;

5° Pour les navires mentionnés à l'article R. 5334-4, la déclaration sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaison prévue par ce même article et précisée par le Plan local de Réception et de Traitement des Déchets d'Exploitation et des Résidus de Cargaison des Navires - AP 856/GPMG/2013 du 31 mai 2013- (annexe 5)

6° Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises ,de passagers par mer. (annexe 6).

7° Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités, une attestation selon laquelle le navire détient à son bord le certificat d'assurance prévu à l'article L.5123-1 et à l'article 88 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer. (annexe 7)

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

- 1° L'identification comportant le nom, l'indicatif radio, le numéro OMI et MMSI du navire ;
- 2° La date et l'heure probable de l'arrivée ;
- 3° La date et l'heure probable de l'appareillage ;
- 4° Les opérations envisagées telles que le chargement, le déchargement ou autres ;
- 5° Les inspections et visites réglementaires envisagées et les travaux de maintenance et de réparation important qui seront effectués dans le port de destination ;
- 6° La date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum de Paris ;
- 7° Pour un navire citerne : sa configuration en précisant s'il dispose d'une simple avec ballastes séparées (SBT), ou double coque, l'état des citernes à cargaison et à ballastes en précisant si elles sont pleines, vides ou inertées, le volume et la nature de la cargaison.

ARTICLE R5333-5 :

- I. - **Avant d'appareiller**, les navires et bateaux de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie comportant :
- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
 - la date et l'heure souhaitée de l'appareillage ;
 - le tirant d'eau à la sortie ;
 - le tirant d'air à la sortie ;
 - le déplacement à pleine charge ;
 - le nombre total de personnes à bord ;
 - le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée.

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

Ils transmettent également:

- s'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) ;
 - pour les navires mentionnés à l'article R. 343-1 du code des ports maritimes, la déclaration prévue par ce même article (déclaration déchets- waste declaration) ;
 - pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises , de passagers par mer ainsi que des mouvements de conteneurs.
- II. - L'autorisation de sortie est donnée par la Capitainerie.

ARTICLE R5333-6 :

A) Généralités :

Le Commandant du port ou son adjoint attribuent le **poste à quai que chaque navire** ou bateau doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages. Ces attributions de place peuvent être modifiées sans préavis par la Capitainerie en fonction des nécessités de l'exploitation et de l'intérêt général.

Dans le cadre des réunions de programmation, des décisions seront prises en fonction de l'information apportées par les différents partenaires. Les informations devront être

sincères pour éviter toute infraction vis à vis des articles 2, 3 et 4 du présent Règlement Particulier.

Toutefois, le Commandant du Port ou son représentant est juge des circonstances qui peuvent motiver une dérogation à cette règle, en particulier pour les bâtiments militaires de l'État ainsi que les bâtiments chargés de marchandises dangereuses.

B) Spécificités Pariacabo

L'admission des navires à l'Installation Portuaire de Pariacabo fait l'objet d'une décision d'AOP/OSP qui fixe dans son art. 6 les conditions d'usage et d'exploitation de cette installation :

Hors les réquisitions conduites par l'Etat dans le cadre des lois et règlements en vigueur, ainsi que les impératifs d'approvisionnements stratégiques du département en hydrocarbures énergétiques, l'usage de ces installations est strictement limité à la réception des navires opérant au profit du permissionnaire et aux navires et engins de servitude des administrations et services connexes du port.

Des autorisations spéciales d'usage pourront être délivrées par le GPMG sur proposition du permissionnaire.

L'usage du chenal portuaire et le balisage est soumis aux règlements généraux et particuliers relatifs à la police du port.

Les navires opérant au profit du permissionnaire ont priorité d'accostage.

D'une manière générale, nonobstant les dispositions des articles 2 et 3, les décisions seront prises en fonction des règles de priorité, des durées d'escales et du respect des prévisions.

ARTICLE R5333-7 :

Les articles R. 5333-3 à R. 5333-5, les premier, deuxième et dernier alinéas de l'article R. 5333-8, les articles R. 5333-10, R.5333-11, R 5333-16 et le deuxième alinéa de l'article R 5333-21 ne sont pas applicables aux **navires appartenant aux forces armées** françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci.

Toutefois, le représentant local de la Marine Nationale informe la Capitainerie de l'entrée et de la sortie des navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, afin que cette autorité puisse régler l'entrée et la sortie des navires, bateaux et engins flottants en fonction des besoins militaires et des impératifs commerciaux.

Le représentant local de la Marine Nationale désignera, à sa convenance, au sein des ses services ou en faisant appel à une agence maritime de la place, une personne en charge de régler tous les aspects techniques et financiers de l'escale.

ARTICLE R5333-7 bis:

Ces navires, au cours de leurs missions particulières, disposent dans un but de discrétion et d'efficacité du libre accès sur l'ensemble des ports de la Guyane.

Toutefois, pour des raisons de sécurité et afin de ne pas gêner le trafic portuaire, c'est le Commandant du Port ou son adjoint qui leur désignent le poste à quai ou le mouillage à l'intérieur des limites administratives du GPM de Guyane.

Une procédure particulière n° 10 DDG AEM dite « procédure d'aide à la décision en police des pêches » fixe les modalités d'accueil au GPM de Guyane des « tapouilles » clandestines détournées par l'AEM.

ARTICLE R5333-7 ter :

Les Capitaines des engins de servitude flottants utilisés pour le dragage, les travaux maritimes portuaires et le balisage, et/ou pour le compte de la Marine Nationale, pourront demander une priorité de place à quai pour la durée de leurs opérations de chargement et de déchargement de leurs matériels permettant d'assurer leur mission d'intérêt général. La durée sera fixée par le Commandant des Ports pour chaque opération, suivant la disponibilité des quais.

ARTICLE R5333-8 :

8.1 - Les officiers de port, officiers de port adjoints, agissant au nom de l'autorité investie de pouvoir de police portuaire, autorisent l'accès au port et le départ du port de tous les navires, bateaux et engins flottants.

Ils fixent les tirants d'eau admissibles en prenant en compte les informations fournies par l'autorité portuaire sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation.

Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie du port des navires, bateaux et engins flottants.

Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent interdire l'accès du port aux navires, bateaux et engins flottants dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la sûreté, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements des navires, bateaux et engins flottants. Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants sont effectués conformément à la signalisation réglementaire. Cependant, les ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints prévalent sur la signalisation.

Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. Ils doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations.

Lorsqu'il entre dans le port et lorsqu'il sort, tout navire arbore, outre les pavillons de signalisation réglementaire, le pavillon de sa nationalité.

La Capitainerie agissant au titre d'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer aux capitaines l'assistance des services du remorquage et du lamanage.

8.2 : Tout navire qui emprunte le chenal d'accès doit s'y déplacer à une vitesse soumise à l'appréciation du pilote et avoir les ancres prêtes à mouiller. Il y est interdit à deux navires de s'y doubler, de s'y croiser ou d'y lutter de vitesse.

Les chalutiers et autres bâtiments navigant dans les chenaux d'accès devront rentrer leurs appareils tels que tangons, panneaux de chalut, chaînes, etc... Les navires à voiles devront rentrer leur bout-dehors dès leurs manœuvres terminées.

Les régates sont interdites dans les chenaux d'accès et dans le bassin d'évitage des ports.

La Capitainerie du GPM de Guyane peut imposer aux Capitaines l'assistance de remorquage, en fonction des difficultés et des obstacles à franchir, pour ne pas compromettre la sécurité des chenaux d'accès.

8.3 : Les caboteurs, bateaux de pêche, engins de servitude, bâtiments de plaisance et voiliers qui rencontrent dans les chenaux d'accès un bâtiment soumis au pilotage, perdent la priorité et doivent sortir du chenal pour laisser le libre passage.

Ces bâtiments ne doivent pas apporter de gêne aux mouvements des bâtiments. Ils sont soumis à l'entrée et à la sortie, aux règles suivantes :

Ils doivent dégager rapidement le chenal ou le bassin et se ranger de façon à ne pas gêner la manœuvre ou le transit des autres navires ou bâtiments ;

Au mouillage ils ne doivent pas obstruer le chenal d'accès et arborent de jour comme nuit, les marques correspondant à leur catégorie ;

Il est interdit aux navires de plaisance de pratiquer des sports nautiques dans les eaux des ports, des rades et des passes navigables sauf dans les cas de fêtes ou de compétitions sportives exceptionnellement autorisées.

Les responsables de l'organisation et du déroulement des dites manifestations sont tenus de se conformer aux instructions conjointes qui leur seront données par les Affaires Maritimes en ce qui concerne la zone de navigation maritime hors limites portuaires, et par la Capitainerie pour la navigation dans les chenaux d'accès et zone portuaire.

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

Lors des régates, les bateaux démunis de moteurs doivent pour se déplacer, avoir eu au préalable l'autorisation de la Capitainerie. Ils doivent être regroupés et remorqués.

