

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER

2022



**PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI**



SOMMAIRE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES	4
CHAPITRE 1 : Définitions et objet	4
CHAPITRE 2 : Champ d'application	13
CHAPITRE 3 : Informations générales sur le port	14
CHAPITRE 4 : Les Officiers et Maitres du port.....	20
TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE	21
CHAPITRE 1 : Règles de priorité d'accès des Navires au port.....	21
CHAPITRE 2 : Accès et mouvements des Navires au port	22
CHAPITRE 3 : Programmation des Escales	23
CHAPITRE 4 : Conférence portuaire	28
CHAPITRE 5 : Admission des Navires au port.....	31
CHAPITRE 6 : Pilotage des Navires	33
CHAPITRE 7 : Remorquage des Navires	34
CHAPITRE 8 : Lamanage des Navires.....	35
CHAPITRE 9 : Fin de l'Escale.....	36
CHAPITRE 10 : Dispositions relatives aux stationnements des Navires désarmés, abandonnés, saisis ou épaves.....	38
CHAPITRE 11 : Dispositions relatives à l'utilisation des infrastructures et des équipements du port	39
CHAPITRE 12 : Embarquement, Débarquement, transit, séjour et entreposage des Marchandises	43
CHAPITRE 13 : Dispositions particulières concernant le passage portuaire des conteneurs.....	45
CHAPITRE 14 : Normes de manutention des Marchandises	47
CHAPITRE 15 : Transbordement des Marchandises	48
CHAPITRE 16 : Dispositions spécifiques concernant les Marchandises abandonnées au port	49
TITRE III : ENTRETIEN ET REPARATION DE NAVIRES A QUAI.....	50
CHAPITRE 1 : Essais de fonctionnement à quai.....	50
CHAPITRE 2 : Réparation des Navires à quai	51
CHAPITRE 3 : Travaux à chaud dans l'enceinte portuaire et dans les Navires en escales	52
TITRE IV : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	53
CHAPITRE 1 : Sécurité Portuaire	53
CHAPITRE 2 : Sûreté Portuaire.....	75
CHAPITRE 3 : Protection de l'environnement.....	84

TITRE V : FACTURATION ET RECOUVREMENT DES REDEVANCES	90
CHAPITRE 1 : Facturation des prestations	90
CHAPITRE 2 : Recouvrement des redevances portuaires, litiges et amendes liees aux infractions	93
TITRE VI : ACTIVITES TRANSFEREES.....	95
CHAPITRE 1 : Activités soumises au regime de concessions portuaires.....	95
CHAPITRE 2 : Activités soumises au regime de l'autorisation.....	97
CHAPITRE 3 : Activités soumises au regime de l'occupation du domaine public portuaire	98
TITRE VII : DISPOSITIONS FINALES	99
CHAPITRE 1 : Constatation et repression des infractions	99
CHAPITRE 2 : Dispositions finales	100
ANNEXES	101
REFERENCES	101

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET OBJET

ARTICLE 1 : Définition des termes du Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi.

Pour les besoins du présent Règlement d'Exploitation Particulier, les termes et acronymes cités ci-dessous, classés par ordre alphabétique, ont la signification suivante :

- **Acconier/Entrepreneur de Manutention** : Toute personne physique ou morale chargée d'accomplir soit des opérations matérielles de mise à bord, d'arrimage, de désarrimage et de déchargement des Marchandises, y compris les opérations connexes, soit les opérations juridiques de réception, de prise en charge et de reconnaissance à terre des Marchandises, y compris leur garde et leur livraison ;
- **Affréteur** : Toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle, un Navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des Marchandises d'une personne moyennant le paiement d'un fret ;
- **AIS** : Automatic Identification System (Système d'Identification Automatique) ;
- **Amarrage** : La dernière phase d'une manœuvre d'accostage d'un Navire qui consiste à le maintenir contre un quai ou un ponton, à l'aide d'aussières (ou amarres), capelées d'une part au quai sur des bittes, et d'autre part sur le navire, à l'avant et à l'arrière. L'amarrage est accompli à quai par des lamaneurs, sur le navire par les marins du bord ;
- **Amodiataire** : Désigne L'Exploitant du domaine public et/ou des installations portuaires dans la Circonscription Portuaire, pendant une durée d'occupation temporaire, moyennant une redevance périodique ;
- **Armateur** : Toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un Navire est armé, exploité ou simplement utilisé ;
- **Appareillage** : La manœuvre d'un navire qui quitte son mouillage, son poste à quai ou à couple ;
- **Aton** : Aid To Navigation (Aide à la Navigation) ;

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

- **Autorité maritime** : Le Ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires d'autorités, auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- **Autorité portuaire** : Désigne le Port Autonome de Kribi (PAK), prise en la personne de son Directeur Général ;
- **Avis aux capitaines** : Notification des capitaines de Navires sur les prescriptions et règles de sécurité à respecter durant le séjour des Navires au Port de Kribi ;
- **Avis aux navigateurs** : Moyens continus employés pour diffuser l'information requise par le Capitaine, le Pilote ou la personne responsable de la navigation d'un Navire, ainsi que toutes personnes intéressées ;
- **Avis aux usagers** : Moyens continus utilisés pour diffuser les informations requises par les usagers du port. Il s'adresse aux professionnels, qu'ils soient Armateurs, Capitaines de Navires et Bateaux, agents, Consignataires ;
- **Bateau** : Tout moyen de transport flottant motorisé d'une longueur inférieure à 50 mètres, employé normalement à la navigation maritime et fluviale et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation ;
- **Capitaine** : Toute personne qui assure le commandement ou la direction nautique d'un Navire ;
- **Chenalage** : C'est le fait de pratiquer la navigation dans un chenal en mer ou de la suivre dans un chenal matérialisé sur une carte nautique ;
- **Circonscription Portuaire** : Toute zone géographique d'activités placée sous l'autorité du Port Autonome de Kribi (PAK) en vertu des lois et règlements, tant du côté maritime que continental. Le côté maritime intègre les terminaux Off-shore qui parallèlement disposent de certaines spécificités d'exploitation dérogatoires au présent Règlement d'Exploitation ;
- **Colis Exceptionnel** : Unité de charge dont le poids et/ou le volume nécessite des moyens et mesures exceptionnels de manutention et de sécurité ;
- **Colis Lourd** : Colis d'un poids excédant 35 tonnes ;
- **Conférence Portuaire** : Concertation qui a lieu entre les opérateurs portuaires, sous la conduite de la Capitainerie, ayant pour objet l'affectation des postes à quai et la diffusion des prévisions des mouvements des Navires ;
- **Consignataire** : Tout mandataire/représentant local, selon le cas, de l'Armateur du Navire (Consignataire de Navire) ou des ayants droit à la Marchandise transportée (Consignataire de la cargaison) ;

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

- **Contrat** : Tout document élaboré ou accord non-encore écrit qui établit et régit les relations entre le PAK et tout opérateur dans le cadre de l'exercice des missions du PAK, conformément aux textes portant organisation et fonctionnement du PAK ;
- **Courte Traversée** : Tout voyage d'un navire entre le port de provenance et le Port de Kribi dont la durée n'excède pas 48 heures ;
- **CV** : Cheval Vapeur ;
- **Dégazage** : Opération courante consistant à ventiler les citernes d'un pétrolier pour éliminer les gaz nocifs qu'elles contiennent et éviter le risque explosif ;
- **Déhalage** : Mouvement d'un Navire le long du quai, d'une position à une autre ;
- **DAPAQ** : Demande d'Attribution de Poste à Quai ;
- **Demande d'accostage** : C'est le document par lequel l'Armateur ou son représentant formule la demande auprès de la Capitainerie pour une attribution de poste à quai ;
- **Domaine public** : Ensemble des terrains couverts et/ou non couverts par la mer faisant partis de la Circonscription Portuaire ;
- **Embarcation** : Toutes les petites unités de pêche, de commerce ou de plaisance, d'une longueur inférieure ou égale à 15 mètres ;
- **Engins flottants** : Toutes autres unités flottantes, notamment les unités non immatriculées ;
- **Engins de servitude** : Tout engin flottant au service du port, tels que remorqueur, pilotine, drague, baliseur, vedette hydrographique, etc. ;
- **EPI** : Equipement de Protection Individuelle ;
- **Escale commerciale** : Tout séjour d'un Navire au port appelé à effectuer des opérations d'embarquement, de débarquement ou de Transbordement des Marchandises ou de Passagers au port ;
- **Escale de courtoisie** : Tout séjour effectué au port par des Navires d'Etats étrangers ainsi que par des Navires écoles ;
- **Escale de relâche** : Tout séjour de Navires effectué au port pour des raisons autres que les Escales commerciales, de courtoisies et techniques ;
- **Escale technique** : Tout séjour de Navires au port pour des raisons de travaux de réparation ;
- **ETA** : Estimated Time of Arrival (Temps Estimé d'Arrivée) ;

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

- **Exploitants** : Entités privées et/ou publiques qui exercent leurs activités au port sous le régime de la concession ou de l'autorisation ;
- **Facture d'acompte** : Facture émise dans le cadre du versement d'un acompte, qui correspond à une partie du montant versée en avance. Elle est généralement établie sur la base des données prévisionnelles transmises par le client ;
- **FAL** : Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (Convention pour la Facilitation du Trafic Maritime International) ;
- **Feu vert** : Autorisation de déchargement des Marchandises explosives, des munitions, des armes et/ou du matériel militaire accordée par les autorités compétentes au réceptionnaire ;
- **FIFI** : Fire Fighting ;
- **FMO** : Forces de Maintien de l'Ordre ;
- **Gerbage** : action consistant à superposer des colis (Conteneurs) ;
- **IMO** : International Maritime Organisation (Organisation Maritime Internationale) ;
- **Installation Portuaire** : Ensemble des infrastructures et équipements terrestres et marins nécessaires au fonctionnement du port ;
- **ISPS** : International Ship and Port Facility Security Code, (Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires) ;
- **UCN** : International Union for Conservation of Nature (L'Union International pour la Conservation de la Nature) ;
- **Lamanage** : Toute activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage des Navires ;
- **Ligne Régulière** : Service régulier entre deux zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des Navires d'un type identique, et des rotations identiques ;
- **M** : Mile Nautique ;
- **Marchandise** : Tout objet de nature quelconque porté sur les manifestes et/ou connaissements des compagnies maritimes, et commercialisable en vertu des lois et règlements en vigueur ;
- **Marchandises Dangereuses (MD)** : Désignent les Marchandises mentionnées dans le **Code International des Marchandises Dangereuses (IMDG)**. Cette

expression s'applique également à tout contenant ayant servi de conditionnement ou d'emballage pour ces Marchandises et qui n'a pas fait l'objet de Nettoyage après usage ;

- **MARPOL** : Marine Pollution (convention internationale pour la prévention de la Pollution marine par les Navires, élaborée par l'OMI) ;
- **Navire** : Tout moyen de transport flottant motorisé quel qu'en soit le tonnage et la forme, employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation ;
- **Navire Abandonné** : Tout Navire présent sur la Circonscription Portuaire en état de flottabilité ou de navigabilité, sur lequel il n'est maintenu ni équipage ni un service de garde ;
- **Navire Désarmé** : Tout Navire présent sur la Circonscription Portuaire dont l'exploitation est suspendue plus d'un mois à quai ou au mouillage et que cela n'est pas le fait d'un emploi saisonnier ;
- **Navires d'Etat et Navires de Servitude Homologués** : Les Navires des services publics concourant à la sécurité et à l'exploitation normale du port, à savoir les Navires de : la Marine Nationale, la Gendarmerie, la Direction des Affaires maritimes et des voies Navigables, le Service des Phares et Balises, la Capitainerie, le Pilotage, le Remorquage, le Lamanage, les Services de police (sécurité, navigation, pêche), la Douane, le Contrôle sanitaire aux frontières ;
- **Navire Epave** : Tout Navire présent sur la Circonscription Portuaire qui n'est plus en état de navigabilité, coulé, échoué ou menaçant de le devenir et sans propriétaire ;
- **Navire Régulier** : Tout Navire appartenant à une Ligne Régulière ;
- **Navire Suspect** : Tout Navire transportant une Marchandise et/ou un passager présentant des risques pour la santé et la sécurité des personnes, la sécurité des biens et des installations et qui n'a pas fait l'objet de déclaration de cette caractéristique de risque au départ du port de provenance ;
- **Nettoyage** : Raclage et brossage de la coque du Navire ;
- **Notice of Readiness** : Notification par le Navire indiquant qu'il est prêt à démarrer le service d'affrètement (à la livraison) ou qu'il est prêt à charger ou décharger la cargaison ;
- **Notify** : Personne morale ou physique figurant sur le connaissement à qui doit être notifiée l'arrivée d'une Marchandise à bord d'un Navire donné ;

- **Obligation de Service Public** : Obligation de L'Exploitant d'assurer les prestations de service public dont il a la charge ainsi que de leur continuité, dans le respect du principe de l'égalité de traitement des usagers ;
- **Off-shore** : Zone d'activité située en mer, au large des côtes ;
- **OPJS** : Officier de Police Judiciaire à compétence Spéciale ;
- **Opérateur Portuaire** : Gestionnaire des installations portuaires qui exerce une ou plusieurs activités suivant les catégories d'activités réglementées à savoir les activités portuaires soumises au régime de la concession, les activités portuaires soumises au régime de l'autorisation et les activités portuaires soumises à l'occupation et à la gestion du Domaine public portuaire ;
- **PAK** : Port Autonome de Kribi ;
- **Passager** : Toute personne transportée à bord d'un Navire en vertu d'un Contrat de transport ou qui, avec le consentement du transporteur, convoie un véhicule ou accompagne des animaux vivants ou toute autre Marchandise spécifique faisant l'objet d'un Contrat de transport de Marchandises ;
- **PC** : Poste de Commandement ;
- **Premier Arrivé** : Ordre de préférence selon la date et l'heure d'arrivée en rade pour des opérations au Port de Kribi ;
- **Premier Servi** : Accostage d'un Navire, autorisé selon le statut « Premier Arrivé » et « Prêt à Travailler » ;
- **Prêt à Travailler** : Sur le plan administratif, la déclaration en douane et les formalités SIP terminées, dont le paiement des droits et le OK commercial (niveau de la déclaration aux formalités appréciables). Sur le plan opérationnel, le Navire transmet sa *Notice of Readiness* (NOR) à l'Autorité Portuaire via la Capitainerie ;
- **PFSO** : Port Facility Security Officer (Agent de Sécurité de l'Installation Portuaire) ;
- **Pilotage** : Assistance donnée aux Capitaines pour la conduite de leurs Navires à l'entrée, à la sortie et lors de chaque mouvement à l'intérieur du port et en Off-shore. Cette assistance est donnée par des marins commissionnés par l'Autorité Portuaire et connaissant parfaitement les caractéristiques du port et de ses bassins ;
- **Plan d'Eau** : Étendue d'eau située dans la Circonscription Portuaire ;

- **POI** : Plan d'Organisation Interne ;
- **Point d'accès reconnu** : Accès normal et réglementé au port ou à l'une de ses zones contrôlées. Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus ;
- **Police Portuaire** : Ensemble des règles et dispositions régissant les conditions de fonctionnement d'un port, telles que définies par les lois et règlements en vigueur ;
- **Pollution** : Introduction directe ou indirecte par l'homme de substance ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et les eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que : dommage aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément ;
- **Port de Kribi** : Désigne l'ensemble des Installations portuaires présentes dans la Circonscription Portuaire ; dont notamment et de manière non exhaustive le port en eau profonde de Kribi localisé à Mboro ; les plateformes Off-shore ; les appontements, quai et terrains présents à Campo et à l'embouchure de la Kienké ;
- **Poste d'Amarrage** : Tout emplacement où un Navire peut être amarré avec ou sans ancre ;
- **PSO** : Port Security Officer (Agent de Sûreté Portuaire) ;
- **PUP** : Plan d'Urgence Portuaire ;
- **Remorquage** : Halage ou poussage des Navires à l'aide d'unités maritimes conçues à cet effet ;
- **RPM** : Radiation Portal Monitor ;
- **RSO** : Recognized Security Organisation (Organisme de Sûreté Reconnu ou habilité) ;
- **SIP** : Système d'Information Portuaire. Plateforme numérique de gestion des opérations au Port de Kribi (gestion dématérialisée des processus d'Escales, des services au Navires, du passage de la Marchandise, de la sûreté et sécurité portuaire, du domaine et du suivi des concessions/amodiations) ;
- **SOLAS** : Safety Of Life at Sea (Convention de la sauvegarde de la vie humaine en mer) ;
- **SW** : South West ;

- **Suspicion de Radioactivité** : Cas d'alarme indiquant la présence d'une source radioactive lors du passage d'une Marchandise à travers le RPM (Radiation Portal Monitor) ;
- **Titre d'Accès** : Document ou marque délivré(e) par l'Autorité Portuaire donnant droit à l'accès dans le port ;
- **Tramping** : Désigne le transport maritime à la demande, par un Navire de commerce non affecté à une Ligne Régulière ;
- **Transbordement** : C'est l'action de décharger et de charger une Marchandise d'un Navire à un autre, éventuellement avec mise à quai pour stockage temporaire, sous réserve qu'elle ait été déclarée comme telle avant son débarquement ;
- **ZAR** : (Zone d'Accès Restreint) zone du port ou de l'Installation Portuaire particulièrement sensible qui nécessite de prendre des mesures particulières de sûreté, d'en restreindre l'accès et pour laquelle se justifie un contrôle renforcé des accès ;
- **Zone de Mouillage** : Tout emplacement favorable où le Navire peut rester à l'ancre ;
- **Zone de Pilotage Obligatoire** : Zone limitée par une ligne joignant les points d'embarquement des pilotes dans la Circonscription Portuaire.