Les embarcations ainsi que les véliplanchistes et kit-surfeur qui ne disposent que de leur voile, doivent tirer des bords courts pour dégager le plus rapidement possible le chenal et le bassin d'évitage.

La navigation à la voile seule est interdite dans les bassins portuaires, sauf dérogation accordée par la Capitainerie.

Dans les zones de manœuvre, les bâtiments de pêche, de plaisance et embarcations doivent se placer en bonne position pour avoir une vue dégagée avant de pénétrer dans les bassins d'évitage, et les franchir le plus rapidement possible tout en laissant la priorité aux navires qui manœuvrent.

Les navires ou embarcations transportant des passagers et qui empruntent les chenaux d'accès doivent impérativement prendre contact avec la Capitainerie (VHF 16/12 ou 05 94 35 44 90 ou 06 94 23 59 65) au moins une heure avant tout mouvement, et confirmer au moment du départ ou de l'entrée dans le chenal lors du retour.

Les engins de servitude en cours d'opérations de dragage, d'entretien, de balisage ou de sondage dans les chenaux d'accès, ont la priorité sur tout autre bâtiment non soumis au pilotage, sauf décision conjointe de la Capitainerie et de la direction de la mer.

Lorsque le Commandant du GPM de Guyane est avisé de la saisie d'un bâtiment par notification, il refuse l'autorisation de départ de ce bâtiment et en ordonne le gardiennage sous la responsabilité et aux frais du bénéficiaire de la saisie.

Pour le port de Dégrad des Cannes/Pariacabo il faut entendre par déplacement, la mise au mouillage extérieur à la zone d'attente du pilotage.

ARTICLE R5333-9 :

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

Sauf autorisation expresse ou nécessité absolue, le stationnement et le mouillage des ancres sont formellement interdits dans les chenaux d'accès et dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante (bouée).

Le mouillage dans la zone d'évitage du bassin portuaire est formellement interdit sauf autorisation exceptionnelle du Commandant du Port ou son adjoint.

Cette autorisation est subordonnée au fait que le navire mouillé soit au « paré à manœuvrer », pilote à bord prêt à prendre le premier poste à quai qui se libère. Ils devront

arborer de jour comme de nuit, les marques correspondant à leurs catégories.
Les capitaines et patrons qui, par suite d'une nécessité absolue, ont dû mouiller leurs ancres dans les chenaux d'accès ou dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante doivent en assurer la signalisation, en aviser immédiatement la Capitainerie et procéder à leur relevage aussitôt que possible.
Les Capitaines et Patrons qui jugent utile de conserver une ancre mouillée pour la tenue à poste, doivent s'assurer que ni l'ancre, ni la chaîne ne constituent un danger pour la navigation et rendre compte à la Capitainerie.
Les engins de servitude flottants utilisés pour le remorquage, le dragage, travaux maritimes portuaires, balisage et d'hydrographie des plans d'eau du port, sont autorisés à mouiller dans les zones de travaux sous réserve d'obtenir l'accord préalable de la Capitainerie qui informera les usagers du positionnement des mouillages dans la zone.
Toute perte d'une ancre, d'une chaîne ou de tout autre matériel de mouillage à l'intérieur du port pendant les opérations de mouillage et de relevage doit être déclarée sans délai à la Capitainerie.

ARTICLE R5333-10 :

La Capitainerie fait placer dans le port les navires, bateaux et engins flottants aux postes à quai qu'elle leur a attribué.
Ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et aux prescriptions qui leur sont signifiées par la Capitainerie.
Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet sur les ouvrages ou les coffres d'amarrage.
Il est défendu à tout capitaine ou patron d'un navire, bateau ou engin flottant de s'amarrer sur une installation de signalisation maritime.
Il est défendu de manœuvrer les amarres d'un navire, bateau ou engin flottant à toute personne étrangère à l'équipage de ce navire, bateau ou engin flottant ou aux services de lamanage, sauf autorisation donnée par la Capitainerie.
Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du navire.
En cas de nécessité, tout capitaine, patron, ou gardien à bord doit renforcer ou faire renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre de la Capitainerie.
Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre navire, ordonné par la Capitainerie lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent.

ARTICLE R5333-11 :

La Capitainerie peut à tout instant décider le **déplacement d'un navire**, bateau ou engin flottant pour les nécessités de l'exploitation ou l'exécution des travaux du port.
Si le navire, bateau ou engin flottant est sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre, la Capitainerie ordonne au navire, bateau ou engin flottant de commander les services de pilotage, remorquage et de lamanage nécessaires.
Si cette mise en demeure est restée sans effet, la Capitainerie commande les services de remorquage, pilotage et de lamanage nécessaires et fait procéder au mouvement du navire, bateau ou engin flottant.
Si le navire, bateau ou engin flottant est immobilisé par l'autorité maritime compétente (AEM) la Capitainerie peut, après en avoir informé celle-ci, décider de son déplacement pour les nécessités de l'exploitation ou de l'exécution de travaux.

ARTICLE R5333-12 :

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

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

ARTICLE R5333-13 :

Les manœuvres de chasses et vidanges aux écluses et pertuis.

Sans objet

ARTICLE R5333-14 :

La Capitainerie fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et où les véhicules et passagers sont embarqués ou débarqués. Toutefois, s'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements de manutention sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application.

La Capitainerie fixe le délai dans lequel les opérations de chargement ou de déchargement, d'embarquement ou de débarquement doivent être effectuées, elle est seule juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prorogation.

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

ARTICLE R5333-15 :

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

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

Le dépôt sur les terre-pleins des engins de pêche tels que funes, chaluts et filets sont interdits, sauf dans les conditions définies par la Capitainerie pour des opérations ponctuelles.

Les marchandises ne doivent stationner sur les quais que le temps nécessaire à leur manutention.

Tant pour l'importation que pour l'exportation, les marchandises entreposées sur les terre-pleins et dépendances du port doivent être chargées ou enlevées dans les délais fixés par le Règlement Local pour le Transport et la Manutention des Matières Dangereuses (Annexe VIII) et au plus tard dans un délai de 5 jours ouvrés sauf si la Capitainerie accepte une dérogation individuelle.

Si les nécessités de l'exploitation le justifient, la Capitainerie peut prescrire l'enlèvement ou le déplacement des marchandises avant l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent ou l'autoriser après.

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

ARTICLE R5333-16 :

Les **opérations de déballastage** des navires, bateaux ou engins flottants sont formellement interdites dans les eaux du port

ARTICLE R5333-17 :

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

ARTICLE R5333-18 :

Lorsque les **opérations de déchargement ou de chargement** sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, bateau ou engin flottant sur une largeur de 25 mètres et sur toute la longueur du navire, bateau ou engin flottant augmentée de la moitié de l'espace qui le sépare des navires, bateaux ou engins flottants voisins sans être obligé de dépasser une distance de 25 mètres au-delà des extrémités du navire, bateau ou engin flottant doit être laissé propre.

Le nettoyage des terre-pleins amodiés est à la charge de vire, bateau ou engin flottant sur une largeur de 25 mètres et sur toute la longueur du navire, bateau ou engin flottant augmentée de la moitié de l'espace qui le sépare des navires, bateaux ou engins flottants voisins sans être obligé de dépasser une distance de 25 mètres au-delà des extrémités du navire, bateau ou engin flottant doit être laissé propre.

Le nettoyage des terre-pleins amodiés est à la charge de l'occupant

ARTICLE R5333-19 :

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

ARTICLE R5333-20 :

Il est **interdit de fumer** dans les cales d'un navire, bateau ou engin flottant dès son entrée dans le port.

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

ARTICLE R5333-21 :

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

Les plans détaillés du bateau et le plan de chargement doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition du commandant des opérations de secours en cas de sinistre.

Les accès aux bouches, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres. Lorsqu'un sinistre se déclare, toute personne qui le découvre doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant la Capitainerie.

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord du navire, bateau ou engin flottant, le capitaine ou patron prend les premières mesures en utilisant les moyens de secours dont il dispose à bord.

En cas de sinistre à bord d'un navire, bateau ou engin flottant, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires, bateaux ou engins flottants réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites.

ARTICLE R5333-22 :

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

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

Lorsque les navires, bateaux ou engins flottants stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de la Capitainerie qui en fixe, dans chaque cas, les conditions d'exécution.

ARTICLE R5333-23 :

La **mise à l'eau ou la sortie de l'eau d'un navire**, bateau ou engin flottant par grue terrestre doit faire l'objet d'une déclaration au moins vingt-quatre heures à l'avance à la Capitainerie et ne peut avoir lieu sans son autorisation.

La mise à l'eau d'embarcations des navires, bateaux ou engin flottant ne pourra se faire qu'avec l'autorisation de la Capitainerie.

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

ARTICLE R5333-24 :

Il est interdit, dans les limites administratives du port, sauf si une autorisation exceptionnelle est accordée par la Capitainerie :

- de rechercher et de ramasser des végétaux, des coquillages et autres animaux marins ;
- de pêcher ;
- de se baigner.

ARTICLE R5333-25 :

Le code de la route s'applique dans les zones ouvertes à la circulation publique.

Dans la zone portuaire, il est interdit :

- 1 - De circuler à plus de 20 km à l'heure, priorité aux engins de manutention ;
- 2 - De faire circuler ou stationner des véhicules sur le couronnement des quais et sur les caniveaux et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage ;
- 3 - De se servir de pavés, de moellons et autres matériaux pour maintenir des engins ;
- 4 - D'enfoncer dans les interstices des pavés ou dalles de couronnement des quais de piquets ou tiges de fer ;
- 5 - De stationner ou de déposer des matériels sur les zones hachurées.

Les véhicules routiers destinés à être chargés ou déchargés, embarqués ou débarqués, ne peuvent stationner sur les quais et sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement et d'embarquement et de déchargement et de débarquement.

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

ARTICLE R5333-26 :

Les **matériels mobiles de manutention** sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais et terre-pleins.

En cas d'impossibilité impérative de se conformer aux dispositions du précédent alinéa, notamment pour effectuer des opérations de réparation ou de maintenance, la capitainerie en est informée. Leur positionnement doit alors faire l'objet d'une signalisation appropriée. Les engins de manutention circulant dans l'enceinte portuaire devront satisfaire les visites réglementaires auprès d'un organisme habilité à vérifier leurs normes de sécurité et autoriser leur emploi : aucun engin non en état ou coulant de l'huile ou du gasoil et sans extincteur d'incendie ne sera autorisé à circuler dans l'enceinte portuaire.

De même, à la fin de chaque journée de manutention, tous les engins devront stationner impérativement à l'extérieur de l'enceinte portuaire

ARTICLE R5333-27 :

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à une autorisation de la Capitainerie ainsi qu'à un contrôle et un suivi des services techniques du GPM de Guyane.

ARTICLE R5333-28 :

Conformément aux dispositions de l'article L. 5333-1, **il est notamment défendu :**

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

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

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

en chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai ou, en cas de transbordement, entre deux navires, bateaux ou engins flottants, un réceptacle bien conditionné et solidement amarré ou fixé, sauf dispense accordée par la Capitainerie.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doit être immédiatement déclaré à la capitainerie.

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

2° De porter atteinte au bon état des quais :

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

en lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un navire ;

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

Dans tous les cas où les dispositions législatives et réglementaires du code des ports maritimes ne fixent pas la sanction, la méconnaissance des dispositions du présent règlement général de police et de celles des règlements locaux le complétant constitue une contravention de grande voirie punie d'un montant au plus égal à celui prévu pour les contraventions de 5e classe.

ANNEXES

- ANNEXE 1 : Arrêté préfectoral
- ANNEXE 2 : Déclaration d'entrée.
- ANNEXE 3 : Déclaration Santé.
- ANNEXE 4 : Déclaration Matières Dangereuses.
- ANNEXE 5 : Déclaration de Sûreté.
- ANNEXE 6 : Déclaration déchets.
- ANNEXE 7 : D.N.
- ANNEXE 8 : Attestation Certificat Assurance pour Créances maritimes.
- ANNEXE 9 : Liste d'équipage.
- ANNEXE 10 : Liste passagers.
- ANNEXE 11 : procédure n°10 DDG AE1 : dite d'aide à la décision en police des pêches.
- ANNEXE 12 : convention – « Accord de partenariat CROSS- AG/G11 de Guyane.

*Cf : Articles 4 et 5
du présent R.P.P.
du GPM de la
Guyane*

ANNEXE 1



Grand Port Maritime
de GUYANE

PERFECTURE DE LA REGION GUYANE

DIRECTOIRE

Arrêté portant sur le règlement particulier de police du Grand port maritime de Guyane.
Abrogeant l'Arrêté n° R03-009/GPMG/2016 du 23/06/2016, portant règlement particulier de police du Grand Port Maritime de Guyane

**Le préfet de la zone de défense Guyane
chevalier de l'ordre national du mérite
chevalier des palmes académiques
chevalier du mérite agricole
chevalier de la légion d'honneur**

VU la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 (SOLAS), et l'ensemble de ses protocoles et amendements ;

VU la directive 2000/59/CE du parlement européen et du conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

VU le code des transports, partie ports maritimes de commerce ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de la route ;

VU la loi du 19 mars 1946 érigeant en département, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, et la Réunion ;

VU la loi n°2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'état ;

VU le décret du 7 juin 1947 relatif à l'organisation départementale et à l'institution préfectorale dans les nouveaux départements ;

VU le décret n°83-1104 du 20 décembre 1983 modifiant la répartition des compétences en matière de police des ports maritimes ;

VU le 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 ;

VU le décret 2012-1105 du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe, et de la Réunion ;

VU l'arrêté du 31 août 1966 réglementant la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports (complété par l'arrêté du 22 février 1972) ;

VU l'arrêté préfectoral n°1137/NMC2 du 27 juillet 1985, modifié par l'arrêté n°25bis/NMC2 du 20 janvier 1993 portant règlement local de la station de pilotage de la Guyane ;

VU le décret du 17 décembre 2015 portant nomination de Monsieur Martin JEAGER, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

SUR proposition de Monsieur le Directeur Général du Grand Port Maritime de Guyane, agissant en sa qualité d'Autorité Portuaire (AP) et Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP), en date du 29 novembre 2016 ;

ANNEXE 1

ARRÊTE

Article 1 : La police portuaire au Grand Port Maritime de Guyane est soumise au présent arrêté.

Article 2 : L'arrêté préfectoral n°R03-009/GPMG/2016 du 23/06/2016 est abrogé.

Article 3 : M. le Directeur général du Grand Port Maritime de Guyane, M. le Commandant du Grand Port Maritime de Guyane, M. le Général commandant la Gendarmerie Nationale de la Guyane, M. le Directeur de la police aux frontières, M. le Directeur régional des Douanes, Messieurs les Maires des communes de Rémire-Montjoly et Kourou sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'état.

Cayenne, le 23/12/2016

Le Préfet

Martin JAEGER



ANNEXE 2

DECLARATION D'ENTREE

CAPITAINE
0594 35 44 90
capitaine@portdeguyane.fr

N° D'ESCALE :

DATE D'ENTREE [] NOM DU NAVIRE []

Armateur..... Pavillon..... Année de construction.....
 Port d'immatriculation..... Indicatif radio..... Numéro OMI.....
 Société de classification..... Coque..... Machine.....
 Agent..... Nombre d'équipage..... Nombre de passagers.....
 Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer.....
 Dernier port touché..... Prochain port d'escale.....

Marchandises dangereuses à bord non oui [] Tonnes []

Classe OMI en tonnes	A décharger	En transit

Largeur max
 Jauge brut
 Jauge net

Dépôt de déchets : Liquides : oui non
 Solides : oui non

Détails.....

EN PARFAIT ETAT DE MARCHE

OUI

NON

DEFAULTS

- Équipements de sécurité et de navigation
- Le navire dispose-t-il de sa pleine puissance en marche avant et arrière ?
- Moteur principal et moteur auxiliaire
- Les treuils et amarres sont en bon état et en nombre suffisant
- Guindeau et deux lignes de mouillage disponibles
- Gouvernail principal / auxiliaire
- Installations fixes d'extinction d'incendie
- Dispositif de gaz inerte (le cas échéant)
- Radars et appareils de navigation (GPS-AIS-autres)
- Équipement radio GMDSS
- Puissance des propulseurs disponible (le cas échéant)

Date de fin de validité pour les certificats de sécurité et de sûreté et/ou autres remarques

- Certificat international de jauge (1969)
- Certificat de franc bord international
- Certificat international d'exemption de franc bord
- Certificat de classification
- Certificat international de sûreté (ISPS code)
- Certificat de sécurité pour navire de charge.....
- Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.....
- Certificat de sécurité de l'équipement pour navire de charge.....
- Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge.....
- Certificat de sécurité de radiotélégraphie pour navire de charge **.....
- Certificat de sécurité de radiotéléphonie pour navire de charge **.....
- Certificat d'exemption (SOLAS).....
- Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dues à la pollution par hydrocarbures.....
- Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des matières dangereuses (SOLAS).....
- Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP).....
- Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS).....
- Registre des hydrocarbures / chargements dûment complété.....
- Autres certificats particuliers.....
- Décision d'effectif de sécurité.....
- Copie de l'attestation de conformité (code ISM).....
- Certificat de gestion de sécurité (code ISM).....

Le navire peut-il se conformer au PMS (Plan Minimum Souhaité) ?..... T.e départ estimé

Autres informations sur la sécurité et la sûreté concernant l'escale :

NOM DU CAPITAINE (Majuscule)

DATE – SIGNATURE – CACHET DU NAVIRE

* Déclaration à remplir par le Capitaine du navire de Règlement Particulier de Police (R.P.P.) du G.P.M. de Guyane
 ** Seulement pour les navires construits avant le 01/02/1995

ANNEXE 2 BIS

INWARD DECLARATION

HARBOUR OFFICE

0594 35 44 90

capitainerie@portdeguyane.fr

N° OF CALL :

INWARD DATE

SHIP'S NAME

Owners..... Flag..... Year of built.....
 Port of registry..... Call sign..... IMO number.....
 Classification society..... Hull..... Engine.....
 Agent..... Number of crew Number of passengers.....
 Sea areas in which the ship is certified to operate.....
 Last port of call..... Next port of call.....