ARTICLE 2 : Objet du Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi

Le présent Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi fixe notamment :

- Les règles de priorité d'accostage des Navires ;
- La catégorie des Navires soumis à l'obligation de Pilotage ;
- Les conditions et modalités de Remorquage et Lamanage des Navires ;
- Les dispositions relatives aux Navires Désarmés, Abandonnés, saisis ou Épaves ;
- Les règles d'utilisation des différentes infrastructures du Port de Kribi ;
- Les conditions d'exploitation des installations spécifiques ;
- Les règles d'embarquement et de débarquement des Passagers ;
- Les règles de chargement, de déchargement et d'entreposage des Marchandises ;

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

- Les conditions de chargement, de déchargement et d'entreposage des Marchandises Dangereuses ;
- Les normes de manutention des Marchandises ;
- Les conditions d'entretien et de réparation des Navires à quai notamment celles relatives aux opérations de Nettoyage, de Dégazage à définir et d'essai de machines ou d'hélices ;
- Les conditions d'accès, de circulation, d'arrêt et de stationnement des véhicules et des engins de chargement, de déchargement et de manutention des Marchandises ;
- Les conditions d'accès et de circulation des personnes physiques ;
- Les conditions de réception, de collecte, de transport et de stockage des déchets à l'intérieur du port, ainsi que les conditions de leur évacuation hors du Port de Kribi ;
- Les mesures nécessaires à l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives à la sûreté, à la sécurité, à la santé et à la protection de l'environnement au sein du port ;
- Les conditions nécessaires à la facturation et au recouvrement des redevances du port ;
- Les conditions nécessaires à l'exercice des activités concédées, autorisées et autres amodiations ;
- Toutes autres dispositions relatives à l'exploitation du port.

CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 3 : Champ d'application

Le présent Règlement d'Exploitation s'applique sur toute l'étendue de la Circonscription Portuaire telle que définie par les lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 4 : Les intervenants et usagers concernés par le Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi

Les intervenants et les usagers concernés par le présent Règlement d'Exploitation Particulier sont notamment :

- Les Capitaines de Navires, les agents maritimes et/ou Consignataires des Navires, les Armateurs et Exploitants des Navires ;
- Les Acconiers/manutentionnaires de la Marchandise ;
- Les réceptionnaires et/ou chargeurs des Marchandises, transitaires et/ou leurs mandataires ;
- Les gestionnaires et Exploitants des terminaux du Port de Kribi et des aires de stockage ;
- Les bénéficiaires des autorisations ou de convention d'occupation temporaire du Domaine public ;
- Les importateurs et les exportateurs des Marchandises ;
- Les transporteurs ;
- Tout intervenant autorisé par l'Autorité Portuaire à exercer une activité à l'intérieur du port ;
- Tout intervenant autorisé par la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables à exercer une activité à bord des Navires au port ;
- Les administrations et les établissements publics intervenant au Port de Kribi ;
- Toute personne physique autorisée par le Port Autonome de Kribi à avoir accès au port.

CHAPITRE 3 : INFORMATIONS GENERALES SUR LE PORT

ARTICLE 5 : Informations générales sur le Port de Kribi

5.1 : Généralités sur les installations en Eau Profonde du port Kribi localisé à Mboro

Le Port en Eau Profonde de Mboro (2° 43,6' N – 9° 51,6' E) se situe à une trentaine de kilomètres de la station balnéaire de Kribi. Ledit Port a un pied de quai de 16 mètres, un accès direct à la mer et permet d'accueillir des Navires à fort tirant d'eau. Les infrastructures déjà construites et opérationnelles se composent d'une digue au Sud de 2055 mètres de long, d'un quai de 615 mètres de long et d'une rampe RORO.

5.2 : Marée

La marée est de type semi-diurne à inégalité diurne. Lors de grands coefficients, le marnage peut atteindre **1,70 mètres**.

5.3 : Atterrissage et Accès nautiques

L'atterrissage s'effectue au radar à 12 M de la côte. La pointe Gertrude au Sud du Port en Eau Profonde de Kribi est facilement reconnaissable ainsi que la digue du port et la Pointe Banoko au Nord. Il n'y a pas d'amer remarquable aux approches du port. Le quai porte, dans sa partie Nord, un espar rouge de 5 mètres de haut surmonté d'un feu visible également à 5 M. L'accès au port se fait par un chenal de 200 mètres de large sur 1 200 mètres de long orienté à 125°/305°. Le chenal est matérialisé par des bouées lumineuses et dragué à -15 mètres (2021).

5.4 : Pilotage

Le contact avec la tour de contrôle du Port de Kribi se fait par canaux VHF 16 et 10 au minimum 2 heures avant l'arrivée à la position d'embarquement du pilote, indicatif « Kribi Port Control ». Le Pilotage est obligatoire pour tout Navire de plus de cent (100) mètres de long et plus de cent (100) tonnes de jauge brute entrant et sortant du Port de Kribi. L'embarquement du pilote se fait à 1,1 M au large du chenal à la position 2° 45,1' N — 9° 49,8' E. cette position est matérialisée par une bouée d'eau saine (FIY10S8Nm) disposant chacune d'un AIS Aton et d'un réflecteur radar. L'opération de transfert du pilote se fait à l'aide d'une pilotine. En cas d'indisponibilité de la pilotine, un remorqueur ou tout autre engin adapté pour le transfert des pilotes pourrait être utilisé.

5.5 : Mouillage d'attente

Il existe une zone circulaire de mouillage d'attente de **1,5 M** de rayon centrée sur la position **2° 43,0' N — 9° 45,5' E**, par plus de **30 mètres** d'eau, avec un fond moyen permettant une bonne tenue de l'ancre.

5.6 : Le Plan d'eau intérieur du port

Il est constitué d'une zone d'évitage de 600 mètres de diamètre centrée sur la position **2° 43,7' N — 9° 51,5' E**. Cette zone d'évitage est protégée de la houle du SW par la digue Sud. Deux bouées latérales lumineuses ont été mises en place afin de délimiter la partie Nord et la partie SW de cette zone.

5.7 : Installations portuaires

5.7.1 Terminaux Onshore

a. Le Terminal Polyvalent :

Il est composé à titre d'ouvrage d'accostage, réservé aux Navires opérés par l'Exploitant, d'un quai d'une longueur de deux cent soixante-cinq mètres (265 m) de long, disposant d'une profondeur au moins égale à seize mètres (16 m) par rapport au zéro hydrographique au pied quais du Terminal, équipé de rail de roulement de grues, accessible par un chenal d'accès et un bassin d'évitage dragués à une profondeur au moins égale à quinze mètres (15 m) par rapport au zéro hydrographique et capable d'accueillir des Navires de soixante-dix mille deadweight tonnage (70 000 DWT) et l'ouvrage d'amarrage et d'accostage d'une longueur de soixante-un mètres (61 m) des Navires ro-ro perpendiculairement au Quai ; ainsi que le terre-plein adjacent (à l'exclusion de la bande bord à quai).

Il est constitué des ouvrages et équipements suivants :

- Les terrains d'une superficie de cent-un mille cent dix-sept mètres carrés (101 117 m²) attenants au Quai, composée d'une zone de travail à quai, de terre-pleins d'entreposage, de voies de circulation intérieure et de la voie d'accès incluant la porte d'entrée/sortie du Terminal ;
- Toutes les voies et réseaux divers (électricité, éclairage, fibre optique et communication, eau potable, anti-incendie et assainissement) situés dans les limites du périmètre du Terminal avec leurs composantes sous-terraines et en surface. Ils incluent les bornes anti-incendie implantées au Terminal, ainsi que les mâts et les poteaux d'éclairage avec tous leurs équipements suspendus à l'exception des caméras du réseau de surveillance de l'Autorité Portuaire dont les images sont accessibles pour l'Exploitant ;
- La clôture du Terminal ;
- Un magasin dédié de 4 032 m² de surface au sol (96 m x 42 m) ;
- Une (01) grue de quai sur rails d'une capacité de levage de 40 tonnes à 40

- mètres ;
- Une (01) grue de quai sur rails d'une capacité de levage de 25 tonnes à 35 mètres ;
- Deux (02) chariots élévateurs de 10 tonnes et huit (08) chariots élévateurs de 3 tonnes ;
- Un (01) pont bascule de 100 tonnes à la porte d'entrée/sortie du Terminal ;
- Tout autre ouvrage et/ou équipement qui seront mis à disposition par l'Autorité Portuaire.

Tous les ouvrages et/ou équipements supplémentaires et/ou spécifiques mis à disposition par l'Exploitant sont spécifiés dans le Règlement d'Exploitation Particulier du Terminal Polyvalent annexé au présent document.

b. Le Terminal à Conteneurs :

Il est composé à titre d'ouvrage d'accostage, réservé aux Navires opérés par l'Exploitant, d'un quai d'une longueur de trois cent cinq mètres (350 m) de long, disposant d'une profondeur au moins égale à seize mètres (16 m) par rapport au zéro hydrographique au pied de quais du Terminal, équipé de rail de roulement de portiques, accessible par un chenal d'accès et un bassin d'évitage dragués à une profondeur au moins égale à quinze mètres (15 m) par rapport au zéro hydrographique et capable d'accueillir des Navires de soixante-dix mille deadweight tonnage (70 000 DWT) ; ainsi que le terre-plein adjacent (à l'exclusion de la bande bord à quai).

Il est constitué des ouvrages et équipements suivants :

- Les terrains d'une superficie de cent quarante-six mille cinq cent soixante-neuf mètres carrés (146 569 m²) attenants au Quai, composée d'une zone de travail à quai, de terre-pleins d'entreposage, de voies de circulation intérieure et de la voie d'accès incluant la porte d'entrée/sortie du Terminal ;
- Toutes les voies et réseaux divers (électricité, éclairage, fibre optique et communication, eau potable, anti-incendie et assainissement) situés dans les limites du périmètre du Terminal avec leurs composantes sous-terraines et en surface. Ils incluent les bornes anti-incendie implantées au Terminal, ainsi que les mâts et les poteaux d'éclairage avec tous leurs équipements suspendus à l'exception des caméras du réseau de surveillance de l'Autorité Portuaire dont les images sont accessibles pour l'Exploitant ;
- La clôture du Terminal ;
- Deux (2) portiques de quais sur rails (STSG) d'une capacité de levage de 61 tonnes et d'une portée avant de 50 mètres ;
- Deux (2) rails de roulement des portiques de quais ;
- Cinq (5) portiques de parc sur pneumatiques (RTG) d'une capacité de levage de 41 tonnes sur une portée de levage de 23,50 mètres et 5+1 de hauteur de gerbage ;
- Un (1) reach-stacker d'une capacité de levage de 45 tonnes ;
- Un (1) chariot-élévateur de conteneurs vides pouvant gerber sur 7 niveaux ;

- Dix (10) tracteurs et douze (12) remorques pouvant charger deux (2) conteneurs 20' ou un (1) conteneur de 40' à 45' ;
- Quatre (4) ponts bascules d'une capacité de 100 tonnes situés à la porte d'entrée/sortie du Terminal ;
- Un (1) camion de maintenance ;

- Tout autre ouvrage et/ou équipement qui seront mis à disposition par l'Autorité Portuaire.

Tous les ouvrages et/ou équipements supplémentaires et/ou spécifiques mis à disposition par l'Exploitant sont spécifiés dans le Règlement d'Exploitation Particulier du Terminal Polyvalent annexé au présent document.

5.7.1 Terminaux Offshore

a. Kome Kribi 1 Marine Terminal :

Il s'agit d'un terminal pétrolier situé à 6,5 M à l'Ouest du port de la KIENKE (2° 55,3' N — 9° 48,1' E). Il est constitué d'un navire-citerne de stockage (FSO) de 320 000 t de port en lourd connecté en permanence par la poupe à un dispositif SPM et relié à la côte par une conduite sous-marine. Le terminal est exploité par Cameroun Oil Transportation Company (Cotco), Douala.

b. Ebome Marine Terminal :

Il s'agit d'un terminal pétrolier situé à 8,5 M au SSW de Kribi (2° 48,34' N — 9° 49,05' E). Les installations du champ pétrolifère comprennent une plateforme de production et les structures des puits associés, disséminés sur l'ensemble du champ. Les installations du terminal comprennent une unité de stockage flottant accolé à la plateforme et une bouée de chargement. 19 Le navire de stockage « LA LOBÉ » mouillé en permanence en 2° 48,869' N — 9° 49,830' E est un pétrolier de 68 820 tonnes de port en lourd et d'une longueur de 229 m. La bouée de chargement est une bouée SPM de type CALM jaune mouillée en 2° 48,31' N — 9° 48,99' E dans les fonds de 30 m. Elle porte un feu ainsi qu'un AIS. Le terminal est exploité par Perenco Cameroun, BP 1225/BP 2214, Douala.

c. Sanaga Marine Terminal :

Ce terminal gazier est situé à environ 5 M au NW du Port de la KIENKE. Il comprend les plateformes de production Sanaga 1 & 2 (3° 00,90' N — 9° 51,20' E) et le FPSO FLNG Hilli Episeyo (3° 00,88' N — 9° 50,19' E). Le terminal est exploité par Perenco Cameroun, PO Box 1225, Douala, Cameroun. La zone de mouillage pour les méthaniers en attente de chargement est centrée sur la position 3° 02,73' N — 9° 49,49' E. La profondeur est de 19 m dans cette zone de mouillage circulaire de 1 M de rayon.

5.8 : Remorquage

Le port possède deux remorqueurs de 30 mètres de long, 10 mètres de large et un tirant d'eau de 4,1 mètres répondant aux normes FIFI. Ainsi que de 4 200 CV à propulsion azimuthale.

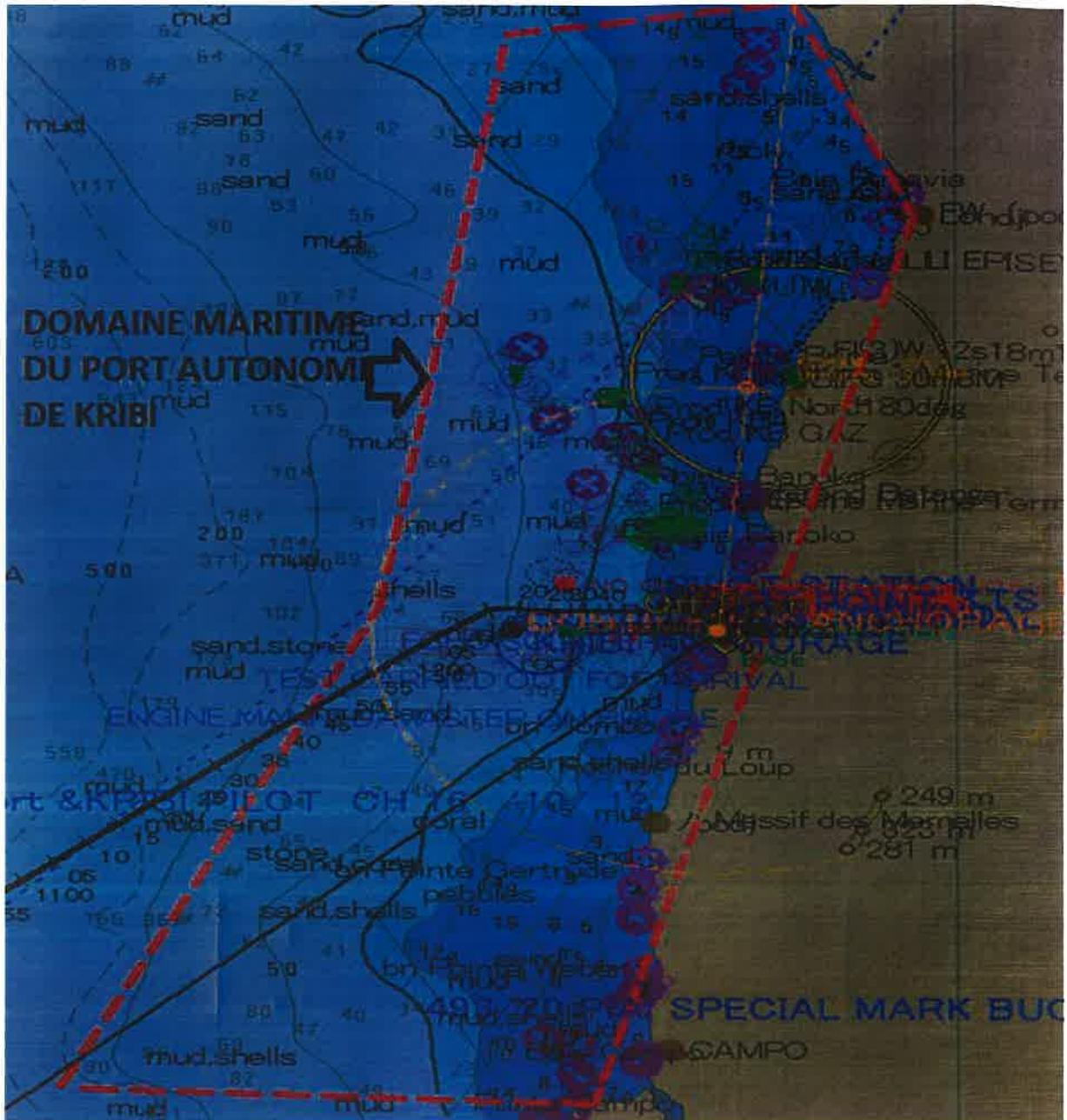
5.9 : Zone de déblais

Une zone de déblais se trouve à l'Est de la Zone de mouillage d'attente, cette zone est matérialisée par deux bouées marques spéciales (**FIY10S8Nm**) disposant chacune d'un AIS **Aton** et d'un réflecteur radar installée respectivement aux positions **-02°44.17'N/009°48.05'E** et **02°43.25'N/009°47.95'E**). Cette zone est délimitée par les points suivants : **- 2° 44,1' N — 9° 48,1' E ; - 2° 44,0' N — 9° 48,9' E ; - 2° 43,2' N — 9° 48,7' E ; - 2° 43,3' N — 9° 48,0' E.**

5.10 : Routes d'accès.