Hazardous cargo on board yes no Tons

IMDG class In tons	to be unloaded	in transit

Max breadth
 Gross tonnage
 Net tonnage.....

Ship-generated waste : Liquids : oui non
 Solids : oui non

Particulars.....

IN GOOD WORKING ORDER

YES

NO

DEFICIENCIES

- Safety and navigational equipments YES NO
- Is the ship fitted with full engine power Ahead and Astern YES NO
- Main engine and auxiliary engines YES NO
- Mooring winches and ropes in good conditions and sufficient number YES NO
- Windlass and two anchors and chain cables available YES NO
- Main steering gear / auxiliary YES NO
- Fixed fire extinguishing and fighting system YES NO
- Inert gas system if applicable YES NO
- Radars and navigation systems (GPS-AIS-others) YES NO
- GMDSS radio equipment YES NO
- Bow thruster(s) and power if applicable YES NO

DATE OF END OF VALIDITY FOR SAFETY AND SECURITY CERTIFICATES AND/OR REMARKS

- International tonnage certificate (1969).....
- International load line certificate.....
- International load line exemption certificate.....
- Class certificate.....
- International ship security certificate (ISPS code).....
- Cargo ship safety certificate.....
- Cargo ship safety construction certificate.....
- Cargo ship safety equipment certificate.....
- Cargo ship safety radio certificate.....
- Cargo ship safety radiotelegraphy certificate**.....
- Cargo ship safety radio telephony certificate**.....
- Exemption certificate (SOLAS).....
- Certificate of insurance or other financial security
in respect of civil liability for pollution oil damage.....
- Document of compliance with the special requirements.....
- for ships carrying dangerous goods (SOLAS).....
- International oil pollution prevention certificate (IOPP certificate).....
- International pollution prevention certificate.....
- for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate).....
- Oil/cargo record book filled in others particular certificates.....
- Minimum safe manning document.....
- Copy of the document of compliance (ISM code).....
- Certificate of safety management (ISM code).....
- Can you fit up with the MPE (Mooring Plan Expected) ? Expected departure draft.....

Any further information regarding safety and security of ship's call :

MASTER NAME (in block letters)

DATE – SIGNATURE – SHIP'S STAMP

* Inward declaration to be filled up by the captain on arrival.
 Any deficiency must be immediately reported to Port Authorities
 ** Only for ships built before february the 1st 1995

ANNEXE 3 DECLARATION DE SANTE



CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES
BORDER HEALTH CONTROL

DECLARATION MARITIME DE SANTE

A remplir par les capitaines des navires en provenance de ports étrangers et à envoyer impérativement aux autorités compétentes 48 heures avant l'arrivée du navire par fax au

Présentée au port de Date

Nom du navire ou du bateau de navigation intérieure Numéro d'immatriculation/OMI.....

en provenance de à destination de

(Nationalité) (Pavillon du navire) Nom du capitaine

Jauge brute (navire).....

Jauge (bateau de navigation intérieure)

Certificat valable de contrôle/d'exemption de contrôle sanitaire à bord ? oui non

Délivré à Date

Nouvelle inspection requise ? oui non

Le navire/bateau s'est-il rendu dans une zone affectée telle que définie par l'OMS ? oui non

Nom du port et date de la visite

Liste des escales depuis le début du voyage (avec indication des dates de départ) ou au cours des 30 derniers jours, à moins que le voyage n'ait duré moins de 30 jours :

.....

Si l'autorité compétente du port d'arrivée en fait la demande, liste des membres de l'équipage, passagers ou autres personnes qui ont embarqué sur le navire/bateau depuis le début du voyage international ou au cours des 30 derniers jours, à moins que le voyage n'ait duré moins de 30 jours, et nom de tous les ports/pays visités au cours de cette période (ajouter les noms dans le tableau ci-après) :

1) Nom embarqué à : 1) 2) 3)

2) Nom embarqué à : 1) 2) 3)

3) Nom embarqué à : 1) 2) 3)

Effectif de l'équipage

Nombre de passagers à bord

Questions de santé

	Réponse	
	oui	non
1) Y a-t-il eu un décès à bord au cours du voyage, autrement que par accident ? <i>Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après. Nombre total de décès.....</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Y a-t-il à bord, ou y a-t-il eu au cours du voyage international, des cas suspects de maladie de caractère infectieux ? <i>Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Le nombre total de passagers malades au cours du voyage a-t-il été supérieur à la normale/au nombre escompté ? <i>Quel a été le nombre de malades ?.....</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Y a-t-il actuellement des malades à bord ? <i>Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Un médecin a-t-il été consulté ? <i>Si oui, donner les détails du traitement ou des avis médicaux dans le tableau ci-après.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Avez-vous connaissance de l'existence à bord d'une affection susceptible d'être à l'origine d'une infection ou de la propagation d'une maladie ? <i>Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Des mesures sanitaires quelconques (quarantaine, isolement, désinfection ou décontamination...) ont-elles été prises à bord ? <i>Si oui, préciser lesquelles, le lieu et la date.....</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Des passagers clandestins ont-ils été découverts à bord ? <i>Si oui, où sont-ils montés à bord (à votre connaissance) ?.....</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Y a-t-il un animal/animal de compagnie malade à bord ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note : En l'absence d'un médecin, le capitaine doit considérer les symptômes suivants comme des signes faisant présumer l'existence d'une maladie de caractère infectieux :

- a) fièvre, persistant plusieurs jours, accompagnée de : i) prostration ; ii) diminution de la conscience ; iii) hypertrophie ganglionnaire ; iv) ictère ; v) toux ou difficultés respiratoires ; vi) salignements inhabituels ; ou vii) paralysie.
- b) fièvre ou absence de fièvre, accompagnée de : i) érythème ou éruption cutanée algues ; ii) forts vomissements (non provoqués par le mal de mer) ; iii) diarrhée sévère ; ou iv) convulsions récurrentes.

Je déclare que les renseignements et réponses figurant dans la présente déclaration de santé (y compris le tableau) sont, à ma connaissance, exacts et conformes à la vérité.

Signé.....
Capitaine

Contresigné.....
Médecin de bord (s'il y a lieu)

Date.....

ANNEXE 3 BIS




CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES
BORDER HEALTH CONTROL

PIECE JOINTE A LA DECLARATION MARITIME DE SANTE

Nom	Classe ou fonctions à bord	Age	Sexe	Nationalité	Port et date d'embarquement	Nature de la maladie	Date d'apparition des symptômes	Signalée au médecin du port ?	Issue*	Médicaments ou autres traitements administrés au patient	Observations

* Indiquer : 1) si la personne s'est rétablie, si elle est encore malade ou si elle est décédée ; et 2) si la personne est encore à bord, si elle a été évacuée (donner le nom du port ou de l'aéroport) ou si son corps a été immergé.

ANNEXE 4



DECLARATION MATIERES DANGEREUSES

CAPITAINE
 0594 35 44 90
 capitainerie@portdeguyane.f

IMO DANGEROUS GOODS MANIFEST
 (IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.3 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

1.1 Name of ship		1.2 IMO number		1.3 Call sign		Page Number	
1.4 Voyage number		2. Flag State of ship		3. Port of loading		4. Port of discharge	
5. Booking/Reference Number	6. Marks & Numbers Container id. No(s) Vehicle Reg. No(s)	7. Number and kind of packages	8. Proper Shipping Name	9. Class	10. UN No.	11. Packing Group	12. Subsidiary Risk(s)
							13. Flashpoint (in °C.c.c.)
							14. Marine Pollutant
							15. Mass (kg) Gross/Net
							16. EmS
							17. Stowage position on board
Additional information							
18.1 Name of master				19.1 Shipping Agent			
18.2 Place and date				19.2 Place and date			
Signature of master				Signature of Agent			

ANNEXE 5 Déclaration de sûreté

CAPITAINE

0594 35 44 90

capitainerie@portdeguyane.fr

Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque :

- 1 - Le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface
- 2 - Il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages
- 3 - Il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation, selon le cas
- 4 - Le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé
- 5 - Le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé.

Nom du navire	
Port d'immatriculation	
Numéro OMI	
Nom de l'installation portuaire	

La présente Déclaration de sûreté est valable du au

Pour les activités ci-après (liste et description des activités) aux niveaux de sûreté ci-après :

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

	La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par	
Activité	L'installation Portuaire	Le Navire
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire		
Contrôle de l'accès au navire		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour		
Manutention de la cargaison		
Livraison des provisions à bord		
Manutention des bagages non accompagnés		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets		
Disponibilité des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire.		