Le Port de Kribi est relié au réseau national routier d'une part, par l'autoroute Kribi-Lolabé ; par la route Nationale numéro 7 (N7), qui le connecte à son hinterland de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria, Niger) et au Tchad via le raccordement à la (N3) ; et d'autre part la route nationale numéro 17 (N17) qui le connecte à son hinterland de l'Afrique centrale constitué du Nord Congo, Nord Gabon et Nord Est de la Guinée Equatoriale.

REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI



Carte maritime du Port de Kribi

CHAPITRE 4 : LES OFFICIERS ET MAITRES DU PORT

ARTICLE 6 : Généralités sur les Officiers et Maitres de port

Pour l'application du présent règlement, les Officiers et Maitres de port sont des agents de l'Autorité Portuaire en charge de la Police Portuaire. Ils sont recrutés parmi les officiers de la Marine Marchande et/ou Nationale. Ils sont assermentés conformément à la législation en vigueur.

ARTICLE 7 : Généralités sur la Capitainerie

Les Pilotes, Officiers et Maitres de port sont regroupés au sein de la Capitainerie dirigée par un Commandant du Port. En cas d'empêchement du Commandant du Port, les dossiers sont traités par l'intérimaire, désigné par l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 8 : De l'exécution des dispositions du présent Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi

Les Officiers de port assurent l'exécution de tous les Règlements Généraux et Particuliers concernant la police et l'exploitation du port, ainsi que des prescriptions auxquelles sont soumises l'exploitation de l'outillage portuaire public et privé, les activités concédées et les occupations temporaires du domaine public portuaire.

ARTICLE 9 : Missions des Officiers et Maitres de port

Sous l'autorité du Commandant du Port, les Officiers et Maitres de port sont les représentants de la Capitainerie sur le terrain. Ils sont chargés de la supervision effective des manœuvres d'entrée, de sortie et de Déhalage à l'intérieur du port et de la disponibilité des quais. Ils sont, à ce titre, l'interface entre la Capitainerie et les Commandants des Navires et sont chargés d'appliquer les réglementations du port, du respect des règles de sûreté et de sécurité et la veille à la préservation des outillages et installations publics.

ARTICLE 10 : Assistances aux Officiers de port

Les Officiers de port sont assistés dans le cadre de leurs fonctions par des Maîtres de port qui restent sous leur autorité directe.

TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE

CHAPITRE 1 : REGLES DE PRIORITE D'ACCES DES NAVIRES AU PORT

ARTICLE 11 : Attribution des postes à quai

En matière d'attribution des postes à quai et sous réserve du respect des dispositions de l'article 23 ci-dessous en matière d'annonce d'arrivée du Navire, la priorité est accordée selon la règle du « **PREMIER ARRIVE, PRET A TRAVAILLER, PREMIER SERVI** » et par terminal à l'exception des Navires cités ci-après, et dans l'ordre suivant :

- Les Navires de Guerre nationaux ;
- Les Navires de Guerre étrangers ;
- Les paquebots ;
- Les car-ferries.

Toutefois, les règles particulières de priorité d'accostage doivent être définies d'un commun accord entre la Capitainerie et les Acconiers assistés de leurs agents maritimes.

ARTICLE 12 : Priorité d'attribution des postes à quai

Le linéaire de quai des terminaux dédiés est prioritairement réservé aux Navires éligibles. L'accostage des Navires bénéficiant d'une fenêtre d'accostage est prioritaire. Si plusieurs Navires de même priorité et ne bénéficiant pas de fenêtre d'accostage arrivent à la même heure, le premier à accoster est celui qui séjournera moins de temps à quai. Au cas où ces Navires ont la même durée de séjour au port, la priorité est accordée au Navire dont l'accostage n'est pas tributaire de mouvements d'autres Navires à quai.

En cas de non-respect du délai de séjour déclaré d'un commun accord lors de la Conférence portuaire par L'Exploitant et l'agent maritime du Navire, la Capitainerie met en demeure L'Exploitant pour achever les opérations. Si cette mise en demeure est restée sans effet dans un délais qui ne peut excéder 24 heures, le Navire est évacué par la Capitainerie et perd son tour. L'heure d'appareillage du quai est alors considérée comme sa nouvelle heure d'arrivée. Le Navire qui a été évacué ne saurait en aucun cas prétendre à un quelconque préjudice et par conséquent à un quelconque dédommagement de la part de l'Autorité Portuaire.

CHAPITRE 2 : ACCES ET MOUVEMENTS DES NAVIRES AU PORT

ARTICLE 13 : Obligation de respect des dispositions du règlement international en matière d'accès et mouvements des Navires au port.

Les Capitaines des Navires sont tenus de se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer, passes d'accès et bassins du port.

ARTICLE 14 : Transmission d'informations préalables à l'entrée dans la Zone de mouillage

Tout Navire se présentant sur rade doit prendre contact par radio VHF canal 16 et 10, avec la tour de contrôle et lui communiquer son nom, sa position, son cap, son tirant d'eau ainsi que sa vitesse et demander les prévisions d'accostage.

En réponse, la tour de contrôle lui donne des instructions : soit de rester au mouillage, soit d'évoluer vers le point d'embarquement. Dans le dernier cas, la Capitainerie lui indique l'heure prévue et les conditions d'embarquement du pilote.

ARTICLE 15 : Autorisation d'accès au port

Aucun Navire ne doit s'engager dans le chenal d'accès du port sans l'autorisation de la Capitainerie, laquelle est donnée par radio VHF, via la tour de contrôle sur les canaux 10 et 16.

ARTICLE 16 : Priorité de manœuvre et d'accès au chenal

La priorité de franchissement du chenal appartient au Navire sortant. Il est formellement interdit à tout Navire de s'engager dans le chenal sans autorisation de la tour de contrôle.

ARTICLE 17 : Attribution de priorité de navigation dans le chenal d'accès du port

Pour des raisons d'urgence, de sécurité ou de sûreté, la Capitainerie peut attribuer à certains Navires la priorité de navigation dans le chenal. Dès que cette priorité est accordée, le Navire concerné doit rejoindre le chenal et se conformer aux directives de la Capitainerie du port.

ARTICLE 18 : Interdiction du mouillage dans le chenal et le bassin portuaire.

Il est strictement interdit à tout Navire de prendre un mouillage sur une ancre dans le chenal et le bassin du Port Autonome de Kribi.

CHAPITRE 3 : PROGRAMMATION DES ESCALES

ARTICLE 19 : Les prévisions d'arrivée des Navires au port.

L'Armateur ou son représentant devra fournir un planning mensuel des Escales des Navires devant effectuer des opérations commerciales sur les installations portuaires de Kribi. Cette planification devra être enregistrée dans le Système d'Information Portuaire (SIP) au plus tard sept (07) jours avant le premier jour du mois suivant (m+1).

Le Navire prévu Escaler au Port de Kribi doit, pour être porté sur la liste des prévisions d'arrivée, être annoncé par son Armateur ou son agent maritime et/ou Consignataire, aux services chargés de la programmation des Escales de la Capitainerie et à L'Exploitant 72 heures au moins avant son arrivée.

Cette annonce doit préciser :

- **Le nom du Navire ;**
- **Sa longueur hors tout ;**
- **Son tirant d'eau ;**
- **Type de Navire ;**
- **Son numéro IMO ;**
- **Sa date et heure probables d'arrivée ;**
- **Le numéro de voyage ;**
- **Le tonnage et la nature de sa cargaison ;**
- **Sa ou ses provenance (s) ;**
- **Le Terminal de chargement et / ou de déchargement. (L'Exploitant choisi) ;**
- **Le nombre total de personnes à bord ;**
- **Les avaries éventuelles du Navire, de ses appareils ou de la cargaison ;**
- **Les informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison ;**
- **La liste des 10 derniers ports touchés ;**
- **Le niveau de sureté ;**
- **La quantité de déchets liquides à bord (résidus d'hydrocarbures ou eaux de lavage polluées) ;**
- **Le pavillon et le signal distinctif (call sign).**

ARTICLE 20 : informations à transmettre avant l'Escale.

L'Armateur ou son agent maritime et/ou Consignataire du Navire doit communiquer à la Capitainerie du port et à L'Exploitant à travers le SIP, 48 heures au moins avant l'arrivée du Navire :

- **La Déclaration Générale OMI ;**
- **La DAPAQ;**
- **La déclaration de la cargaison ;**
- **La déclaration des provisions de bord ;**
- **La déclaration des effets et Marchandises de l'équipage ;**
- **La liste de l'équipage ;**
- **La liste des Passagers ;**
- **Le Bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste ;**
- **La déclaration maritime de santé ;**
- **La déclaration des Marchandises Dangereuses chargées à bord du Navire ;**
- **La déclaration des Marchandises spéciales nécessitant le Feu vert des autorités compétentes ;**
- **La déclaration des Colis Lourds et/ou exceptionnels à débarquer ou à embarquer ;**
- **Le plan de chargement du Navire.**

En plus, ces documents doivent être dûment signés et cachetés et transmis à la Capitainerie par l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire à travers le Système d'Information Portuaire, au plus tard avant la conférence relative à l'Escale en question. Ces documents doivent être conformes aux formats standardisés des fiches FAL. Pour les Navires de Courtes traversées, inférieures à 200 miles nautiques, le délai de 48 heures, ci-dessus, peut être réduit à 12 heures.

ARTICLE 21 : La demande d'attribution des postes à quai.

La demande d'attribution de poste à quai (DAPAQ) établie par l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire doit être adressée 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.

Cette demande doit être présentée au moins quarante-huit (48) heures à l'avance et comporter les renseignements nécessaires à l'organisation de l'Escale, notamment :

- **Le poste demandé ;**
- **La date et l'heure d'arrivée prévues au mouillage ;**
- **La nature, la quantité et l'emplacement des Marchandises Dangereuses à embarquer et à débarquer ou en transit ;**
- **Le tonnage à embarquer et à débarquer ;**
- **La date de départ.**

En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai, la demande doit être adressée dès que possible et au moins soixante-douze heures (72 h) à l'avance si le Navire est éligible à une inspection renforcée.

Quarante-huit heures (48 h) à l'avance, le Consignataire par tout moyen de transmission doit :

- **Fournir les plans de chargement et de déchargement des Marchandises.**

Vingt-quatre heures (24 h) à l'avance, le Consignataire par tout moyen de transmission doit :

- **Confirmer l'arrivée par une demande de pilote ;**
- **Indiquer le poste à quai ;**
- **Préciser le bord à quai si nécessaire.**

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

Dans le cas où un Navire doit rester au mouillage sur demande du Consignataire, ce dernier doit en donner les raisons par écrit à la Capitainerie du port.

Après consultation de la Capitainerie lors de la Conférence portuaire, un poste à quai est attribué à chaque Navire en fonction notamment de : sa longueur, son tirant d'eau, la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation, des usages et règlements particuliers.

ARTICLE 22 : Conditions de confirmation de l'heure estimée d'arrivée.

Tout Navire porté sur la liste des prévisions doit confirmer à la Capitainerie son ETA comme suit :

- **12 heures avant l'arrivée, pour les Navires venant des ports de la Côte Ouest Africaine (COA) ;**
- **24 heures avant l'arrivée pour les autres provenances.**

En cas de modification de l'ETA, le Capitaine du Navire doit confirmer directement à la Capitainerie du port son nouvel ETA par les moyens de communication disponibles à bord et à défaut via une station radio côtière, quatre (4) heures avant l'arrivée sur rade.

La Capitainerie informe L'Exploitant, aussi bien de la confirmation de l'ETA par le biais de l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire et par tous moyens laissant trace.



ARTICLE 23 : Modification de l'heure estimée d'arrivée.

Tout changement de la date et l'heure estimées d'arrivée (ETA) annoncées doit être immédiatement communiqué aux services de la Capitainerie pour la mise à jour du programme prévisionnel.

Tout Navire annoncé et porté sur la liste des prévisions est affecté au poste où il est programmé, en tenant compte des tirants d'eau et des longueurs admissibles au dit terminal.

ARTICLE 24 : Transmission des informations pour les Navires de Courtes traversées

Pour les Navires de Courtes traversées, le délai est réduit à 24 heures.

ARTICLE 25 : Conditions de chargement et de déchargement des Colis Lourds/ ou exceptionnels

Les Navires devant charger ou décharger des Colis Lourds et/ou exceptionnels doivent fournir à la Capitainerie la preuve d'approbation du plan de chargement par l'Autorité maritime compétente ou l'Autorité Portuaire le cas échéant. Et prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires et ce avant la manipulation desdits colis. D'autres documents nécessaires au traitement spécial de cette Marchandise peuvent être exigés par les services concernés.

Les opérations de chargement et de déchargement des Colis Lourds se font exclusivement de jour entre 06h et 18 h après délivrance d'un permis de travail par la Capitainerie.

ARTICLE 26 : Dispositions spécifiques concernant les Navires à Passagers

La programmation des Escales des Navires à Passagers (paquebots et autres) est établie par la Capitainerie du port au moins deux mois à l'avance.

Les agents maritimes et/ou Consignataires doivent communiquer à la Capitainerie leurs programmes de rotation des Navires à Passagers trois mois à l'avance.

L'affectation des postes aux Navires à Passagers est établie par la Capitainerie en tenant compte des critères suivants :

- **Premier arrivé, Prêt à travailler, Premier servi ;**
- **Compatibilité des caractéristiques du Navire à Passagers avec celles du poste ;**
- **Utilisation rationnelle des postes à quai afin d'éviter d'éventuelles prolongement de leur séjour sur rade.**



REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

Les dates et les durées des Escales des Navires à Passagers doivent être respectées et toute modification ou annulation doit être signalée à la Capitainerie un mois avant la date de l'ETA du Navire concerné.

CHAPITRE 4 : CONFERENCE PORTUAIRE

ARTICLE 27 : Établissement et consolidation du Plan Général Prévisionnel des Mouvements des Navires

La Capitainerie assure l'établissement et la consolidation du Plan Général Prévisionnel des Mouvements des Navires sur la base des documents et informations qui lui sont communiqués, par les différentes parties à travers le SIP.

A cet effet, l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire et L'Exploitant désigné doivent, chacun en ce qui le concerne, respecter les dispositions suivantes :

- 1- Procéder préalablement à l'envoi des informations et documents, objet des articles 19 à 21 (affectation du numéro d'Escale et numéro de prise en charge de L'Exploitant choisi) ;
- 2- Après concertation et préparation de l'Escale avec L'Exploitant choisi, transmettre à ce dernier, par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (ou par tout autre canal mis en place par l'Autorité Portuaire) et avant la conférence, la Demande d'accostage du Navire ;
- 3- Communiquer à la Capitainerie du port, par la plate-forme d'échange des données informatisées (ou par tout autre canal mis en place par l'Autorité Portuaire), après préparation de l'Escale de chaque Navire avec les parties concernées, visées à l'article 23, les documents suivants :
 - Le planning prévisionnel des mouvements (accostages, appareillages, changements de postes, Déhalages, etc.) de tous les Navires le concernant ;
 - Les demandes d'accostage des Navires, dûment remplies par l'agent maritime et/ou Consignataire et L'Exploitant.

La Capitainerie procède à l'étude de ces documents dès leur réception, valide les plannings partiels des prévisions des mouvements des Navires et les retourne également par le SIP à L'Exploitant concerné.

La consolidation ainsi que la validation finale du Plan Général des Mouvements des Navires se font par la Capitainerie qui en assure la diffusion, par le SIP, aux services et administrations concernés.

Les modalités et conditions d'établissement du Plan Général des Mouvements des Navires, objet de la conférence portuaire, font l'objet d'une procédure établie par l'Autorité Portuaire dans le SIP.

La Capitainerie peut, chaque fois que les circonstances l'exigent, tenir dans ses locaux des réunions tenant lieu de conférences portuaires, sous la présidence du Commandant du Port ou son représentant et avec la participation des Exploitants et des agents maritimes et/ou Consignataires concernés (un seul représentant par agent maritime et/ou Consignataire).

ARTICLE 28 : Objectifs de la tenue de la conférence portuaire.

Lors de la CONFERENCE :

- Les Navires à Escales commerciales sont confirmés aux postes d'accostage conformément aux plans prévisionnels préparés et validés par la Capitainerie.
- L'affectation des postes est faite suivant l'ordre d'arrivée dans la Zone de mouillage du port sous réserve des dispositions de l'article 6 cité ci-dessus ;
- Les modifications dictées par les impératifs de sécurité et de sureté ou de l'intérêt public, pour le traitement de la cargaison ou tout autre élément particulier sont apportées au plan général d'accostage lors de la conférence.

Tout changement sollicité par l'agent maritime et/ou Consignataire, ayant trait aux résultats de la conférence, intervenu au-delà de la Conférence portuaire, doit faire l'objet d'une demande écrite adressée à la Capitainerie préalablement établie par l'agent maritime et/ou Consignataire demandeur.

En cas d'approbation de ce changement exceptionnel par la Capitainerie, l'agent maritime et/ou Consignataire demandeur doit porter ce changement à la connaissance de L'Exploitant concerné.

Il est entendu que lesdites demandes de changement doivent être formulées à temps pour éviter tout préjudice aux intérêts des parties concernées.