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code qui seront exécutées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leurs plans approuvés ou aux dispositions spécifiques convenues qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait à le

Signature pour le compte et au nom	
De l'installation portuaire.....	Du navire.....
Signature de l'ASIP.....	Signature de l'ASN.....
Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom	Nom
Titre	Titre
Coordonnées (à remplir selon qu'il convient) (indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)	
Pour l'installation portuaire	Pour le navire

Installation portuaire
Agent de sûreté de l'installation portuaire

Capitaine
Agent de sûreté du navire.....
Compagnie
Agent de sûreté de la compagnie.....

D.O.S 1/2
22

ANNEXE 5 SECURITY DECLARATION

HARBOUR OFFICE
0594 35 44 90
capitainerie@portdeguyane.fr

A ship can request completion of a Declaration of Security when :

- 1 - The ship is operating at a higher security level than the port facility or another ship it is interfacing with
- 2 - There is an agreement on a Declaration of Security between contracting Governments covering certain international voyages or specific ships on Those voyages
- 3 - There has been a security threat or a security incident involving the ship or involving the port facility, as applicable
- 4 - The ship is at a port which is not required to have and implement an approved port facility security plan
- 5 - The ship is conducting ship to ship activities with another ship not required to have and implement an approved ship security

Name of ship	
Port of Registry	
IMO n°	
Name of Port Facility	

This Declaration of security is valid from.....Until.....
 For the following activitiesAt the Port of

Under the following security levels :

Security level (s) for the ship

--

Security level (s) for the Port facility

--

The Port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the international Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Activity	The affixing of initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by	
	The port facility	The ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's store		
Handling unaccompanied luggages		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

At on the..... Dated

Signed for and on behalf of	
The Port facility.....	The ship
(Signature of Port Facility Security Officer)	(Signature of Master or Security Officer Ship).....
Name and title of person who signed	
Name	Name
Title	Title
Contact details (to be completed as appropriate) (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)	
For the port facility.....	For the ship.....

Port Facility.....
 Port facility Security Officer.....

Master.....
 Ship Security Officer.....
 Company

D.O.S 2/2

ANNEXE 6 BIS SHIP GENERATED WASTE



Informations à transmettre à la Capitainerie
du GPM de GUYANE avant votre arrivée

CAPITAINEURIE
0594 35 44 90
capitainerie@portdeguyane.fr

Nom du navire..... N° Lloyd..... Indicatif
radio.....
Pavillon..... E.T.A.....
E.T.D.....
Agent.....
Quai.....Provenance.....
Destination.....Date du dernier dépôt.....

Dépôt prévu Tout Une partie Aucun

TYPE	QUANTITÉS à livrer (m³)	CAPACITÉ de stockage maximale spécialisée (m³)	QUANTITÉ de déchets restant à bord (m³)	PORT dans lequel les déchets restants seront déposés	ESTIMATION de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m³)	QUANTITÉ de déchets déposée au dernier port de dépôt indiqué au point 7 ci-dessus (m³)
Déchets d'hydrocarbures						
Eaux de cale polluées						
Résidus d'hydrocarbures (boues)						
Autre type (préciser)						
Eaux usées (1)						
Ordures						
Matières plastiques						
Déchets alimentaires						
Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.)						
Huiles à friture						
Cendres d'incinération						
Déchets d'exploitation						
Carcasses d'animaux						
Résidus de cargaison (2) (préciser) (3)						
(1) Les eaux usées peuvent être rejetées en mer conformément au règlement 11 de l'annexe IV de la convention MARPOL. Si on entend effectuer un rejet en mer autorisé, il est inutile de remplir les cases correspondantes. (2) Il peut s'agir d'estimations. (3) Les résidus de cargaison sont précisés et classés selon les annexes applicables de la convention MARPOL, et notamment ses annexes I, II et V.						

- Notes.*
1. Ces renseignements peuvent être utilisés à des fins de contrôle de l'Etat du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
 2. Les Etats membres désigneront les organismes qui recevront des copies de la présente notification.
 3. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article 9 de la directive 2000/59/CE.

Je confirme que :

- les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects ; et
- qu'il existe une capacité de stockage spécialisée suffisante à bord pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le moment où est atteint le port suivant où les déchets seront déposés.

Date

Heure

Signature

ANNEXE 6 BIS SHIP GENERATED WASTE



Information to be notified before
entry into Port of DDC/Pariacabo

HARBOUR OFFICE
0594 35 44 90
capitainerie@portdeguyane.fr

Ship Name..... IMO NumberCall
 Sign.....
 Flag State..... E.T.A.....
 E.T.D.....
 Shipping Agent Berth.....Previous port of call

 Next port of call.....

Date when ship-generated waste was delivered

Waste to be delivered All some none

Type	Waste to be delivered (m3)	Maximum dedicated storage capacity (m3)	Amount of waste retained on board (m3)	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call	Waste that has been delivered at the last port of delivery identified under point 7 above (m3)
Waste oils						
Oily bilge water						
Oily residues (sludge)						
Other (specify)						
Sewage (1)						
Garbage						
Plastics						
Food Wastes						
Domestic wastes (e.g. par Products, rags, glass,metal, bottle, crockery,etc.)						
Cooking Oil						
Incinerator ashes						
Operational wastes						
Animal carcass (es)						
Cargo residues (2) (specify) (3)						

ANNEXE 6 BIS SHIP GENERATED WASTE



Information to be notified before
entry into Port of DDC/Pariacabo

HARBOUR OFFICE

0594 35 44 90

capitainerie@portdeguyane.fr

Notes

1. This information may be used for port State control and other inspection purposes.
2. Member States will determine which bodies will receive copies of this notification.
3. This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with Article 9 of Directive 2000/59/EC.

I confirm that:

- the above details are accurate and correct, and
- there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered.

Date ...

Time ...

Signature'

⁽¹⁾ Sewage may be discharged at sea in accordance with Regulation 11 of Marpol Annex IV. The corresponding boxes do not need to be completed if it is the intention to make an authorised discharge at sea.

⁽²⁾ May be estimates.

⁽³⁾ Cargo residues shall be specified and categorised according to the relevant Annexes of Marpol, in particular Marpol Annexes I, II and V.

ANNEXE 8 ATTESTATION D'ASSURANCE



Attestation de présence à bord du Certificat d'assurance pour créances maritimes.

Informations à transmettre à la Capitainerie du GPM de GUYANE
avant votre arrivée/
Information to be notified before entry into GPM of GUYANE

CAPITAINERIE

0594 35 44 90

capitainerie@portdeguyane.fr

**ATTESTATION DE PRESENCE A BORD
d'un ou de certificats d'assurance,
selon les prescriptions de la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil,
relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes**

STATUTORY DECLARATION
*that a insurance certificate, or insurances certificates, are aboard,
in conformity with directive 2009/20/CE of the european parliament and of the council
of 23 April 2009, on the insurance of shipowners for maritime claims*

Nom du navire : _____
Name of the ship

Numéro OMI ou MMSI : _____
IMO number or MMSI

Armateur exploitant : _____
Disponent owner

Nom de l'assureur ou des assureurs du navire :
Name of the insurer or insurers of the ship

**J'atteste que le navire identifié ci-dessus dispose à bord d'un ou de certificats d'assurance
en conformité avec les prescriptions de la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil,
relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (article
L.5123-1 du code des transports.)**

*I hereby declare that the ship identified above has aboard a insurance certificate, or insurance
certificates, in conformity with the requirements of directive 2009/20/CE of the european parliament
and of the council of 23 April 2009, on the insurance of shipowners for maritime claims (article
L.5123-1 of the French transport code.)*

Date :

Le capitaine / Ship's master :

**Cette attestation doit être transmise à la capitainerie du port vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port
précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est
connu, pour tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, autre que les navires de guerre, navires de guerre
auxiliaires ou les autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.
*This statutory declaration must be transmitted to the port master 24 hours before the ship calls in port or at the latest when
the ship leaves the preceding port if the sailing time is less than 24 hours, or, as soon as the port of call is known, for all ships
whose gross tonnage is equal or superior to 300 tons, other than warships, auxiliary warships or other State owned or
operated ships used for a non commercial public service.***

ANNEXE 11



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA GUYANE
ACTION DE L'ETAT EN MER

Cayenne, le 10 avril 2012

ZONE MARITIME GUYANE

N° ~~10~~ DDG AEM/Guyane/NP

Dossier suivi par : CC Guillaume Boin
Tel : 05.94.39.56.31
guillaume.boin@guyane.defense.gouv.fr
comar.guyane@fag.dirisi-cayenne.fr

Le capitaine de vaisseau Denis Fabre
commandant de la zone maritime Guyane
assistant du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer

à

Destinataires « *in fine* »

- Objet** : Procédure d'aide à la décision en police des pêches.
- Références** : a) Titre IX du code rural et de la pêche maritime créé par l'ordonnance n° 2010-462 du 6 mai 2010.
b) Art. L 532.1 du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (CESEDA).
c) Instruction sur l'organisation de l'AEM du 23 novembre 2010.
d) Directives pénales du parquet de Cayenne 2011-2012.
e) Lettre n°6 DDG AEM/Guyane/NP du 22 mars 2012, relative au déroutement de tapouilles vers le port de Dégrad des Cannes.
- T. Abrogé** : Lettre n° 58 DDG AEM/Guyane/NP du 09 septembre 2010, relative à la procédure d'aide à la décision en police des pêches.
- P. Jointes** : Une annexe et six appendices.