ARTICLE 29 : Conditions de modification des priorités d'attribution de postes à quai

Les Navires du même ordre de priorité, accostent dès leur arrivée selon la règle du «1er arrivé, Prêt à travailler, 1er servi », et ce, par temps permettant et à condition que le temps des opérations ne retarde pas l'accostage d'un Navire annoncé bénéficiant d'une fenêtre d'accostage.

Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par la Capitainerie notamment pour les considérations suivantes :



REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

- Les Navires sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc. ;
- Dans le cas où les conditions météorologiques ou nautiques seraient défavorables ;
- Dans le cas d'un déclenchement de plan d'urgence du port ou d'un sinistre à terre ou sur un Navire, pouvant entraîner des conséquences sur les opérations commerciales.
- Dans tout autre cas de force majeure.

CHAPITRE 5 : ADMISSION DES NAVIRES AU PORT

ARTICLE 30 : Nature des Escales des Navires au port

Les Escales usuelles au Port de Kribi sont de nature commerciale, technique, de relâche et de courtoisie.

Pour chaque type d'Escale, les documents à fournir par l'Armateur ou son représentant sont cités à l'annexe du présent règlement.

ARTICLE 31 : Langue de communication et travail au Port

Les langues de communication et de travail sont l'anglais et le français.

A cet effet, le vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMI doit être utilisé.

ARTICLE 32 : Conditions générales d'admission des Navires au port et régime de fenêtrage

Le régime de fenêtrage permet aux Navires concernés de bénéficier d'une priorité en termes de poste à quai et de moyens de manutention affectés par shift.

L'Armateur ou son agent maritime et/ou Consignataire, peut recourir à la pratique du régime de fenêtrage au Port de Kribi, sans que cela ne compromette les règles de concurrence et de service public.

L'Armateur ou son agent maritime et/ou Consignataire, fait une demande de Fenêtrage à L'Exploitant. Au cas où ce dernier marque son accord de principe en ce qui concerne la demande précitée, l'Armateur doit lui présenter, pour approbation, un projet de convention de fenêtrage.

Les accords opérationnels sont communiqués par L'Exploitant à l'Autorité Portuaire.

La convention de fenêtrage liant L'Exploitant à l'Armateur doit prévoir les conditions et les modalités de sa révision périodique à la demande de l'Autorité Portuaire.

Toutefois, l'Autorité Portuaire peut limiter le nombre de conventions de fenêtrage sur une même période afin que l'outillage et les postes à quai ne soient pas tous utilisés momentanément par les seuls Navires prioritaires bénéficiant du régime de fenêtrage.

ARTICLE 33 : Conditions de prélèvement des échantillons lors des contrôles phytosanitaires sur des Navires suspects

En cas d'arrivée de "Navire suspect" déclaré par l'administration compétente et avec l'accord de l'Autorité Portuaire, des moyens nautiques peuvent être mobilisés aux frais de l'Armateur pour le transport des agents des services phytosanitaires en rade.

A cet effet, les prélèvements d'échantillons pour le contrôle phytosanitaire doivent être effectués en rade.

Dans le cas où, avec l'accord de l'Autorité Portuaire et de L'Exploitant, le Navire accoste au Port pour prélèvement d'échantillons, il doit immédiatement appareiller dès la fin des prélèvements précités.

Le Navire reste en rade dans l'attente des résultats définitifs des analyses.

ARTICLE 34 : L'entrée des Navires à Passagers au port

L'entrée des Navires à Passagers au port est effectuée obligatoirement par un pilote du port.

Les Navires à Passagers sont tenus d'appeler la Capitainerie du port deux fois : la première 60 minutes avant l'arrivée, et la seconde 15 minutes avant leur arrivée en rade.

CHAPITRE 6 : PILOTAGE DES NAVIRES

ARTICLE 35 : Obligation et exception du Pilotage au port.

Le Pilotage est obligatoire pour tout Navire entrant ou sortant du Port de Kribi, dont la longueur est supérieure ou égale à 100 mètres et/ou la jauge brute à plus de 100 tonneaux, ou y effectuant un mouvement à l'exception des Navires de servitude portuaire, ainsi que les Navires étrangers utilisés dans des chantiers de travaux au port.

Le service de Pilotage doit assurer la permanence 24h/24 et 7jours /7. Toutefois, le service minimum pourra être organisé lors des fêtes légales et des évènements spéciaux.

CHAPITRE 7 : REMORQUAGE DES NAVIRES

ARTICLE 36 : Obligation de recours au Remorquage au port

L'activité de « Remorquage » au Port de Kribi fait l'objet d'une concession.

Le recours au service portuaire de Remorquage est obligatoire pour tout Navire de plus de 100 mètres de longueur. Tout Capitaine par le biais de son Agent maritime/Consignataire doit solliciter ce service à travers le SIP.

Les opérations de Remorquage portuaire sont effectuées dans la Zone de Pilotage obligatoire du port.

Pour la sécurité du port, le service Remorquage doit assurer la permanence 24h/24 et 7jours /7, jours fériés compris.

CHAPITRE 8 : LAMANAGE DES NAVIRES

ARTICLE 37 : Régime de responsabilité et conditions d'exécution de l'amarrage des Navires

L'activité de « Lamanage » au Port de Kribi fait l'objet d'une concession.

Conformément aux usages maritimes, les Navires sont amarrés sous la responsabilité de leur Capitaine, et en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par la Capitainerie.

Pour l'amarrage des Navires, seuls les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet peuvent être utilisés.

Le Lamanage doit se faire de manière que :

- La sécurité des Navires durant leur séjour au port soit assurée en permanence ;
- Aucune traction ne puisse s'exercer sur les canalisations de toutes sortes les reliant à la terre ;
- Les amarres puissent être larguées sans être gênées par celles des Navires voisins amarrés au même bollard.

Les moyens d'amarrage (les aussières du Navire et les bollards) doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du Navire.

En cas de nécessité, tout Capitaine doit renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre de la Capitainerie.

Ces derniers veillent à ce que l'amarrage de tous les Navires au port soit approprié selon la nature de la cargaison, la situation du poste d'accostage et les conditions météorologiques.

Dans le cas où un poste à quai présente une insuffisance en équipements d'amarrage, la Capitainerie peut suspendre temporairement la programmation des Navires à ce poste et ce jusqu'à sa remise en état.

Pour la sécurité du port le service Lamanage doit assurer la permanence 24h/24 et 7j/7 jours fériés compris.

CHAPITRE 9 : FIN DE L'ESCALE

ARTICLE 38 : Formalités administratives d'appareillage des Navires au port

Le Capitaine et l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire doivent prendre toutes les mesures nécessaires, notamment l'accomplissement de toutes les formalités administratives et opérations d'avitaillement en soutes, vivres, eau douce et autres matériels divers, de façon à éviter tout retard à l'appareillage du Navire après terminaison de ses opérations commerciales.

Pour cela, L'Exploitant doit immédiatement informer la Capitainerie par tous les moyens possibles, de l'heure exacte de terminaison du Navire.

Aucune occupation d'un poste à quai par un Navire n'est permise au-delà de deux (02) heures après terminaison des opérations commerciales (fin chargement/déchargement) et après avoir reçu l'autorisation de la Capitainerie de quitter le port.

ARTICLE 39 : Autorisation de sortie des Navires

Avant d'appareiller, le Capitaine du Navire via son agent maritime et/ou Consignataire adresse vingt-quatre (24) heures à l'avance à la Capitainerie, par SIP, une demande d'autorisation de sortie comportant :

- L'autorisation de l'Administration Douanière ;
- L'autorisation de l'Autorité Maritime ;
- La date et l'heure souhaitées de l'appareillage ;
- Le tirant d'eau à la sortie ;
- Le manifeste cargo ;
- La liste de l'équipage ;
- La liste des Passagers ;
- Le tonnage débarqué et embarqué ;
- Le port de destination et la date,
- Le nombre de remorqueurs à la sortie.

Ces informations doivent être confirmées avant le départ du Navire.

ARTICLE 40 : Dépôt des manifestes définitifs imports et exports

L'agent maritime et/ou Consignataire doit faire parvenir via SIP auprès de l'Autorité Portuaire et de L'Exploitant une copie des manifestes définitifs (import et export) du Navire au plus tard, 48 heures après l'appareillage du Navire du port.



ARTICLE 41 : Obligation de transmission de tout écart constaté entre les Marchandises réellement débarquées et celles déclarées par l'agent maritime et/ou Consignataire

L'Exploitant est tenu d'informer, dans les 48H après le départ du Navire via SIP, conformément au modèle en annexe, l'Autorité Portuaire de tout écart constaté entre les Marchandises réellement débarquées et celles déclarées par l'agent maritime et/ou Consignataire.

CHAPITRE 10 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX STATIONNEMENTS DES NAVIRES DESARMES, ABANDONNES, SAISIS OU EPAVES

ARTICLE 42 : Autorisation d'Escales autres que commerciales

L'autorisation de stationner au Port de Kribi pour des raisons autres que commerciales, n'est accordée qu'en cas de nécessité (accueil de Navires en difficultés) et pour une période bien déterminée durant laquelle, le Navire doit avoir un service de garde suffisant pour effectuer les mouvements ordonnés par la Capitainerie.

ARTICLE 43 : Obligations particulières pour les Navires stationnant au port

Tout Navire stationnant au Port de Kribi doit être maintenu en bon état de flottabilité. Tout Navire ainsi stationné ne devra causer aucune gêne pour les opérations portuaires, aucun dommage aux ouvrages portuaires, aux autres Navires, à l'environnement maritime et portuaire, et ne porter aucune atteinte à la sécurité des personnes.

ARTICLE 44 : Conditions de stationnement au-delà des délais fixés par la Capitainerie

Aucune occupation d'un poste à quai n'est permise à l'expiration du délai accordé par la Capitainerie du Port au Navire en situation de relâche, d'attente ou de désarmement. Toutefois, un Navire peut rester stationné au Port pour les motifs suivants :

- Autorisation spéciale délivrée par le PAK ;
- Détention par l'Autorité maritime, notifiée par écrit à la Capitainerie du port ;
- Interdiction d'appareiller décidée par le PAK ou l'Autorité Maritime ;
- Désarmement autorisé par l'Autorité Portuaire pour une période déterminée durant laquelle l'Armateur ou le propriétaire du Navire doit se conformer aux prescriptions de la Capitainerie ;
- Saisie par une juridiction nationale en vertu d'une ordonnance judiciaire.

En tout état de cause, le Navire doit obtempérer aux injonctions des Officiers de port/Maitres de port, le sommant de quitter le Port à tout moment.

Tout Navire ne respectant pas les conditions citées à l'**article 43** ci-dessus et qui reste stationné au-delà du délai accordé par la Capitainerie pourra être considéré comme abandonné, désarmé ou épave et fera l'objet d'un traitement conformément aux lois et règlements en vigueur.

CHAPITRE 11 : DISPOSITIONS RELATIVES A L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES ET DES EQUIPEMENTS DU PORT

Cette partie s'applique aux infrastructures du Port de Kribi (quais, terre-pleins, hangars, bureaux, locaux d'activités, digue de protection, chenal d'accès, aides à la navigation, etc.). Toutefois, lorsque ces infrastructures sont mises à disposition de L'Exploitant dans le cadre de conventions de terminaux ou de tout autre Contrat stipulant les conditions d'occupation temporaire du domaine portuaire ou tout autre Contrat stipulant les conditions d'occupation, alors, les conditions d'occupation établies dans lesdites conventions ou lesdits Contrats qui viendraient à différer des conditions du présent règlement s'imposent à lui.

ARTICLE 45 : UTILISATION DES INFRASTRUCTURES ET RESPECT DE LEUR INTEGRITE

1- UTILISATION DES INFRASTRUCTURES

a) Les Quais

Les quais sont réservés exclusivement à l'accostage des Navires.

b) Les Terre –Pleins et les Hangars

Les terre-pleins et les hangars sont exclusivement réservés au dépôt des Marchandises qui transitent par le port, sauf dérogation de l'Autorité Portuaire.

Si les conditions d'entreposage le permettent, les hangars et les terre-pleins peuvent être utilisés pour le remisage de matériels d'exploitation, publics ou privés, pouvant servir aux travaux de manutention et aux travaux portuaires.

Les utilisateurs des hangars et terre-pleins peuvent, dans certains cas, être autorisés à assurer la protection ou l'isolement de la Marchandise entreposée, au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs ne constituant pas une gêne pour l'exploitation générale. L'emplacement de ces barrières, ou autres dispositifs, doit être autorisé et validé par l'Autorité Portuaire. De même, les utilisateurs des hangars doivent, dans certains cas où le Port l'exige, assurer la protection des installations intérieures (par exemple : Robinets d'Incendie Armés (RIA), extincteurs, murs non porteurs, etc.) au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs autorisés et validés par l'Autorité Portuaire.

2- RESPECT DE L'INTEGRITE DES INFRASTRUCTURES

Nul ne doit porter atteinte au bon état et à la propreté des infrastructures de l'Autorité Portuaire.

Il est notamment défendu :

a) de porter atteinte au bon état des infrastructures et du domaine public portuaire :

- En faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur toutes les infrastructures non prévues pour cet usage ;
- En lançant à même le sol toute Marchandise depuis le bord d'un Navire ;
- En embarquant ou débarquant des Marchandises susceptibles de dégrader les infrastructures, sans prendre le soin de les protéger.

b) de porter atteinte aux infrastructures et à la conservation de ses profondeurs :

- En rejetant des produits chimiques, sédiments ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte aux infrastructures ;
- 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 Navire et le quai, ou en cas de Transbordement, entre deux Navires, un réceptacle bien conditionné et solidement attaché, sauf dispense accordée par l'Autorité Portuaire.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériaux ou salissures quelle qu'en soit l'origine doivent être immédiatement déclarés à la Capitainerie. Le responsable de ces infractions de rejets ou déversements, et notamment le Capitaine du Navire ou engin flottant ou L'Exploitant, est tenu de procéder 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 des profondeurs des bassins.

3- NETTOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

a) **Nettoyement des quais**

L'Exploitant assure le Nettoyage du quai, la collecte et le traitement des résidus de cargaisons solides, tombés au sol lors du chargement et du déchargement des Navires.

b) Nettoyement des hangars et des terre-pleins

Sur les terre-pleins, dans et autour des hangars, l'espace occupé par les Marchandises et ses abords doivent être complètement nettoyés aussitôt après l'enlèvement des Marchandises, à la diligence de l'entreprise de manutention.

Si cette prescription n'est pas suivie, il y est procédé d'office par l'Autorité Portuaire aux frais de l'entreprise de manutention.

Les produits provenant des balayages sont enlevés périodiquement, ou sur demande de l'Autorité Portuaire, par le déposant de la Marchandise, à ses frais. En aucune façon, les produits provenant des balayages ne peuvent être versés en mer.

Si cette prescription n'est pas suivie, il est procédé d'office à une commande d'enlèvement de ces déchets par l'Autorité Portuaire, qui refacture les frais à la charge de l'entreprise de manutention sans préjudices des amendes prévues à cet effet.

ARTICLE 46 : Respect des charges admissibles des infrastructures et équipements

L'Exploitant est tenu de respecter les charges admissibles pour les infrastructures et les équipements portuaires suivantes :

- 4 tonnes / m² pour les quais et les terre-pleins ;
- 35 et 40 tonnes pour les grues du quai polyvalent ;
- 61 tonnes pour les portiques du quai à conteneurs.

ARTICLE 47 : Modifications et dommages causés aux infrastructures

L'Exploitant est tenu de signaler sans délai à l'Autorité Portuaire, toute dégradation causée aux infrastructures.

Un état des lieux est réalisé, formalisé et signé entre l'Autorité Portuaire et L'Exploitant en début et en fin de Contrat.

Aucune modification ne doit être apportée sans autorisation préalable de l'Autorité Portuaire aux infrastructures mis à disposition de L'Exploitant.

Sauf stipulations contraires, les occupants doivent remettre les lieux en l'état d'origine en fin d'utilisation.

Toutes les avaries ou détériorations causées aux infrastructures quelle qu'en soit l'origine sont, après constatation contradictoire, réparées soit directement, soit en sous-traitance par L'Exploitant responsable desdites avaries, ce sous le contrôle de l'Autorité Portuaire soit directement, soit en sous-traitance par l'Autorité Portuaire aux frais et risques de L'Exploitant et sans qu'il soit nécessaire d'attendre la fin de l'occupation. L'Autorité Portuaire laisse à la charge de L'Exploitant de se retourner, s'il y a lieu, contre les tiers responsables.

Il est interdit aux Exploitants, sans autorisation écrite de l'Autorité Portuaire d'apposer, sur tout ou partie des infrastructures, affiches et inscriptions.

ARTICLE 48 : Régime de responsabilité des Exploitants en matière de police de la conservation ou dans celle de la circulation et des quais

Les concessions ainsi que les autorisations d'exercices d'activités à l'intérieur des limites du port ne confèrent à leurs Exploitants aucun droit d'intervenir dans l'exercice de la Police de la conservation ou dans celle de la circulation et de l'usage des quais. Ils informent immédiatement la Capitainerie de tout incident constaté dans leur concession ou site d'activité. Les Officiers de Police Judiciaire à compétences Spéciales procéderont à la descente sur les lieux et établiront les différents procès-verbaux conformément au règlement en vigueur.

En cas de dommage causé à un tiers ou par un tiers à l'exploitant, ce dernier s'il le souhaite peut procéder à un règlement à l'amiable, toutefois, convoqué pour procéder à l'établissement des différents procès-verbaux. Et fera ainsi mention de l'entente entre les parties.

ARTICLE 49 : Autorisation préalable de l'Autorité Portuaire avant exécution des travaux et ouvrages

L'exécution de travaux et ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins publics ou concédés est subordonnée à une autorisation préalable de l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 50 : Règles spéciales de sécurité des manœuvres des Navires aux différents postes à quai

Les conditions pratiques de déroulement des mouvements aux différents postes à quai du Port de Kribi font l'objet d'une décision établie par l'Autorité Portuaire définissant, notamment les règles spéciales de sécurité des manœuvres des Navires.

CHAPITRE 12 : EMBARQUEMENT, DEBARQUEMENT, TRANSIT, SEJOUR ET ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES

ARTICLE 51 : Conditions générales d'embarquement et de débarquement des Marchandises au port

Les opérations d'embarquement et de débarquement des Marchandises sont assurées par les moyens de L'Exploitant. Toutefois, en cas de nécessité, le Navire peut utiliser ses propres moyens suite à un accord préalable de l'Autorité Portuaire pris sur avis motivé de L'Exploitant. Dans ce cas, L'Exploitant concerné doit déposer auprès de l'Autorité Portuaire, une demande accompagnée des certificats d'agrément qui doivent être valides avec un minimum de trois mois.

Dans certaines circonstances, l'Autorité Portuaire peut exiger du Navire l'utilisation de ses propres moyens de manutention. L'utilisation de moyens de manutention autres que ceux de L'Exploitant ou du Navire est également soumise à l'accord préalable de l'Autorité Portuaire pris sur avis motivé de L'Exploitant.

ARTICLE 52 : Obligation du pointage des opérations d'embarquement et de débarquement des Marchandises au port

Les opérations d'embarquement et de débarquement de toutes les Marchandises se font, moyennant un pointage obligatoire, matérialisé par des bordereaux de pointage dûment signés et cachetés par L'Exploitant et le Navire ou son représentant.

Les bordereaux de pointage dûment signés et cachetés par L'Exploitant et le Navire ou son représentant sont transmis à l'Autorité Portuaire quarante-huit (48) heures au plus après les opérations de déchargement et chargement.

Les bordereaux de pointage peuvent être dématérialisés.

L'Exploitant prend en charge les Marchandises dans l'état où elles lui ont été remises.

ARTICLE 53 : Conditions de dépôts des Marchandises à embarquer et à débarquer des Navires

Le dépôt des Marchandises ne peut s'effectuer que dans les zones délimitées à cet effet par l'Autorité Portuaire que ces zones soient concédées ou non. Les Marchandises provenant du Navire ou destinées à y être embarquées, ne peuvent être entreposées sur les quais que le temps nécessaire à leurs opérations commerciales.



REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

L'Exploitant concerné doit prendre les mesures nécessaires en vue de leur enlèvement.

ARTICLE 54 : Récupération des Marchandises tombées à l'eau

Les Marchandises tombées à l'eau doivent être impérativement et immédiatement repêchées par L'Exploitant ou par l'Autorité Portuaire au frais de L'Exploitant.

ARTICLE 55 : Condition générale du gerbage

Le gerbage doit être effectué selon les règles de l'art. Le gerbage est autorisé dans les limites des charges admissibles au niveau du sol. L'Exploitant doit prendre, sous sa responsabilité exclusive, toutes les mesures de sécurité nécessaires compte tenu des circonstances et de la météorologie notamment, des effets du vent et de type de Marchandises, en particulier les Marchandises Dangereuses.

CHAPITRE 13 : DISPOSITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LE PASSAGE PORTUAIRE DES CONTENEURS

ARTICLE 56 : Obligation du manifeste de mentionner le nom du réceptionnaire

Pour tout Escale Commerciale au Port de Kribi, les manifestes des Marchandises à l'import doivent obligatoirement préciser le nom du réceptionnaire des Marchandises, et à défaut le Notify.

Les agents maritimes et/ou Consignataires des Navires doivent mentionner impérativement sur chaque manifeste les coordonnées complètes (téléphone, courriel) de l'agent maritime et/ou Consignataire, du réceptionnaire ou du Notify.

ARTICLE 57 : Responsabilité en cas de Marchandises non manifestées à l'import

Les Marchandises à l'import, objet des manifestes, qui ne respectent pas les dispositions de l'article 56 susvisé, ne seront débarquées du Navire que dans le cas où l'agent maritime et/ou Consignataire s'engage à en assumer la responsabilité totale durant tout le processus de transit portuaire, du débarquement de la Marchandise jusqu'à son enlèvement du port.

Dans le cas d'un embarquement en pool, les prescriptions ci-dessus évoquées s'appliquent à l'agent maritime et/ou Consignataire principal, chef de fil.

ARTICLE 58 : Obligation de présentation d'un bulletin de réception pour l'admission des conteneurs pleins à l'export

L'admission des conteneurs pleins à l'export dans les terminaux de L'Exploitant est tributaire, en plus des conditions de sécurité et de sûreté requises, de la présentation d'un bon à embarquer (BAE) définitif émis par la Douane, d'un bulletin de réception original établi sur papier entête de l'agent maritime et/ou Consignataire et précisant, notamment : la marque, le numéro, la dimension, le poids, la destination ainsi que le nom et le numéro de voyage du Navire sur lequel le conteneur sera chargé.

Les conteneurs pleins à l'export sont admissibles au port dans un Intervalle de 10 jours avant la date de closing du booking du Navire.

ARTICLE 59 : Transmission des états prévisionnels de la séquence des conteneurs

Les agents maritimes et/ou Consignataires sont tenus de communiquer via le SIP à L'Exploitant concerné :

- Au moins 48 heures avant l'accostage du Navire, la liste des conteneurs pleins ou vides destinés à être embarqués sur ledit Navire ;
- Au moins 48 heures avant l'arrivée du Navire en rade, la liste des conteneurs à débarquer et le plan de déchargement à l'import ;
- Au plus tard 2 heures après l'accostage du Navire, la liste des conteneurs à embarquer et le plan de chargement à l'export.

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par L'Exploitant pour les conteneurs frigorifiques et pour les Marchandises exceptionnelles nécessitant un embarquement direct. L'Autorité Portuaire doit être informé de manière écrite de toutes dérogations accordées. Cette liste doit préciser les conteneurs en Transbordement.

ARTICLE 60 : Transmission de la liste des conteneurs effectivement déchargés.

La liste des conteneurs effectivement débarqués d'un Navire est adressée par L'Exploitant à l'agent maritime et/ou Consignataire au plus tard 24 heures (24heures) après la fin des opérations de débarquement.

La liste des conteneurs effectivement débarqués et des conteneurs effectivement embarqués par type (20' ; 40', pleins ; vides) et par port de destination ou port de provenance est communiquée par L'Exploitant à l'Autorité Portuaire via le SIP au plus tard 24 heures après appareillage du Navire. Cette liste doit préciser les conteneurs en Transbordement.



CHAPITRE 14 : NORMES DE MANUTENTION DES MARCHANDISES

ARTICLE 61 : Cahier de charges des normes de manutention des Marchandises

Les normes de manutention standard des Marchandises à respecter par les Exploitants portuaires sont celles fixées par les Contrats de concession et leurs annexes et approuvées par l'Autorité Portuaire. Cependant, les Exploitants peuvent mettre en place des contrats de manutention spécifiques afin de répondre à des besoins particuliers de leurs clients. Dans ce cadre, les normes de manutention mises en place devront d'une part être supérieures ou équivalentes à celle fixées dans les contrats de concession et leurs annexes et d'autres part être transmises préalablement à la signature du contrat de manutention à l'Autorité Portuaire pour approbation.



CHAPITRE 15 : TRANSBORDEMENT DES MARCHANDISES

ARTICLE 62 : Transbordement des Marchandises

Le Transbordement des Marchandises autorisé par l'Autorité Portuaire entre deux Navires au Port est effectué selon des procédures élaborées par L'Exploitant et approuvées par l'Autorité Portuaire.

CHAPITRE 16 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES CONCERNANT LES MARCHANDISES ABANDONNEES AU PORT

ARTICLE 63 : Les Marchandises abandonnées au port

Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires en matière douanière, sont considérées comme abandonnées au Port de Kribi :

- Les Marchandises en souffrance au sens du Code de Douane CEMAC ;
- Les produits alimentaires périmés ou non conformes qui ont séjourné au port plus de 30 jours ;
- Les Marchandises non alimentaires, non conformes aux normes Camerounaises en la matière et ayant séjourné au port plus de 30 jours.

Les conteneurs vides situés en dehors des espaces dédiés d'entreposage ayant séjourné au port 30 jours à partir de la date :

- D'entrée au port par voie terrestre pour les conteneurs vides destinés à l'export ;
- De débarquement pour les conteneurs vides entrés au Port par voie maritime ;
- De dépotage pour les conteneurs pleins entrés au Port par voie de terre ou par voie de mer, et qui ont été dépotés au Port.

ARTICLE 64 : Les mesures prises par les autorités concernant les Marchandises abandonnées

Les Marchandises abandonnées au Port feront l'objet de l'une des mesures suivantes, sans préjudice d'actions en réparation de tout dommage que pourrait subir l'Autorité Portuaire du fait de cet abandon, ou de recouvrement des frais qu'aurait engagés ladite autorité pour la réalisation des mesures :

- La vente ;
- La destruction ;
- Les autres mesures appropriées.

TITRE III : ENTRETIEN ET REPARATION DE NAVIRES A QUAI

CHAPITRE 1 : ESSAIS DE FONCTIONNEMENT A QUAI

ARTICLE 65 : Interdiction de procéder à des essais de fonctionnement à quai

Il est interdit aux Navires à quai de procéder à des essais de fonctionnement des machines ou des hélices sans autorisation préalable de la Capitainerie du Port Autonome de Kribi.

ARTICLE 66 : Interdiction de procéder à quai à des essais sources de nuisances et de dommage aux ouvrages portuaires

Il est interdit d'effectuer sur les Navires à quai, des essais de moteurs susceptibles de provoquer des nuisances dans le voisinage, des affouillements ou des dommages aux ouvrages portuaires. Le ramonage des conduites de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses ou nauséabondes sont également strictement interdit dans le Port et ses accès.



CHAPITRE 2 : REPARATION DES NAVIRES A QUAÏ

ARTICLE 67 : Autorisation d'effectuer des réparations des Navires à quai

Une autorisation exceptionnelle et à durée limitée peut être accordée à un Navire, par la Capitainerie du port en concertation avec L'Exploitant, sur demande écrite de son Capitaine pour effectuer des opérations de réparation à quai.

CHAPITRE 3 : TRAVAUX A CHAUD DANS L'ENCEINTE PORTUAIRE ET DANS LES NAVIRES EN ESCALES

ARTICLE 68 : Autorisation des travaux à chaud

Tous les travaux à chaud dans la Circonscription Portuaire font l'objet d'une demande d'autorisation préalable expresse adressée à la Capitainerie à travers le SIP.

La délivrance de permis de travail à chaud est issu par la Capitainerie. Ce permis joint au Job Safety Analysis (JSA) de l'opération est retourné à la Capitainerie pour analyse et validation. Une mission de la caserne des marins-pompiers du PAK pourra faire une descente sur les lieux pour évaluer le risque et renforcer le cas échéant, les mesures de sécurité mises en place.

Le permis de travail est conjointement signé par la Capitainerie, le demandeur du service et/ou Bénéficiaire du service. Le bénéficiaire du service ou le demandeur selon le cas reste(nt) responsables de la sécurité de l'opération.

L'ensemble des équipements et outils de lutte contre les incendies dans les concessions portuaires sont transmis à l'Autorité Portuaire dans le cadre du POI de l'entreprise.

ARTICLE 69 : Dispositions à prendre par le Capitaine du Navire en cas de travaux à bord

Lorsqu'il doit être procédé, à bord d'un Navire, au réchauffage des soutes à cargaison liquide, à des travaux à chaud à bord ou de peinture de la coque, le Capitaine du Navire concerné doit aviser préalablement et par écrit, la Capitainerie, afin qu'il lui fixe le lieu, l'heure des opérations à effectuer ainsi que les mesures de sécurité à observer.

Ces opérations ne peuvent être entreprises que sous la surveillance d'un gardien désigné selon les cas par la Capitainerie aux frais du Navire et en prenant toutes les mesures et précautions requises.

TITRE IV : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE 1 : SECURITE PORTUAIRE

SECTION 1 : Prévention et lutte contre les sinistres

ARTICLE 70 : Prérogatives en matière de prévention et organisation de la lutte contre les sinistres survenant dans les limites du Port

Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires relatives aux compétences de la Protection Civile, la prévention et l'organisation de la lutte contre les sinistres survenant dans les limites du Port ou risquant de s'y propager en provenance de la terre ou de la mer, ainsi que la coordination des équipes de secours, relèvent de l'Autorité Portuaire.

Les équipes de secours restent sous les ordres et sous la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques respectifs. Elles comprennent selon les circonstances :

- Des équipes de sécurité des Navires ;
- Des équipes de sécurité des entreprises exploitant privativement des parties du Domaine portuaire : concessionnaires, entreprises bénéficiaires d'autorisation d'exploitation ou d'occupation temporaire ;
- Un ou plusieurs détachements de la Protection Civile (Corps National des Sapeurs-Pompiers) ;
- Une ou plusieurs équipes de sécurité agissant pour le compte de l'Autorité Portuaire.

Le Commandant du Port, le Capitaine du Navire et chaque responsable des équipes de secours sont remplacés, en leur absence, par leur collaborateur du niveau hiérarchique le plus élevé présent sur les lieux du sinistre.

Pour toutes les entités citées ci-dessus, un service de permanence doit être mis en place afin d'assurer la veille et garantir le maximum de sécurité dans le Port.

ARTICLE 71 : Rôle de L'Exploitant en matière de prévention des risques

Le rôle de L'Exploitant est d'assurer les obligations imposées par la législation concernant la prévention des risques. Il assure la mise en œuvre :

- Des mesures de sécurité prescrites par la législation et réglementation en vigueur ;
- Des mesures de sécurité prescrites dans les documents contractuels avec l'Autorité Portuaire ;
- Des mesures de sécurité qu'il estime nécessaire ;
- Des mesures de sécurité dont l'élaboration lui a été prescrite par l'Autorité Portuaire, et participe aux mesures et plans d'urgence déclenchés par les autorités compétentes.

A cet effet, L'Exploitant désigne son ou ses représentants qualifiés en matière de sécurité pour assurer une bonne coordination avec l'ensemble des intervenants liés à la gestion de la sécurité.

La Capitainerie peut demander le changement d'un représentant de L'Exploitant s'il juge que ce dernier ne remplit pas correctement ces tâches.

ARTICLE 72 : Situations couvertes par le Plan d'Urgence Portuaire

Un Plan d'Urgence Portuaire (PUP) établi par l'Autorité Portuaire couvre les situations suivantes :

- Les incendies à terre et à bord des Navires ;
- Le sauvetage nautique, dans les limites du port ;
- Les accidents nautiques, dans les limites du port ;
- Les secours aux malades ou blessés ;
- Les Pollutions atmosphériques accidentelles ;
- Les Pollutions accidentelles du milieu marin portuaire ;
- Les autres cas d'urgence.

Il fixe également la composition des équipes de sécurité du Port et les équipements qu'elles doivent mettre en œuvre, leur mode de gestion et d'organisation et le cadre de leurs interventions. Ce PUP peut faire partie d'un plan d'intervention et de secours pris par l'Administration au niveau national ou local.

Les Exploitants devront communiquer le nom et le contact (courriel ; téléphonique) de leurs responsables sécurité à la Capitainerie.

La mise en œuvre du PUP est sous la responsabilité du Commandant du Port.

ARTICLE 73 : Plan d'Organisation Interne (POI)

Le PAK dispose d'un plan de sécurité portuaire qui est transmis à toutes les Entreprises qui exercent dans la Circonscription Portuaire. Ce plan résume les procédures et dispositions sécuritaire du PAK.

S'inspirant du Plan de Sécurité Portuaire, chaque société autorisée à exercer une activité dans le Port dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, doit disposer d'un Plan de Prévention des Risques et de Lutte contre les Sinistres désigné dans le présent règlement par POI (Plan d'Organisation Interne) dans les limites de ses activités.

Ce plan, en plus des dispositions prévues par le PUP, fixe également la composition des équipes de sécurité et les équipements qu'elles doivent mettre en œuvre. Il doit être compatible avec le PUP et être approuvé par l'Autorité Portuaire.

L'ensemble des POI fait partie intégrante du PUP du Port Autonome de Kribi.

ARTICLE 74 : Obligation pour les Exploitants et les amodiataires de disposer d'un POI

Sans préjudice de la réglementation nationale en matière de dépôts et installations classées en termes de dangerosité, les Exploitants et amodiataires dont les dépôts et installations classées et zones de stockage des Marchandises Dangereuses, implantées sur le domaine public portuaire dans le cadre de concession ou d'autorisation d'exploitation, doivent disposer d'un POI. Ledit POI doit préciser notamment la nature des matières stockées, les tonnages limites, les mesures de sécurité, les consignes, les moyens humains et matériels d'intervention et les scénarios d'accidents.

Ce POI est transmis à la Capitainerie pour approbation.

ARTICLE 75 : Remise des consignes de sécurité à l'accostage au Capitaine du Navire

Dès l'accostage d'un Navire, la Capitainerie du Port remet au Capitaine du Navire les consignes de sécurité.

ARTICLE 76 : Libre accès des Officiers de Port (OPJS) à bord des Navires et dans les sites des opérateurs portuaires dans le cadre de leurs missions régaliennes

Les Officiers de port et tout autre OPJS du PAK en service ont libre accès à bord des Navires et dans les sites des opérateurs portuaires pour vérifier la mise en œuvre des prescriptions de sécurité, sûreté et de salubrité édictée par la réglementation en vigueur.