La présente procédure a pour finalité, en zone maritime Guyane, de clarifier le rôle de chacun des acteurs agissant lors de déroutement des navires étrangers.

ANNEXE 11

ANNEXE I

PROCEDURE D'AIDE A LA DECISION.

Cette fiche est destinée à clarifier l'intervention des différentes administrations dans le cadre du contrôle de navires étrangers en infraction à la réglementation sur la pêche lorsqu'un déroutement est ordonné.

Cette fiche est à utiliser lorsque les agents habilités agissent dans le cadre de la police des pêches et non lorsqu'une infraction au régime d'entrée et de séjour des étrangers ou lorsqu'une infraction douanière sont constatées.

La police des pêches en Guyane est différente de la police exercée sur les autres façades maritimes car un nombre important de pêcheurs relèvent de la réglementation INN (illégal, non déclaré, non réglementée).

Les pêcheurs étrangers contrôlés sont le plus souvent surinamais, guyaniens ou brésiliens.

Les moyens de contrôle en mer peuvent appartenir à l'une des administrations suivantes :

- forces armées en Guyane ;
- direction de la mer ;
- gendarmerie nationale ;
- direction régionale des gardes-côtes Antilles/Guyane ;
- office national de la chasse et de la faune sauvage.

Selon le lieu de contrôle et les contraintes propres au lieu de déroutement, le navire de pêche peut être dérouté vers :

- le port civil de Dégrad des Cannes ;
- la base navale de Dégrad des Cannes¹ ;
- le port de pêche du Larivot¹ ;
- le port de Kourou - Pariacabo ;
- les ports des communes d'Iracoubo, Sinnamary ou Mana¹.

La destination du navire dérouté et saisi est déterminée par la direction de la mer : échouage en attente du jugement ou attente du paiement de la caution fixée par le juge d'instance.

Les dispositions particulières aux déroutements sur le port civil de Dégrad des Cannes sont mentionnées dans l'appendice I.3.

ANNEXE 11

APPENDICE L1 GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS UTILISEES

AEM	: Bureau « action de l'Etat en mer » de l'EMIA (sous l'autorité du CZM)
BNDDC	: Base navale de Dégrad des Cannes
CMC	: Commandant du moyen de contrôle
CO	: Centre opérationnel dont dépend le moyen de contrôle
COM	: Centre des opérations maritimes (cellule « Opérations/Marine ») de l'EMIA
COMGEND	: Commandant de la gendarmerie en Guyane
CORG	: Centre d'opérations et de renseignements de la gendarmerie
CZM	: Commandant de la zone maritime Guyane
DDC	: Dégrad des Cannes
DM	: Direction de la Mer de Guyane / Directeur de la Mer de Guyane
DRGC	: Direction régionale des gardes-côtes Antilles/Guyane
EMIA	: Etat-major interarmées de Guyane
EMZD	: Etat-major de zone de défense
FAG	: Forces armées en Guyane
INN	: Illégale, non déclarée, non réglementée
ONCFS	: Office national de la chasse et de la faune sauvage
PAF	: Police aux frontières
PV	: Procès verbal

ANNEXE 11

APPENDICE I.2 CHRONOLOGIE DU DEROUTEMENT

Origine ?	Action	Destinataire ?
1	CO Au plus tard la veille du début de mission POLPECHE, le centre opérationnel dont dépend le moyen de contrôle prévient le COM, l'AEM, la PAF et la DM qu'un bâtiment est susceptible d'effectuer un déroutement. Les unités tiennent informé le COM de leur départ en mission POLPECHE.	COM / AEM / PAF / DM
2	CMC Après avoir constaté l'infraction et s'il estime que sa caractérisation est suffisante (action de pêche, éloignement de la frontière) pour donner lieu à un déroutement, le CMC procède à l'appréhension du navire, des engins de pêche et du produit de la pêche.	/
3	CMC Le CMC rassemble les éléments constitutifs de l'infraction et rend compte au DM.	DM
4	DM Le DM décide du déroutement à partir d'éléments d'appréciation fournis : - par le port de déroutement : capacité d'accueil (encombrement des quais, durée possible de séjour), - par le CMC : conditions météorologiques, état et navigabilité du navire, distance du port de déroutement, heure prévue d'arrivée.	/
5	DM Le DM transmet l'ordre de déroutement : - au CMC (par téléphone, copie par mail Internet), - à l'AEM (par téléphone), - au CZM, au CO, au COM, et à l'EMZD (par Fax).	CMC AEM CZM / CO / COM / EMZD
6	CMC Le CMC transmet au COM et à la DM l'ensemble des éléments nécessaires pour l'accueil du navire, précise l'heure estimée d'arrivée au port de déroutement, et actualise régulièrement la progression du déroutement.	COM / DM
7	DM La DM informe : - le port de destination ² et la brigade territoriale de gendarmerie de l'heure et des modalités d'arrivée du navire dérouteré, - le CORG des opérations en cours et projetées.	Port de déroutement / brigade territoriale / CORG
8	COM Le COM prévient la PAF de l'arrivée du navire dérouteré, du nombre et de la nationalité des marins, et de l'heure estimée d'arrivée.	PAF
9	PAF La PAF procède à la réquisition du moyen de transport permettant la reconduite des marins à la frontière : - Albina pour des surinamais, - Oyapock pour des brésiliens, - Saint Laurent du Maroni pour des guyaniens.	/
10	CMC Pendant le déroutement, rédaction du PV de constatation d'infraction par le CMC, soumis pour avis au DM avant envoi officiel vers autorités judiciaires (mail internet ou à défaut téléphone).	DM

² Pour le cas d'un éventuel déroutement sur la BNDDC, la capitainerie doit être quand même être informée de l'heure de chenalage du Mahury par le navire dérouteré (gestion des coactivités)

ANNEXE 11

11	CMC DM	<p>Le capitaine du navire dérouté est placé en garde à vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - immédiatement si un OPJ est embarqué sur le moyen de contrôle ; - dès la remise à OPJ à l'arrivée au port de déroutement, dans le cas où aucun OPJ n'est embarqué sur le moyen de contrôle (constatation de l'infraction par un agent non OPJ : article L942-1 du code rural et de la pêche maritime). <p>La notification d'éloignement est remise à l'arrivée à quai aux marins de l'équipage par les gendarmes auxquels est présenté le capitaine du navire dérouté.</p>	CMC / DM
12	DM	<p>Une fois à quai, le navire dérouté passe sous la responsabilité de la DM, qui met en œuvre les mesures nécessaires à son transfert jusqu'à son lieu de stockage final. La DM peut à cette occasion solliciter le concours du moyen de contrôle ou de l'administration ayant procédé au déroutement.</p> <p>Dans l'éventualité d'un paiement de la caution, la DM peut choisir de laisser le navire au port de déroutement (à l'exception du port civil de DDC, voir appendice I.3).</p> <p>La DM statue enfin sur la destination (débarquement) des filets et moteurs saisis. Elle peut à cet effet solliciter le concours de l'administration ayant procédé au déroutement.</p>	CMC
13	CMC	Le CMC transmet à la DM les PV d'appréhension et de constatation d'infraction.	DM
14	COM	Dès la fin de l'opération, le COM informe l'AEM (pour le compte du CZM), qui prend les dispositions avec la cellule communication de la préfecture pour la communication officielle sur l'opération.	AEM
15	CMC	CMC saisit sur Internet la fiche SATI correspondante.	/
16	DM	La DM informe l'AEM des suites judiciaires de l'opération (CI/COPI, condamnation, devenir des matériels saisis, etc.)	AEM

ANNEXE 11

APPENDICE I.3

DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES DEROUTEMENTS SUR LE PORT CIVIL DE DEGRAD DES CANNES

Information préalable de la capitainerie :

La capitainerie est prévenue par téléphone (☎05.94.35.45.28 / 06.94.23.23.25) dès que l'ordre de déroutement a été signifié par la DM, et est destinataire pour information du Fax (☎05.94.35.52.51) de déroutement.

Navigabilité des navires déroutés :

Le CMC garantit la navigabilité à court terme du navire dérouté avant de débiter le chenalage du Mahury. Le CMC contacte l'officier d'intervention (☎06.94.23.59.65) de la capitainerie avant le début du chenalage du Mahury.

Manœuvres portuaires :

L'équipe d'astreinte « manœuvre » de la BNDDC pourra être sollicitée par la DM, via l'officier de garde (☎06.94.26.88.09) ou d'astreinte (☎06.94.41.76.18) de la base navale pour les manœuvres portuaires (accostage, appareillage, déhalage), avec mise en œuvre d'un moyen nautique adapté (pousseur de 4 tonnes ou zodiac 115/150 cv).

Le navire dérouté doit pouvoir déhaler ou appareiller avec un préavis d'une heure.

Accès au port :

Les agents de l'Etat, identifiables comme tels (tenue/véhicule), n'ont pas besoin d'autorisation d'accès au port de DDC, mais doivent être en mesure de présenter leur carte professionnelle, ou CNIM pour les militaires.

Dans le cas contraire, ils devront être accompagnés par un autre agent de l'Etat (identifiable comme tel), ou adresser une demande d'accès en urgence à la CCIRG (☎06.94.27.16.16).

Prise en charge des équipages :

Les équipages transitent sur l'emprise portuaire de DDC sous escorte permanente d'agents de l'Etat.

Déchargement des matériels (filets notamment) :

Afin d'éviter tout déchargement de produit de la pêche à quai, celui-ci est systématiquement rejeté à la mer avant l'accostage. Cette disposition³ sera précisée dans l'ordre de déroutement donné par le DM.

Les autres matériels saisis sont débarqués sous le contrôle de la DM, qui pourra solliciter le concours de l'administration ayant procédé au déroutement. Les prestataires privés éventuels, contractés pour leur récupération, seront accompagnés par un agent de l'Etat sur l'emprise portuaire de DDC.

Surveillance du navire dérouté :

Une garde ostensible du navire dérouté est assurée le temps de sa présence à quai. S'il est fait appel à un prestataire privé (société de gardiennage), la DM en informe sans délai la capitainerie.

L'agent responsable de la garde dispose de tous les moyens de communication nécessaires à l'exercice de sa fonction (téléphone, VHF Marine). Il est le point de contact attitré de l'autorité portuaire, et rend compte régulièrement à l'astreinte du poste de gendarmerie maritime de la DM (☎06.94.23.28.61).

³ Ne concerne pas les vessies natatoire, qui peuvent être stockées à part dans un sac à bord du navire, et remises aux gendarmes de la DM.

ANNEXE 11

Intervention de sécurité (incendie, voie d'eau) :

L'agent responsable de la garde assure une surveillance permanente du navire dérouté, et donne l'alerte en cas d'incendie ou de voie d'eau. Il dispose d'un extincteur (fourniture BNDDC) pour procéder à une intervention incendie immédiate.

En cas d'incendie il alerte immédiatement les pompiers (☎18) et l'officier d'intervention du port (☎06.94.23.59.65) en charge de la coordination de l'action des services de secours dans les limites administratives du port.

Nettoyage des quais :

En cas de besoin, le nettoyage sera assuré par les services de l'Etat (éventuel concours BNDDC), après demande de la capitainerie auprès de la DM.

Durée de séjour à quai des navires déroutés :

La DM s'assure que la durée de séjour à quai du navire dérouté ne dépasse pas 24h.

Contact unique pour la durée de l'opération :

L'astreinte du poste de gendarmerie maritime de la Direction de la Mer (☎06.94.23.28.61) constitue le point de contact unique et permanent de la capitainerie, pendant toute la durée de l'opération de déroutement, et en particulier pendant le séjour à quai du navire dérouté.

ANNEXE 11

<p><u>GENDARMERIE MARITIME</u></p> <p>VCSM Mahury</p> <p>Téléphone : 05 94 39 30 60</p> <p>Portable : 06 94 26 88 08</p> <p>Télécopie : 05 94 39 30 61</p> <p>VCSM Organabo</p> <p>Téléphone : 05 94 32 42 24</p> <p>Portable : 06 94 26 88 10</p> <p>Télécopie : 05 94 32 63 04</p>	<p><u>GENDARMERIE NATIONALE</u></p> <p>COMGEND</p> <p>BOER (HO)</p> <p>Téléphone : 05 94 29 28 04 05 94 29 28 11</p> <p>CORG (HO et HNO)</p> <p>Téléphone : 05 94 29 28 04</p> <p>Télécopie : 05 94 29 28 27</p> <p>Brigade d'Iracoubo</p> <p>Téléphone : 05 94 3461 07</p> <p>Télécopie : 05 94 34 60 02</p> <p>Brigade de Sinnamary</p> <p>Téléphone : 05 94 34 50 17</p> <p>Télécopie : 05 94 34 50 45</p> <p>Brigade de Kourou</p> <p>Téléphone : 05 94 32 00 03</p> <p>Télécopie : 05 94 22 01 52</p>
<p><u>MARINE NATIONALE</u> <u>(P400 à la mer)</u></p> <p>« La Capricieuse »</p> <p>Téléphone Inmarsat : contacter astreinte « OPS/MER »</p> <p>Internet : capricieuse@skyfile.com</p> <p>« La Gracieuse »</p> <p>Téléphone Inmarsat : contacter astreinte « OPS/MER »</p> <p>Internet : p400-gcs@skyfile.com</p>	
<p><u>ONCFS</u></p> <p>Téléphone : 05 94 32 47 74</p> <p>Télécopie : 05 94 32 61 00</p> <p>Internet : onc.guyane@kourou.cirad.fr</p>	<p><u>CCIRG</u></p> <p>Téléphone : 05 94 29 86 88 05 94 29 96 66</p> <p>Télécopie : 05 94 29 96 63</p> <p>Internet : demandeaccesprovisoire_ddc@guyane.cci.fr</p> <p>Astreinte : 06 94 27 16 16</p>

ANNEXE 11

APPENDICE I.5 FICHE TYPE DE RENSEIGNEMENT

1/ BATIMENT DE CONTRÔLE - METEO - HEURE DU CONTRÔLE		
11	Date :	Heure d'interception
12	Météo :	
13	Bâtiment de contrôle <input type="checkbox"/> Audacieuse <input type="checkbox"/> Capricieuse <input type="checkbox"/> Mahury <input type="checkbox"/> Organabo	
2/ ZONE ET CINEMATIQUE DU PÊCHEUR		
21	Zone : <input type="checkbox"/> OYAPOCK <input type="checkbox"/> SINNAMARY <input type="checkbox"/> IRACOUBO <input type="checkbox"/> AUTRE	
22	Position	Latitude : ° N Longitude : °
23	Distance du pêcheur dans la ZEE :	
24	Distance du pêcheur par rapport à la cote :	
25	Pêcheur dans eaux territoriales : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
26	Route / vitesse du navire :	
3/ INFORMATIONS SUR LE PÊCHEUR		
31	Nom :	Immatriculation :
32	Pavillon : <input type="checkbox"/> Brésil <input type="checkbox"/> Suriname <input type="checkbox"/> Venezuela <input type="checkbox"/> Guyana <input type="checkbox"/> France <input type="checkbox"/> Autre	
33	Type : <input type="checkbox"/> Chalutier <input type="checkbox"/> Fileyeur <input type="checkbox"/> Caseyeur <input type="checkbox"/> Palangrier <input type="checkbox"/>	
	Suzanne <input type="checkbox"/> Tapouille mère <input type="checkbox"/> Tapouille fille <input type="checkbox"/> Artisan <input type="checkbox"/> Autre	
34	Personnes à bord (capitaine inclus)	Brésil : _____ Venezuela : _____ France : _____ Autres : _____ Suriname : _____ Guyana : _____
35	Nom et nationalité du capitaine :	
36	Langue parlée par le capitaine :	
37	Action / comportement :	
4/ POISSONS		
41	Quantité à bord :	Sur le pont : _____ En cale : _____
42	Type : <input type="checkbox"/> Acoupa <input type="checkbox"/> Vivaneau <input type="checkbox"/> Requin <input type="checkbox"/> Machouaran <input type="checkbox"/> Mérou <input type="checkbox"/> Autre	
43	Etat sur le pont :	<input type="checkbox"/> Frais <input type="checkbox"/> Éviscéré <input type="checkbox"/> Présence de viscères
44	Etat en cale	<input type="checkbox"/> Frais <input type="checkbox"/> Éviscéré <input type="checkbox"/> Sous glace <input type="checkbox"/> Sur glace
5/ SITUATION DES APPAREUX DE PECHE		
51	<input type="checkbox"/> Filet à l'eau <input type="checkbox"/> Filet sur le pont <input type="checkbox"/> Filet sec <input type="checkbox"/> Filet mouillé	
6/ INFRACTION		
61	Nature de l'infraction :	
62	Le capitaine connaît-il l'infraction ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
7/ INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES EN VUE D'UN EVENTUEL DEROUTEMENT		
71	Description et état du pêcheur	
72	Type et état des moteurs	
73	Description et état du filet	
74	Port de déroulement le plus proche / HPA estimée.	
75	Divers	
8/ OBSERVATIONS DIVERSES		
81		

ANNEXE 11

APPENDICE I.6 MODÈLE DE NOTIFICATION



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION GUYANE

ACTION DE L'ETAT EN MER

PROCES VERBAL DE NOTIFICATION (*Formal Notice*)

Objet : Eloignement vers la frontière. *Escort to the border.*

Référence : Art 532.1 Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile

-

Je soussigné (*I undersigned*)

Nom (*Name*)

Prénom (*First name*)

Nationalité (*Nationality*)

Ayant été surpris à bord d'un navire battant pavillon Surinamais en pêche illégale en eaux françaises, donne mon accord pour être éloigné vers le Suriname où je réside habituellement.