Dans le cadre de leur mission, ils peuvent demander à auditionner sous procès-verbal n'importe qu'elle personne sur le site des opérations. Les OPJS du PAK constatent l'infraction, infligent des amendes et contraventions et mènent des enquêtes conformément à la réglementation en vigueur. Ils peuvent faire appel au FMO du PAK si cela s'avère nécessaire.

ARTICLE 77 : Alerte en cas de sinistre survenu à bord d'un Navire

En cas de sinistre survenu à bord d'un Navire ou dans son voisinage, toute personne l'ayant découvert doit immédiatement donner l'alerte en notifiant la Capitainerie du port par tout moyen d'alerte.

En cas de risque de propagation de sinistre à d'autres Navires, les Capitaines de Navires réunissent leur équipage et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites par le responsable assurant la direction des opérations de secours relevant de la protection civile.

Avant l'arrivée du responsable des opérations de secours, les Officiers de Port, sous l'autorité du Commandant de Port, prennent les mesures adaptées à la situation, notamment pour ordonner les premiers déplacements de Navires, nécessaires pour limiter l'extension du sinistre.

Le Commandant des opérations de secours se consulte dès son arrivée sur les lieux du sinistre avec le Commandant du Port pour ce qui concerne le déroulement des opérations de secours, notamment l'intervention à bord des Navires et éventuellement leur déplacement.

ARTICLE 78 : Interdiction d'allumer du feu sur les quais

Sauf autorisation spéciale accordée par la Capitainerie du port, il est strictement interdit d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et autres ouvrages portuaires et d'y avoir de la lumière à feu nu.

ARTICLE 79 : Respect des précautions prescrites par la Capitainerie en cas d'incendie dans le Port

En cas d'incendie dans le Port ou dans sa zone extra-muros, tous les Navires doivent prendre les mesures de précaution qui leur sont prescrites par la Capitainerie du Port.

En cas d'incendie à bord ou à proximité d'un Navire, le Capitaine, l'équipage, le gardien du Navire et/ou les services de L'Exploitant doivent immédiatement prendre les mesures de sauvegarde nécessaires et alerter par radiocommunication VHF (canal 16

ou 10) la tour de contrôle qui déclenche sans délais l'intervention de la Caserne de marins-pompiers du PAK.

Le Commandant du Port ou son représentant est responsable de la coordination des secours. Il peut réquisitionner tout matériel et requérir l'aide de toute personne au Port et doit avertir immédiatement les autorités compétentes.

ARTICLE 80 : Obligation de libre accès des moyens d'intervention en cas d'incendie

Les bouches d'incendie, les avertisseurs, le plan de lutte contre l'incendie du Navire ainsi que les autres moyens d'intervention, doivent toujours rester libres d'accès à bord, à quai et sur terre-pleins.

Les opérateurs portuaires doivent prévoir un plan de circulation des engins de l'unité de secours. Ce Plan de circulation est clairement détaillé dans le POI desdits opérateurs.

ARTICLE 81 : Signal d'alarme en cas d'incendie à bord d'un Navire en Escale

Le Navire sur lequel se déclare un incendie émet cinq coups prolongés de sifflet ou de sirène comme signal d'alarme. Ce signal peut être répété en cas de besoin pour donner l'alerte et attirer l'attention. La durée d'un coup de sifflet est de quatre à six secondes. Ce signal ne doit pas être utilisé dans d'autres circonstances.

ARTICLE 82 : Interdiction formelle de fumer dans les cales de Navires et lors de la manutention des matières dangereuses

Il est formellement interdit, en toute circonstance, de fumer dans les cales des Navires et lors de la manutention des matières dangereuses et sur les aires d'entreposage.

SECTION 2 : Embarquement, débarquement et entreposage des Marchandises Dangereuses

ARTICLE 83 : Manutention, entreposage et transit des Marchandises Dangereuses

Sont soumis aux prescriptions du présent chapitre et à la réglementation en vigueur, la manutention, l'entreposage et le transit des Marchandises Dangereuses notamment le code IMDG.

ARTICLE 84 : Déclaration des Marchandises Dangereuses

Pour tout Navire transportant des Marchandises Dangereuses, l'agent maritime et/ou Consignataire doit communiquer à la Capitainerie et à L'Exploitant à travers le SIP au moins 48 Heures avant l'arrivée du Navire au Port, une déclaration des matières dangereuses.

Cette déclaration doit comporter les éléments suivants (Conformément à la fiche FAL7 relative à la déclaration des MD) :

- Le nom du Navire ;
- Le nom ou la raison sociale du chargeur et de l'agent maritime et/ou Consignataire du Navire ;
- Le destinataire et ses coordonnées ;
- L'appellation technique exacte, Classification ;
- Le Numéro ONU et groupe d'emballage ;
- Le nombre et le poids des colis ;
- Le numéro du connaissement ;
- Le plan de chargement ;
- Le numéro du contenant (conteneur ou semi-remorque) et toutes informations utiles.

ARTICLE 85 : Conditions de dépôt de la déclaration et d'embarquement des Marchandises Dangereuses

Les Marchandises Dangereuses destinées à l'export doivent être déclarées à la Capitainerie et à L'Exploitant, au moins 48 Heures avant leur entrée au Port, par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double authentique de la déclaration à l'export.

Cette déclaration doit préciser le mode d'amenée, le mode d'enlèvement et la destination des matières, en précisant si, elles seront mises en dépôt sur quai avant embarquement.

L'embarquement des Marchandises Dangereuses ne peut avoir lieu sans la production du plan de chargement visé par la Capitainerie du Port.

Les Marchandises Dangereuses de classe 2.1, 5.1, 6.2 destinées à séjourner dans l'enceinte portuaire avant l'embarquement font l'objet une demande d'autorisation spéciale de séjour dans le Port adressée au Directeur Général du PAK. Cette demande comporte le numéro du conteneur, le propriétaire et la sous classe.

ARTICLE 86 : Transmission des informations sur la classe des Marchandises Dangereuses embarquées et leur état

Le Capitaine de tout Navire chargé de Marchandises Dangereuses à destination du Port est tenu, dès le premier contact avec la Capitainerie du Port, de confirmer les classes des Marchandises Dangereuses embarquées à bord ainsi que les défauts et/ou anomalies éventuelles affectant le Navire et/ou sa cargaison.

Cette déclaration ne dispense pas le Capitaine du Navire de l'obligation de renseigner la déclaration obligatoire d'entrée.

ARTICLE 87 : Désignation des postes à quai des Navires transportant des Marchandises Dangereuses et fixation des quantités admises

Les postes d'accostage des Navires transportant des Marchandises Dangereuses, les quais, ainsi que les quantités admises de ces Marchandises au Port sont fixés par la Capitainerie, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 88 : Obligation de l'accord préalable de la Capitainerie pour l'accès, la manutention, l'entreposage et le transit des Marchandises Dangereuses au Port

L'accès, la manutention, l'entreposage et le transit des Marchandises Dangereuses au Port sont soumis à l'accord préalable de la Capitainerie du Port.

ARTICLE 89 : Respect du code IMDG en matière d'emballage, de marquage d'étiquetage et d'arrimage des Marchandises Dangereuses manipulées au Port

L'emballage, le marquage, l'étiquetage et l'arrimage, des Marchandises Dangereuses à manipuler au Port, doivent être conformes aux normes établies par le **code IMDG**.

Le personnel de L'Exploitant chargé du traitement des Marchandises Dangereuses doit être en mesure de lire et d'interpréter la fiche de sécurité accompagnant chaque unité de charge et d'en appliquer les consignes.

Le personnel doit avoir des EPI appropriés conformément aux fiches de sécurité.

ARTICLE 90 : Établissement des fiches de sécurité

L'Exploitant concerné par le traitement des Marchandises Dangereuses doit établir des fiches réflexes sécurité en collaboration avec la Capitainerie.

Ces fiches doivent contenir les informations suivantes :

1- Informations sur le produit :

- Le nom du produit ;
- La classification ;
- L'inflammabilité ;
- La toxicité ;
- La corrosivité ;
- L'agent extincteur ;
- L'équipement de secours (gants, combinaison, bottes, appareil respiratoire).

2- Consignes et mesures d'urgence :

- En cas de déversement ;
- En cas d'incendie ;
- En cas de soins médicaux ;
- En cas de contact avec la peau ;
- En cas de jet sur les yeux ;
- En cas d'ingestion ;
- En cas d'inhalation.

ARTICLE 91 : Transmission de l'ensemble des déclarations des Marchandises Dangereuses

L'Exploitant est tenu de communiquer journalièrement à travers le SIP à la Capitainerie du Port les déclarations de l'ensemble des Marchandises Dangereuses pour les besoins de prise de décision appropriée pour ce genre de Marchandises.

Les consignes particulières de sécurité prescrites par la Capitainerie, peuvent être retournées par le même moyen, à L'Exploitant et à l'agent maritime/ Consignataire pour exécution.

ARTICLE 92 : Obligation de signaler tout incident ou avarie survenue sur le Navire ou sur sa cargaison de dangereux

Le Capitaine du Navire et L'Exploitant sont tenus de signaler immédiatement à la Capitainerie du Port tout incident et/ou avarie survenue, soit au Navire, soit aux Marchandises Dangereuses.

ARTICLE 93 : Recommandations lors de la manutention des Marchandises Dangereuses

Les opérations d'embarquement, de débarquement ou manipulation de Marchandises Dangereuses doivent être menées avec un maximum de célérité, de soin et de précautions, conformément aux dispositions de l'article 78.

La Capitainerie peut, si elle le juge nécessaire pour la sécurité du Port, imposer le travail en continu, en vue de réduire le séjour du Navire à quai.

La manutention et le transfert des Marchandises Dangereuses doivent être effectués par L'Exploitant par les moyens les plus sûrs et avec le plus grand soin, afin d'éviter les chocs et détériorations des emballages et tout incidents ainsi que la contamination d'autres Marchandises et la Pollution de l'environnement.

L'Exploitant doit examiner visuellement l'extérieur de tous les moyens de transport et vérifier leur état matériel, et déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu. Si l'une quelconque de ces vérifications fait apparaître un défaut qui risque d'affecter la sécurité de la manutention, de l'entreposage ou du transport, il doit les soumettre à une inspection complète afin de déterminer s'ils peuvent subir de nouvelles opérations de manutention ou d'entreposage ou de transport.

L'Exploitant doit vérifier la cohérence entre la déclaration, l'étiquetage et le marquage et informer les autorités compétentes concernées si nécessaire.

L'Exploitant est tenu de former et informer, au préalable, les personnes qui s'occupent de la manutention et du transport des Marchandises Dangereuses, des caractéristiques et des propriétés dangereuses de la Marchandise ainsi que de toutes précautions à prendre en matière de sécurité.

Le Capitaine du Navire et son équipage peuvent donner toute l'aide nécessaire à L'Exploitant pour prêter secours sur place.

ARTICLE 94 : Prescriptions particulières émises par la Capitainerie sur la manipulation des Marchandises Dangereuses au Port

La Capitainerie peut conditionner les opérations d'embarquement, de débarquement et de manutention de Marchandises Dangereuses de nuit à des prescriptions particulières en fonction de leur nature, quantité ou conditionnement.

Pour l'application du présent article, la période de nuit sera considérée comme commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant une heure avant son lever.

ARTICLE 95 : Conditions spécifiques de restriction et ordre de sortie immédiate des Navires au Port

La Capitainerie peut imposer des restrictions ou des conditions spécifiques d'accès au Port d'un Navire transportant des Marchandises Dangereuses, selon la nature des Marchandises embarquées à bord et des conditions météorologiques.

La Capitainerie peut ordonner la sortie immédiate des Navires dans les cas suivants :

- Discordance entre les déclarations faites par le Navire et la nature des Marchandises réellement transportées ;
- Dans tous les cas où le Navire présente un danger pour les personnes, les autres Navires ou installations portuaires.

ARTICLE 96 : Signalisation particulière des Navires transportant des Marchandises Dangereuses

Tout Navire transportant ou manipulant des Marchandises Dangereuses doit impérativement arborer de jour un pavillon rouge (lettre B) et de nuit montrer un feu rouge visible sur tout l'horizon.

ARTICLE 97 : Zone spéciale de réception des Marchandises Dangereuses

L'Exploitant doit identifier dans son terminal une zone spéciale capable de recevoir des lots de Marchandises Dangereuses, où ils peuvent être déposés en attendant leur évacuation du Port.

ARTICLE 98 : Nettoyage et récupération des Marchandises Dangereuses déversées

En cas de fuite ou d'écoulement en provenance d'un conteneur, L'Exploitant doit :

- Disposer d'une plateforme étanche de rétention de 20' et 40' capable de contenir les produits contenus dans ledit conteneur. Il doit pouvoir transporter le produit en question et l'éloigner des autres cargaisons ou source de chaleur. Toutes les mesures de sécurité doivent être prises par le gestionnaire de l'espace du lieu de la fuite pour la protection de l'environnement et la limitation de risque d'incendie.
- Acheminer immédiatement la plateforme vers une zone de haute sécurité ;
- Disposer d'équipements et produits appropriés de sécurité (Tenue spéciale, masque à gaz, absorbants, chaux en poudre, etc., tels que répertoriés dans son POI) ;
- Aviser les autorités compétentes et prévenir le client pour procéder à l'enlèvement immédiat.



Le Commandant du Port peut demander un renforcement de la sécurité autour de ce conteneur en instruisant une veille sécurité.

Toutes les charges relatives aux mesures de sécurité et de protection de l'environnement occasionnées par la fuite ou le déversement seront supportés par le responsable de la fuite (propriétaire de la Marchandise, transporteur maritime, manutentionnaire, etc.).

ARTICLE 99 : Création et mission de la Commission en charge du contrôle des mesures de sécurité à l'intérieur des installations du Port

L'Autorité Portuaire peut, en cas de besoin, créer une Commission qui doit procéder à des contrôles pour s'assurer que L'Exploitant a mis en œuvre des mesures de sécurité à l'intérieur de ses installations. Cette commission pourrait être habilitée à :

- Formuler des observations à L'Exploitant ;
- Établir des consignes de sécurité supplémentaires ;
- Dresser un rapport sur l'état des lieux ;
- Faire des recommandations nécessaires pour le redressement des situations anormales.

ARTICLE 100 : Conditions de stationnement des Marchandises Dangereuses dans le Port

Les autorisations de stationnement des Marchandises Dangereuses accordées par la Capitainerie sont communiquées à L'Exploitant avant débarquement.

L'Exploitant est tenu de mettre en demeure tout client dont la Marchandise, considérée comme dangereuse, a dépassé les délais réglementaires de stationnement.

Une copie de ladite mise en demeure, doit être transmise à la Capitainerie pour l'établissement d'un procès-verbal d'infraction à l'encontre du contrevenant.

La Capitainerie édicte à L'Exploitant les mesures à prendre pour le traitement de cette Marchandise.

ARTICLE 101 : Prescription de l'obligation de la présence de service de garde-feu

Selon la nature des Marchandises, la présence à la charge du Navire, d'un service de garde- feu et/ou d'une équipe de la caserne de marins-pompiers est prescrite par le Commandant du Port.

ARTICLE 102 : Précautions à prendre par L'Exploitant avant d'entamer les opérations de manutention des Marchandises Dangereuses

L'Exploitant doit s'assurer, avant d'entamer les opérations de manutention, de l'intégrité de l'emballage et du contenant des matières dangereuses et signaler à la Capitainerie toute avarie et/ou détérioration de ces contenants.

En cas de fuite ou de coulage de ce type de Marchandise pendant les opérations de manutention, L'Exploitant doit également prendre les mesures urgentes qui s'imposent conformément aux dispositions de l'article 96.

ARTICLE 103 : Conditions et mesures de sécurité des Navires transportant des Marchandises Dangereuses de plusieurs classes

En cas de Navire transportant des Marchandises Dangereuses de plusieurs classes, les conditions et mesures de sécurité de son accès et de son séjour au port sont celles de la classe la plus dangereuse et la plus dimensionnante.

ARTICLE 104 : Prescriptions en cas d'incendie survenant à proximité de Navire transportant des Marchandises Dangereuses

Les Navires contenant des Marchandises Dangereuses, doivent se tenir prêts à être pris en remorque en cas d'incendie à bord ou à proximité.

ARTICLE 105 : Obligation pour les Navires transportant certaines catégories de Marchandises Dangereuses de conserver leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner

Sauf autorisation accordée par la Capitainerie, les Navires transportant certaines Marchandises Dangereuses doivent conserver en permanence leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, prêts à fonctionner.

ARTICLE 106 : Interdiction de l'amarrage à couple au Port de Navires transportant ou destinés à transporter des Marchandises Dangereuses

L'amarrage à couple au port de Navires transportant ou destinés à transporter des Marchandises Dangereuses est interdite.

ARTICLE 107 : Consignes permanentes relatives au stockage et à la manutention des Marchandises Dangereuses

Sans préjudice des réglementations maritimes internationales et nationales relatives au transport, au stockage et à la manutention des Marchandises Dangereuses, les règles applicables aux classes de ces Marchandises font l'objet de consignes permanentes et/ou provisoires édictées par la Capitainerie.

ARTICLE 108 : Obligation pour les Exploitants de disposer d'un plan de gestion des Marchandises Dangereuses par classe

Chaque entreprise autorisée à exercer une activité au port dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, susceptible de transporter, stocker ou manutentionner des Marchandises Dangereuses doit disposer d'un plan de gestion de ces Marchandises par classe. Ce plan de gestion doit être compatible avec les dispositions du présent règlement et des consignes édictées et approuvées par l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 109 : Conditions de séjour prolongé des Marchandises Dangereuses au Port

Les Marchandises Dangereuses ne doivent pas stationner dans les terminaux. Elles doivent être évacuées dans les plus brefs délais et notamment les **classes 1 ; 7** et leurs sous classes qui font l'objet d'un enlèvement sous palan.

Toutefois, sur demande du client ou de son mandataire, l'Autorité Portuaire peut autoriser les Marchandises Dangereuses de sous classes 2.1, 5.1 et 6.2 à séjourner exceptionnellement au port, pour une période ne pouvant excéder six (06) jours calendaires et pendant le séjour de ces Marchandises, une veille sécurité est déployée aux frais du propriétaire de la Marchandise ou son représentant. Passé ce délai de 06 jours, outre les frais de veille sécurité, une pénalité devra être appliquée conformément aux lois et règlement en vigueur.

La demande de stockage est effectuée via le SIP du PAK.

L'entreposage de ces Marchandises ne peut avoir lieu qu'à l'intérieur des zones concédées/autorisées dans des installations et aires dédiées spécialement à ce genre de Marchandises, et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

Aussi, l'agent maritime et/ou Consignataire doit-il prendre toutes les dispositions nécessaires auprès des parties concernées en vue d'assurer la sortie des Marchandises en question dans les délais prescrits par l'Autorité Portuaire.

L'Exploitant de l'espace applique le principe de ségrégation prescrit par le code IMDG. Il transmet un rapport journalier de la situation des Marchandises Dangereuses sur parc à la Capitainerie du Port.

ARTICLE 110 : Mesures spécifiques aux matières Radioactives à l'import

Outre la réglementation spécifique régissant les matières radioactives ou suspectes de radioactivité, le transit de ces dernières par le port est régi par les articles ci-dessous :

ARTICLE 111 : Conditions d'autorisation d'accès et de manipulation de matières radioactives à l'import

Pour toute demande d'autorisation d'accès et de manipulation de matières radioactives à l'import, l'agent maritime et/ou Consignataire doit informer, la Capitainerie du Port vingt et un (21) jours au moins avant l'arrivée du Navire, et ce en transmettant à la Capitainerie du Port via SIP, les documents suivants :

- Une demande pour transit ou manipulation ;
- Un certificat du pays exportateur indiquant la nature de la source radioactive et son activité et attestant que l'emballage et l'arrimage sont conformes aux prescriptions réglementaires de l'OMI ;
- Une autorisation d'importation délivrée par les autorités compétentes (Ministère en charge de la Recherche Scientifique ou Agence Nationale de Radioprotection) ;
- Une déclaration spéciale relative au transit des matières radioactives par le port.
- Une fiche de sécurité MSDS (Material Safety Data Sheet)

L'agent maritime et/ou Consignataire doit en outre informer, par écrit sous forme de notification : l'Autorité Administrative, l'Autorité Portuaire, les FMO du PAK concerné.

ARTICLE 112 : Transmission de la déclaration spéciale relative au transit des matières radioactives par l'agent maritime auprès des différentes administrations

L'agent maritime et/ou Consignataire doit transmettre ladite déclaration dans les délais de vingt et un (21) jours avant l'Escale, objet de l'article 117 auprès des entités suivantes :

- La Capitainerie du port ;
- Les services du contrôle sanitaire aux frontières.
- L'Administration des Douanes ;
- L'Exploitant du terminal concerné.

ARTICLE 113 : Délais de traitement et d'approbation de l'accostage et de manipulation des matières radioactives par la Capitainerie

La Capitainerie autorise la manipulation de ces matières dans un délai de 48 heures après dépôt et approbation des documents cités à l'article ci-dessus.

La Capitainerie peut imposer d'autres mesures de sécurité à suivre avant et après l'accostage du Navire.

Une commission créée, regroupant tous les intervenants constate le débarquement et la sortie de cette Marchandise du port.

ARTICLE 114 : Programmation du mouvement d'accostage des Navires transportant des matières radioactives

La Capitainerie du port procède à la programmation du mouvement d'accostage du Navire au vu de la déclaration, objet de l'article 117 ci-dessous et des autres documents réglementaires tout en respectant les distances de sécurité relatives à ce type de Marchandise.

ARTICLE 115 : Responsabilité de la supervision des opérations relatives aux matières radioactives à bord du Navire

La supervision des opérations relatives aux matières radioactives à bord du Navire est obligatoire jusqu'à son enlèvement en sortie directe. Elle est assurée, aux frais de l'Armateur pour les opérations à bord et du chargeur pour les opérations à terre, par les autorités de contrôle compétentes.

Pour les Marchandises de classe 7 en transit au Port de Kribi, le Commandant du Navire est tenu de transmettre à l'Autorité Portuaire via son agent maritime Consignataire ou, une lettre d'engagement ferme de non-manipulation du/ des conteneur/s concerné/s.

ARTICLE 116 : Mesures à prendre en cas de constat d'emballage endommagé contenant des matières radioactives

En cas d'emballage endommagé, le colis ne peut être débarqué que sur ordre des autorités de contrôle compétentes et après contrôle de ce dernier en prescrivant à l'importateur, les mesures complémentaires à mettre en œuvre.

ARTICLE 117 : Conditions de débarquement des matières radioactives par L'Exploitant du terminal

L'Exploitant du terminal débarque directement sous palan la Marchandise du Navire sur le moyen de transport mis à disposition par le client après autorisation de la Capitainerie du Port.

ARTICLE 118 : Contrôle de la radioactivité

Le contrôle de la radioactivité est effectué par les autorités de contrôle compétentes, notamment l'Agence Nationale de Radioprotection. Le certificat de contrôle devra être déposé par l'agent maritime /Consignataire auprès de la Capitainerie.

ARTICLE 119 : Conditions de sortie de la Marchandise contenant des matières radioactives

Le client procède à la sortie de la Marchandise du port dès accomplissement des formalités en vigueur.

ARTICLE 120 : Cas de non-conformité de la Marchandise contenant des matières radioactives

En cas de non-conformité de la Marchandise, cette dernière doit être retournée immédiatement à bord du Navire aux frais et sous l'entière responsabilité de son importateur, et ce jusqu'à ce que les autorités de contrôle compétentes statuent sur son sort, en coordination avec l'Autorité Portuaire.

Si le Navire a quitté le port avant la détection de la non-conformité des matières importées, tous les frais occasionnés par la prise en charge par le port de la Marchandise contaminée sont entièrement supportés par l'importateur concerné.

ARTICLE 121 : Mesures spécifiques aux matières Radioactives à l'export

Pour toute demande d'autorisation d'embarquement des matières radioactives à l'export, le client ou son mandataire doit informer la Capitainerie, sept (7) jours au moins avant l'arrivée du Navire, et ce en transmettant via SIP à cette dernière les documents suivants :

- Une demande pour manipulation de la Marchandise depuis son lieu de chargement jusqu'au Navire ;
- Un certificat indiquant la nature de la source radioactive et son activité, attestant que l'emballage et l'arrimage sont conformes aux prescriptions réglementaires de l'OMI (cas d'un export antérieur de la pièce) ;
- Une déclaration relative au transit des matières radioactives par le port.
- Une Fiche de Sécurité Material Safety Data Sheet (MSDS)

Le client ou son mandataire doit en outre informer par écrit, les services concernés suivants :

- L'Autorité administrative de la ville ;
- La Capitainerie ;
- Les services du contrôle sanitaire aux frontières ;
- L'Administration des Douanes ;
- L'Exploitant du terminal concerné ;
- Les FMO.

ARTICLE 122 : Transmission des informations sur la date et l'heure d'accostage du Navire transportant la Marchandise de classe 7

L'Exploitant du terminal informe la Capitainerie sur la date et l'heure estimées du débarquement de la Marchandise de classe 7.

La Capitainerie se charge à son tour d'informer les concernés et de convoquer la commission ad hoc en charge du suivi des MD de classe 1 et 7 au PAK.

Dans le cas particulier d'un Navire déclarant transporter une source radioactive ou une Marchandise contaminée par la radioactivité dont il n'avait pas connaissance à l'origine, l'agent maritime et/ou Consignataire doit informer la Capitainerie et les administrations compétentes de cette situation.

ARTICLE 123 : Autorisation d'acheminement des Marchandises contenant des matières radioactives au port

Le client est autorisé à acheminer sa Marchandise vers le port, après contrôle à domicile par les autorités de contrôle compétentes, notamment l'Agence Nationale de Radioprotection et après avoir pris toutes les mesures de sécurité requises, et ce jusqu'aux équipements de contrôle du port ou directement bord à quai pour embarquement direct.

ARTICLE 124 : Autorisation d'acheminement des Marchandises contenant des matières radioactives au port, pour les cas nécessitant le contrôle par les équipements de contrôle du port

Pour les cas nécessitant le contrôle par les équipements de contrôle du port, s'il s'avère que le lot est conforme par rapport aux contenus des documents précités, le client est autorisé par les autorités de contrôle compétentes à acheminer son lot vers le poste d'embarquement en respectant les mesures de sécurité requises.

L'Exploitant du terminal procède à l'embarquement direct de la Marchandise à bord du Navire conformément au plan de chargement de ce dernier.

En cas de discordance entre le contrôle et le dossier relatif à la Marchandise, les autorités de contrôle compétentes ordonnent le refoulement immédiat de la Marchandise vers son client tout en respectant les mesures de sécurité requises et en avisant les autorités et organismes cités à l'article 129.

ARTICLE 125 : Traitement des cas des Navires arrivant de manière fortuite avec des matières radioactives à bord

L'agent maritime et/ou Consignataire doit informer la Capitainerie et l'importateur de la date et heure d'arrivée du Navire sur rade.

L'importateur concerné doit immédiatement après déclaration du cas, entamer la procédure, citée ci-dessus (cas de l'import), s'il a la possibilité de disposer des documents nécessaires avant l'arrivée du Navire.

Le contrôle préliminaire de la Marchandise en rade, avant l'entrée du Navire au port est effectué par les autorités de contrôle compétentes.

Il est entendu que tous les frais engendrés par ce cas sont à la charge de l'importateur concerné de la Marchandise.

ARTICLE 126 : Décision finale de l'admission ou non des Navires transportant de manière fortuite des matières radioactives

A l'issue du contrôle effectué par les autorités de contrôle compétentes, celles-ci prennent la décision expresse suivant les cas ci-après :

Interdiction d'accès du Navire au port ;

Autorisation d'accès du Navire au port avec interdiction de manipulation à bord ou débarquement de la Marchandise concernée durant l'Escale.

En tout état de cause, les autorités de contrôle compétentes spécifient expressément les mesures appropriées à prendre pour chaque cas.

ARTICLE 127 : Mesures applicables en cas de Suspicion de radioactivité

La Marchandise suspectée contenir une source radioactive ou des traces de radioactivité est celle dont le passage au scanner préalable à l'export a ressorti des caractéristiques justifiant sa Suspicion de radioactivité.

Les Marchandises qui font l'objet d'une suspicion de source radioactive dans l'enceinte portuaire sont acheminés vers une zone de quarantaine pour contrôle par l'Agence de Radio-protection (ARP) à la charge du client.

ARTICLE 128 : Cas du transit d'un Navire à propulsion nucléaire

Navires ayant à bord une source radioactive en transit : Ces Navires sont soumis aux mêmes conditions d'accès au port et de gardiennage que ceux ayant à charger ou à décharger des colis contenant des matières radioactives, objet de la section 3 ci-dessus.

ARTICLE 129 : Demande d'accès au port des Navires à propulsion nucléaire

Les Navires à propulsion nucléaire doivent formuler, à la Capitainerie, à l'Autorité maritime, la demande d'accès au port accompagnée des documents et certificats relatifs à ce mode de propulsion au moins une semaine avant leur arrivée pour examen et suite à donner.

ARTICLE 130 : Dispositions générales de la manutention des matières radioactives

Les Exploitants concernés par la manutention des matières radioactives doivent être en mesure d'aménager une zone spéciale à l'intérieur de leur périmètre de concession pour tout contrôle ou intervention des administrations et organismes compétents.

Les administrations, Exploitants, agents maritimes et/ou Consignataires et entreprises concernés par ce type de Marchandises sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans les articles ci-dessus.

Le stockage de matières radioactives est interdit sur les terminaux du Port en Eau Profonde de Kribi.

ARTICLE 131 : Dispositions particulières concernant les Marchandises spéciales

Les substances explosives, armes, munitions et toutes autres Marchandises similaires de classe 1 ou 7 à usage civil ou militaire et autres équipements assimilables (véhicules blindés, habillements militaires etc.) sont assujetties à la sortie directe du port sous escorte de la Sécurité Militaire (SMIL) ou de la Gendarmerie après obtention du Feu vert des autorités compétentes.

ARTICLE 132 : Obligation de respect des prescriptions du Règlement d'Exploitation sur les Marchandises spéciales

Les administrations, Exploitants, agents maritimes et/ou Consignataires et entreprises concernés par ce type de Marchandises sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans les articles ci-dessous.

ARTICLE 133 : Déclaration des Marchandises spéciales

La déclaration d'une Marchandise spéciale est précédée par une notification vingt et un (21) jours avant l'arrivée du Navire.

Cette notification adressée aux responsables concernées comporte les éléments suivants :

- La nature de la Marchandise et les quantités ;
- L'identité du propriétaire ;
- La destination finale de la Marchandise.

Soixante-douze (72) heures avant l'Escale l'agent maritime et/ou Consignataire doit communiquer par le SIP, une déclaration des Marchandises spéciales.

L'agent maritime et/ou Consignataire doit déposer également contre accusé de réception, une lettre d'information auprès des autorités concernées par cette Marchandise.

Ces deux documents dûment cachetés par ledit agent maritime et/ou Consignataire doivent comporter les informations suivantes :

- Numéro de Connaissance ;
- Contenant numéro (TC et ou Rem TIR, plateau etc.) ;
- Désignation de la Marchandise (en langue française) ;
- Classification IMDG (Classe et numéro ONU) : Poids (en Kg de NEC) ;
- Nombre de colis ;
- Nombre d'unités.

Pour les Marchandises de classe 1 à usage civil tel que les armes et munition de chasse, le client ou son mandataire devra fournir en plus des documents d'escorte, la décision du ministère en charge de l'administration territoriale l'autorisant à importer cette Marchandise.

Pour les Marchandises de classe 1 à usage civile dans les carrières ou chantier, le client ou son mandataire devra fournir en plus des documents d'escorte, l'autorisation d'importer signer par le Ministre en charge des mines.

Pour les Marchandises de classe 7 à usage civil, le client ou son mandataire devra fournir en plus des documents d'escorte, la décision du Ministre en charge de la Recherche Scientifique ou de l'Agence de Radio-protection l'autorisant à importer cette Marchandise.

Pour les Marchandises de classe 1 ou 7 à usage militaire ou tout autre équipement militaire, le client ou son mandataire devra fournir en plus des documents d'escorte, l'autorisation de transit de cette cargaison au PAK signée par le Chef d'Etat Major Particulier de la Présidence de la République.

ARTICLE 134 : Condition de transmission des informations des Marchandises spéciales

L'agent maritime et/ou Consignataire doit communiquer à la Capitainerie et à L'Exploitant par SIP, quarante-huit (48) heures avant l'arrivée du Navire, toutes autres informations concernant la Marchandise en question.

Ces informations doivent également être adressées dans les mêmes délais par l'agent maritime et/ou Consignataire aux autres Administrations concernées.

Toutefois, pour les provenances de Courtes traversées, le délai cité ci-dessus peut être réduit à 24h.

ARTICLE 135 : Condition de déchargement des Marchandises spéciales

Le déchargement des Marchandises spéciales, est conditionné par l'accomplissement de toutes les formalités requises par le réceptionnaire ou son mandataire.

ARTICLE 136 : Obligation pour l'agent maritime/Consignataire de transmettre l'ensemble des déclarations des Marchandises spéciales

L'agent maritime/Consignataire est tenu de communiquer à la Capitainerie via le SIP les déclarations de l'ensemble des Marchandises spéciales pour les besoins de prise de décision appropriée pour ce genre de Marchandises.

Un exemplaire de ces déclarations portant les consignes de sécurité prescrites par la Capitainerie, est retourné par le même moyen, à L'Exploitant et à l'agent maritime et/ou Consignataire pour exécution.

ARTICLE 137 : Limitation de la quantité d'ammonitrate dans l'ensemble du port

La cargaison d'ammonitrate (classe 5.1 selon la classification du code **IMDG**) à usage agricole est autorisée dans l'enceinte portuaire pour un délai maximum de six (06) jours.

Le client ou son mandataire est tenu d'adresser une déclaration écrite à l'Autorité Portuaire au moins quarante-huit (48) heures avant l'Escale.

Cette déclaration doit comporter :

- L'identité du propriétaire ;
- Le code UN de la Marchandise ;
- La provenance de la cargaison et sa formule chimique ou sa nature ;
- La destination finale de la Marchandise.



REGLEMENT D'EXPLOITATION PARTICULIER DU PORT AUTONOME DE KRIBI

Toutefois, une cargaison d'ammonitrate codifié UN 0222 (NH₄NO₃ additionné de matières combustibles) est interdite de séjour dans l'enceinte portuaire. Cette cargaison est traitée comme une Marchandise Dangereuse de classe 1 à usage civile.

CHAPITRE 2 : SURETE PORTUAIRE

SECTION 1 : Gestion de la sûreté

ARTICLE 138 : Généralités sur la sûreté dans le port

Le présent chapitre s'appuie sur le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (ISPS)

La sûreté portuaire c'est l'ensemble de mesures prises afin de prévenir les incidents provoqués par l'être humain dans le port. Elle a pour but d'assurer la protection des Navires, des équipages, des Marchandises et des installations portuaires.