(Having been caught while illegally fishing in French waters on board a Surinamese fishing vessel, accept to be reconducted toward Surinam where I regularly live).

En cas de refus, je suis informé que je devrai quitter le territoire français par mes propres moyens. *(If I refuse, I am aware that I must leave French territory by my own means)*

Lieu, date et signature
(Place, day, and signature)

Fait en deux exemplaires, un remis au pêcheur, l'autre est joint à la procédure.
Tentative translation, only French text prevails.

ANNEXE 11

DESTINATAIRES



- Monsieur le général, commandant supérieur des forces armées en Guyane.
- Monsieur le colonel, commandant la gendarmerie en Guyane.
- Monsieur le directeur régional des gardes-côtes Antilles-Guyane.
- Monsieur le directeur de la mer de Guyane.
- Monsieur le chef du centre de sécurité des navires de Cayenne.
- Monsieur le directeur départemental de la police aux frontières.
- Monsieur le directeur régional de l'office national de la chasse et de la faune sauvage.

COPIE

- Monsieur le capitaine de vaisseau, commandant la zone maritime Guyane, assistant du préfet pour l'action de l'Etat en mer.
- Monsieur le directeur du port civil de Dégrad des Cannes.
- Monsieur le chef de l'état-major de zone de défense.

ANNEXE 12



	ACCORD DE PARTENARIAT	
CROSS AG – Grand Port Maritime de Guyane		

1 RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

- Code de l'environnement ;
- Code des transports ;
- Décret n° 85-185 du 06 février 1985 portant réglementation du passage des navires dans les eaux territoriales françaises ;
- Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime ;
- Arrêté du 13 mars 2015 relatif aux échanges d'information sur les accidents et incidents de navigation maritime ;
- Arrêté préfectoral n° 445/EMZD du 17 mars 2004 portant réglementation de la navigation aux approches des côtes françaises de la Guyane en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles ;
- Arrêté préfectoral n° 261/EMZD/AEM du 25 février 2005 relatif au signalement des incidents et accidents de mer dans la zone économique exclusive française de la Guyane ;
- Circulaire du Premier ministre du 24 mars 1978 relative à la circulation dans les eaux territoriales françaises des navires transportant des hydrocarbures.

2 OBJECTIFS ET DOMAINES D'APPLICATION

Cet accord de partenariat définit les modalités d'échanges d'informations fournies par les navires entre le CROSS AG et l'autorité portuaire, telle que définie par l'article L.5331-5 du code des transports, du Grand Port Maritime de Guyane, dans les limites de sa zone de compétence et des moyens disponibles.

3 RAPPELS

La politique de surveillance de la navigation maritime est définie par le ministre chargé de la mer. Elle est mise en œuvre, sous l'autorité opérationnelle du préfet délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS).

La surveillance de la navigation s'exerce à l'égard des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300, mentionnés dans l'article 2 de l'arrêté préfectoral n° 261/EMZD/AEM du 25 février 2005 susvisé, quel qu'en soit le pavillon, dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises, et dans les eaux maritimes dans lesquelles la République française exerce par ailleurs des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage. Elle ne s'exerce pas dans les limites administratives des ports.

Le capitaine de tout navire concerné, s'appêtant à passer ou à séjourner dans les eaux territoriales françaises, est tenu de signaler au CROSS AG ses intentions de mouvement, sa cargaison et l'état de ses capacités de manœuvre et de navigation dans un message envoyé au moins 6 heures avant l'entrée dans les eaux territoriales ou au moins 6 heures avant l'appareillage si le navire se prépare à quitter les eaux territoriales.

Les autorités portuaires, dans les limites de leurs zones de compétence, et le CROSS AG s'informent mutuellement des informations fournies par le navire.

4 DEMANDE DU CROSS AG À L'ÉGARD DE LA CAPITAINE

Il est demandé à la capitainerie de fournir les éléments suivants :

- tout incident ou accident survenu dans les limites administratives du port, pouvant se traduire par une pollution du littoral ou des eaux ou une limitation de capacité de manœuvre visée par le décret n° 2011-2018 et l'arrêté préfectoral n° 261/EMZD/AEM du 25 février 2005 susvisés ;
- toute détection d'anomalies à bord susceptibles d'avoir un impact sur la capacité de manœuvre des navires ;
- tout problème lié à des manifestations nautiques ne respectant pas les consignes de sécurité déterminées par la direction de la mer ;
- toute notification ou indication de phénomènes météorologiques/naturels à venir ;
- l'accès aux données AIS sur l'interface VIGIE Sip pour les sites de Dégrad-des-Cannes et de Pariacabo ;
- tout risque pour la santé publique constaté à bord d'un navire, dans les limites administratives du grand port maritime de Guyane ;
- tout signalement reporté par les pilotes (RISAP) ;
- la veille du canal VHF 16 au profit du CROSS AG, en cas de maintenance ou de panne sur le réseau VHF du CROSS AG, selon disponibilité du personnel.

La transmission de ces éléments s'effectuera en priorité par courriers électroniques et sera doublée d'une communication téléphonique (cf. annexe 1) en cas d'incident/accident constaté sur un navire mentionné à l'art. 2 de l'arrêté préfectoral.

La capitainerie veillera à sensibiliser régulièrement les agents maritimes aux obligations de signalement incombant aux navires qu'ils assistent.

5 DEMANDE DE LA CAPITAINE À L'ÉGARD DU CROSS AG

Il est demandé au CROSS AG de fournir les éléments suivants :

- tout message envoyé ou communiqué au CROSS AG, par les navires mentionnés à l'art. 1 de l'arrêté préfectoral n° 445/EMZD du 17 mars 2004 susvisé, à destination de la Guyane ;
- s'ils en ont connaissance, des dernières déficiences relevées lors de contrôles par l'État du

ANNEXE 12

- port dans le cadre du *Memorandum of Understanding* concernant ces navires ;
- tout incident/accident survenu à un navire mentionné à l'article 1 de l'arrêté préfectoral n° 445/EMZD du 17 mars 2004 susvisé, à destination de la Guyane, dans les limites de compétence du CROSS, pouvant se traduire par une pollution du littoral ou des eaux ou une limitation de capacité de manœuvre.

Il est également demandé au CROSS AG d'informer la capitainerie :

- de toute opération ou exercice SAR en lien avec ces navires ;
- de la décision de déroutement de tout navire prise par l'autorité compétente, que le navire soit concerné par l'arrêté ou non, lorsque le déroutement est prévu vers le grand port maritime de la Guyane ;
- de tout remorquage effectué par une unité SAR ou un moyen privé, que le navire soit concerné par l'arrêté ou non, lorsque le remorquage est prévu vers le grand port maritime de la Guyane ;
- de toute manifestation nautique pouvant se dérouler à l'intérieur des limites administratives du grand port maritime de la Guyane ;
- de tout risque pour la santé publique constaté à bord d'un navire orienté, le cas échéant, vers le grand port maritime de la Guyane.

La transmission de ces éléments s'effectuera en priorité par courriers électroniques et sera doublée d'une communication téléphonique (cf. annexe 1) lorsque l'urgence le nécessite.

6 EXPRESSION DES CONTRAINTES ET DES LIMITES DES PRESTATAIRES

En cas d'activité particulièrement intense, l'un et l'autre des partenaires pourront différer la communication des informations décrites *supra* lorsqu'elles ne revêtent pas de caractère urgent pour le traitement opérationnel.

7 AMÉLIORATION DU DISPOSITIF

En cas de dysfonctionnement ou d'innovation technologique majeure, une amélioration du présent accord peut s'avérer nécessaire. Les partenaires veilleront à élaborer des actions d'amélioration conjointes.

LE DIRECTEUR DU CROSS AG

L'Administrateur en Chef de
deuxième classe des Affaires Maritimes
Edouard PERRIER

~~Directeur du CROSS Antilles-Guyane~~

LE COMMANDANT DU PORT

Jacques MOSCA
Commandant
Grand Port Maritime
GUYANE

ANNEXE 1

Adresses courriels et numéros de téléphone des contacts

• **CROSS AG**

Centre principal de Fort de France
Téléphone : 196 ou 05 96 70 92 92
Fax : 05 96 63 24 50
Courriel : antilles@mrc CFR.eu

Représentant du CROSS AG en Guyane
M. Cyrille Chapron
Téléphone : 06 94 44 25 35
Courriel : cyrille.chapron@developpement-durable.gouv.fr

• **GRAND PORT MARITIME DE GUYANE**

Capitainerie
Téléphone : 06 94 23 59 65
Fax : 05 94 35 52 51
Courriel : capitainerie@portdeguyane.fr

M. Jacques Mosca
Commandant du port
Téléphone : 06 94 22 13 41
Courriel : j.mosca@portdeguyane.fr

M. Denis Lavisse
Commandant adjoint du port
Téléphone : 06 94 22 47 43
Courriel : d.lavisse@portdeguyane.fr