ARTICLE 139 : Responsabilités en matière de gestion de la sûreté dans le port

L'Autorité Portuaire veille à la sûreté du port et de ses installations, ainsi qu'à la coordination des mesures de sûreté y afférentes.

L'Exploitant d'une Installation Portuaire est responsable de la mise en œuvre du plan de sûreté applicable à son installation et de l'entretien des infrastructures et équipements mis en place au titre de ce plan.

Lorsqu'une Installation Portuaire se partage entre plusieurs Exploitants, ces derniers s'entendent et rédigent une convention de mutualisation des obligations, moyens et coûts de sûreté.

A défaut d'accord entre les Exploitants, chaque Exploitant devra faire une évaluation de sûreté, élaborer un plan et des procédures de sûreté qui seront validés par l'Autorité Portuaire National (APN) après approbation par l'Autorité Portuaire (Commission en charge de l'approbation des évaluations et plan de sureté des terminaux concédés).

ARTICLE 140 : Responsabilités de l'Autorité Portuaire du Port Autonome de Kribi en matière de gestion de la sûreté

L'Autorité portuaire désigne un "Port Security Officer" et son adjoint pour la mise en œuvre et le suivi de l'implémentation du code ISPS au Port Autonome de Kribi.

Le plan directeur de sûreté est rigoureusement mis en œuvre conformément aux prescriptions du code ISPS.

ARTICLE 141 : Responsabilités de L'Exploitant d'une Installation Portuaire en matière de gestion de la sûreté

L'Exploitant d'une Installation Portuaire doit :

- Désigner formellement parmi son personnel un agent de sûreté de l'Installation Portuaire (**Port Facility Security Officer - PFSO**) et ses suppléants formés au code ISPS.
- Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'Installation Portuaire dont il est responsable ;
- Matérialiser l'Installation Portuaire par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'Autorité Portuaire et entretenir cette clôture ;
- Empêcher l'accès des personnes non autorisées à l'Installation Portuaire et à ses zones d'accès restreints ;
- Faire réaliser une évaluation de sûreté de l'Installation Portuaire par un RSO, le faire valider par l'Autorité Portuaire Nationale (APN) après approbation de l'Autorité Portuaire ;
- Matérialiser les zones d'accès restreints par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'Autorité Portuaire et entretenir cette clôture ;
- Surveiller les clôtures et les zones d'accès restreints et s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès ;
- Exercer une surveillance des activités de l'Installation Portuaire ;
- Superviser toutes les opérations commerciales ainsi que la manutention des Marchandises et des provisions de bord ;
- Former et sensibiliser son personnel à la sûreté ;
- Faire effectuer des exercices et entraînements réguliers à son personnel ;
- Maintenir l'efficacité de la sûreté dans le temps et notamment garantir la maintenance des dispositifs de sûreté ;
- Transmettre immédiatement tous les rapports d'incidents liés à la sûreté du Port ;
- Participer aux exercices à la demande du PSO ou de son adjoint ;
- Mettre en place une collaboration saine entre le PSO ou son adjoint et les responsables QHSE de son terminal.

ARTICLE 142 : Responsabilités du Capitaine de Navire en Escale en matière de gestion de la sûreté

Les Navires ne sont autorisés à entrer dans le port qu'après accord de la Capitainerie.

Les Navires adressent avant leur arrivée au port, au **PFSO** de l'Installation Portuaire concernée et à la Capitainerie, directement, ou par l'intermédiaire de leur agent maritime et/ou Consignataire, une **fiche de PRE-ARRIVEE**.

Cette fiche spécifie tous les renseignements de sûreté nécessaires conformément à **la règle 9 du chapitre XI-2 de la SOLAS** et aux recommandations énoncées dans le **code ISPS (B/37 à B/40)**.

Tout Capitaine de Navire faisant Escale au port doit :

- Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté et la sécurité de son Navire ;
- Contrôler l'accès à son Navire ;
- Contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets ;
- Surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du Navire ;
- Superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord ;
- Veiller à ce que le système de communication de sûreté soit toujours disponible.

L'accès au Navire étant une mission commune au Navire (accès à bord) et à L'Exploitant (accès au Navire depuis le quai), le Capitaine du Navire doit coordonner les activités de contrôle avec l'Installation Portuaire, le cas échéant élaborer une déclaration de sûreté (**DOS**) tripartite (**PAK/TERMINAL/NAVIRE**) dans les conditions fixées au **chapitre 5 du code ISPS**.

ARTICLE 143 : Activités connexes du Navire

Les opérations d'avitaillement et d'approvisionnement des Navires, sont autorisées sous réserve du respect des conditions d'accès aux terminaux et des consignes de sûreté et sécurité arrêtées par l'Autorité Portuaire.

La supervision de l'opération d'avitaillement en soutes est effectuée sous la responsabilité du Capitaine du Navire en coordination avec L'Exploitant.

ARTICLE 144 : Autorisations d'accès des personnes physiques et véhicules au port et aux installations portuaires

Le périmètre du Port de Kribi est une Zone dont l'accès est soumis à autorisation par l'Autorité Portuaire.

Les terminaux sont des Zones d'accès restreints dont l'accès est soumis à autorisation de l'Exploitant.

Tout traitement de demande d'accès au Port de Kribi se fait à travers le SIP.

Ledit accès est réservé aux personnes détentrices d'un Titre d'accès délivré par l'Autorité Portuaire et dont la présence au port est justifiée par une activité précise.

Le badge visiteur ou usager doit être porté de manière visible en permanence. Les véhicules sont soumis aux mêmes règles.

Le titre de circulation annuel pour véhicule est apposé sur le pare-brise conformément aux consignes données lors de la délivrance.

Les dispositions dérogatoires particulières, décidées par l'Autorité Portuaire, concernent les forces de l'ordre, services de secours en intervention et autres catégories de personnels pouvant être amenés à pénétrer en urgence.

Sauf dispositions particulières agréées par l'Autorité Portuaire, la gestion des titres de circulation dans l'enceinte du port et Installations portuaires est centralisée, au niveau du service de sûreté du port, relevant de l'Autorité Portuaire.

Ce dernier est chargé d'assurer :

- L'instruction des dossiers de demande de titre de circulation ;
- La confection des titres de circulation ;
- L'attribution des titres de circulation ;
- Le suivi des titres de circulation (validité, récupération, annulation, vol et perte) ;
- Le suivi des enregistrements d'utilisation des badges électroniques.

Les titres de circulation se différencient et se distinguent visuellement par la couleur, les inscriptions, la durée de l'autorisation d'accès et les zones accessibles.

Les demandes de titres de circulation sont faites par les employeurs des bénéficiaires, auprès de l'Autorité Portuaire.

S'agissant des autorisations d'accès dans une Installation Portuaire, les demandes sont effectuées auprès de l'Exploitant qui accorde des droits aux demandeurs (zones et durée) et transmet la demande pré-validée à l'Autorité Portuaire pour la suite de l'instruction du dossier d'autorisation d'accès.

ARTICLE 145 : Cas particulier d'accès

143.1 En cas d'incident de sûreté :

En cas d'incident de sûreté, les responsables de sûreté du port préviennent l'Autorité Portuaire qui met en place les mesures d'accueil et d'accompagnement au point d'accès prévu pour l'arrivée des FMO ou des secours.

Les FMO ou les secours sont pris en charge au point d'accès et accompagnés jusqu'au lieu de survenance de l'incident.

ARTICLE 146 : Les points d'accès reconnus

Chaque entrée dans une zone dont l'accès est soumis à autorisation est effectuée à un Point d'accès reconnu.

Un Point d'accès reconnu est un accès normal et réglementé au port ou à l'une de ses zones contrôlées.

Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus. La nature et le statut des personnes et des véhicules autorisés y sont spécifiés.

Chaque point d'accès doit être constitué :

- D'un poste de filtrage ;
- De zones de fouille pour véhicule et pour le personnel ;
- D'un dispositif de fermeture.

Le poste de filtrage doit permettre :

- De canaliser les différentes catégories d'usagers (piétons, deux-roues, véhicules légers ou véhicules poids lourds) ;
- De vérifier les autorisations d'accès et leur validité ;
- De vérifier l'identité des titulaires d'autorisation ;
- D'assurer une protection minimale aux agents filtreurs.

Les zones de fouille doivent permettre :

- D'inspecter visuellement les différentes parties d'un véhicule ou de son chargement avant son entrée ;
- De fouiller un individu et ses effets personnels ou bagages.

Le dispositif de fermeture doit permettre :

- De disposer en urgence d'un dispositif anti-franchissement (véhicules) ;
- De fermer l'accès sans créer de faiblesse dans la continuité de la clôture.

Le point d'accès principal doit disposer d'une guérite d'accès située avant la limite du port :

- Pourvu du personnel mis en place par l'Autorité Portuaire ;
- En relation avec le service de gestion des titres d'accès ;
- En relation avec le PC sûreté.

Le fonctionnement des guérites d'accès ne doit pas constituer une gêne pour les opérations de filtrage et la fluidité de passage à l'accès.

Les points d'accès aux installations portuaires et aux zones d'accès restreints sont établis sur le modèle décrit ci-dessus, sous la responsabilité de l'Exploitant.

Les points d'accès des convois ferroviaires doivent être organisés pour permettre les contrôles conformément aux mesures spécifiées dans le plan de sûreté du port.

ARTICLE 147 : Dispositions particulières des Zones d'Accès Restreint

Les Zones d'Accès Restreint (**ZAR**) sont, sauf impossibilité technique avérée, créées dans toute Installation Portuaire dédiée à l'accueil des Navires.

La ZAR doit permettre d'interdire l'accès non autorisé aux Navires à quai, par la mise en place d'infrastructures et d'équipements et la mise en œuvre de mesures de sûreté adaptées. L'Exploitant qui estime se trouver dans un cas d'impossibilité technique avérée, présente un dossier le justifiant à l'Autorité Portuaire qui recueille l'avis du Comité local de sûreté portuaire avant de statuer.

147.1 Conditions d'accès aux ZAR

L'Autorité Portuaire fixe, pour chaque **ZAR**, les conditions particulières d'accès et de circulation des personnes et de stationnement des véhicules ainsi que les modalités de signalisation correspondantes.



La signalisation doit préciser que l'accès non autorisé est passible de poursuite.

La circulation des personnes et des véhicules dans une ZAR est subordonnée au port apparent de l'un des titres de circulation agréé.

L'accès à toute ZAR n'est autorisé qu'aux seuls usagers dont l'activité professionnelle est liée à celle de la zone restreinte considérée.

L'Exploitant de l'Installation Portuaire érige et entretient une clôture autour de chaque ZAR, conformément aux spécifications techniques arrêtées par l'Autorité Portuaire et prend pour cette zone les mesures de surveillance qui correspondent au niveau de sûreté en vigueur.

Il installe des panneaux de signalisation conformes aux caractéristiques fixées par l'Autorité Portuaire.

147.2 Personnes autorisées à entrer dans une ZAR

L'Exploitant d'une Installation Portuaire n'autorise à pénétrer dans son installation que les personnes désignées ci-après :

- Le personnel de l'Autorité Portuaire muni d'un titre de circulation habilité ;
- Le personnel de L'Exploitant de l'Installation Portuaire, ainsi que le personnel intervenant dans la ZAR pour leur activité professionnelle, muni d'un titre de circulation délivré par l'Autorité Portuaire ;
- Les fonctionnaires et agents chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours sur le port, munis d'un titre de circulation délivré par l'Autorité Portuaire ;
- Le personnel navigant des Navires accueillis par l'Installation Portuaire et les personnes se trouvant à bord de ces Navires pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du Navire, munis d'un titre de circulation délivré à cet effet ;
- Les personnes admises pour une courte durée dans la ZAR, munies d'un titre de circulation délivré à cet effet ;
- Les Passagers des Navires accueillis par l'Installation Portuaire, munis du titre de transport approprié.

147.3 Titre de circulation en ZAR

Les titres de circulation définis à l'article 143 peuvent donner accès aux ZAR du port ou des Installations Portuaires. Ils en font alors clairement mention.



Le titre de circulation est délivré par l'Autorité Portuaire, après accord de l'Exploitant de l'Installation Portuaire où se situe la ZAR.

Le titre est délivré aux personnes concernées, pour la durée strictement nécessaire à l'exercice de leur activité en ZAR, sans pouvoir dépasser un an. Le titre de circulation est strictement personnel.

Il précise, le cas échéant, les secteurs de la ZAR auxquels son titulaire est autorisé à accéder.

L'Exploitant de l'Installation Portuaire informe les personnes mentionnées à l'article 147.2, des principes généraux de sûreté et des règles particulières de sûreté à respecter à l'intérieur de la ZAR.

Le titre de circulation est retiré par l'Exploitant de l'Installation Portuaire lorsque l'une des conditions qui ont prévalu à sa délivrance n'est plus remplie.

Il doit en informer immédiatement l'Autorité Portuaire.

147.4 Accès et stationnement des véhicules

L'accès et le stationnement des véhicules à l'intérieur de la ZAR sont limités aux besoins justifiés de l'exploitation de l'Installation Portuaire et du Navire et de l'exercice des missions des autorités publiques.

147.5 Introduction d'objets dans les Zones d'Accès Restreint

En dehors des prescriptions prévues pour les Marchandises dites spéciales, les articles dont l'introduction dans les ZAR est prohibée sont :

- Les armes à feu ;
- Les armes blanches ;
- Les explosifs ;
- Les dispositifs incendiaires ;
- Les articles dont la détention, le port et le transport sont interdits par la législation en vigueur ou en vertu d'un accord international en vigueur ratifié par la République du Cameroun.

Ces dispositions s'appliquent également sur l'étendue des sites portuaires.

147.6 Contrôle des objets prohibés dans les zones d'accès restreint

L'agent de sûreté de l'Installation Portuaire fait procéder, pour l'accès aux ZAR placées sous leurs responsabilités respectives et dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans la ZAR, ainsi que des colis, bagages et Marchandises qu'ils transportent.

Le Capitaine du Navire fait procéder, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans le Navire, ainsi que des colis, bagages et Marchandises qu'ils transportent.

L'Autorité Portuaire peut préciser la répartition des tâches entre l'Exploitant de l'Installation Portuaire et les Armateurs de Navires pour les visites de sûreté et les conditions dans lesquelles il peut être éventuellement dérogé à cette répartition.

En l'absence de directive de l'Autorité Portuaire, l'Exploitant et le Capitaine du Navire conviennent des mesures applicables de part et d'autre afin d'en coordonner la mise en œuvre.

147.7 Refus de contrôle

L'Exploitant de l'Installation Portuaire interdit l'accès de la ZAR à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues aux accès des ZAR.

Il en avise sans délai le PFSO de l'installation et le PSO qui notifie les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie.

Le Capitaine du Navire interdit l'accès au Navire à toute personne refusant de se soumettre aux contrôles de sûreté prévues au point d'accès du Navire. Il en avise sans délai le PFSO de l'installation qui l'accueil et le PSO qui notifie les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie.

147.9 Équipements et systèmes de sûreté dans les ZAR

L'Autorité Portuaire valide la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des Installations Portuaires, des Navires, des Marchandises, du personnel ou des Passagers qui ne peuvent être mis en œuvre, dans les ZAR, que s'ils respectent des spécifications techniques requises dans le plan de sûreté portuaire.

CHAPITRE 3 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ARTICLE 148 : Plan de gestion environnemental et social

Les Exploitants et amodiataires installés dans le domaine public portuaire doivent disposer d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) précisant les dispositions prises pour l'élimination, la réduction et la compensation des externalités négatives liées à leurs activités et installations. Dans le cadre de l'élaboration de son PGES, l'Exploitant se rassurera que les mesures proposées sont alignées à la politique environnementale et sociale de l'Autorité Portuaire.

148.1 Mise en œuvre du PGES

Sans préjudice de la réglementation en matière de mise en œuvre des PGES, l'Exploitant est tenu de produire un rapport annuel à l'attention de l'Autorité Portuaire sur le respect du cahier de charges environnemental et social.

148.2 Réalisations des Etudes et audits environnementaux

L'Exploitant est tenu d'informer l'Autorité Portuaire au moins quatorze (14) jours avant le démarrage de toute étude, travaux ou audits environnementaux. En cas d'inspection ou audit à l'initiative d'une administration compétente, il informera l'Autorité Portuaire quarante-huit (48) heures au plus tard dès réception du courrier de l'administration concernée.

ARTICLE 149 : Obligation de transmission des informations relatives aux déchets d'exploitation, aux émissions et aux rejets dans la nature

149.1 Informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison des Navires

Tout Capitaine de Navire à destination du port est tenu de fournir à la Capitainerie, directement ou via leur Agent maritime et/ou Consignataire par le SIP, au moins vingt-quatre (24) heures avant l'arrivée du Navire et au plus tard au départ du dernier port touché s'il se situe à moins de vingt-quatre (24) heures, toutes les informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur Navire.

149.2 : Attestation de dépôt de déchets

Tout Capitaine de Navire en Escale au port, ou leur Agent maritime et/ou Consignataire, doivent, avant que le Navire ne quitte le port, fournir à la Capitainerie au travers du SIP l'attestation de dépôt délivrée par les prestataires de service ayant

procédés à la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du Navire.

149.3 Informations relatives à la collecte et au traitement des déchets enlevés dans les Navires

Le prestataire en charge de l'enlèvement des déchets doit transmettre une copie du manifeste d'enlèvement des déchets délivré par le représentant du ministère au plus tard quarante-huit (48) heures après les opérations, et une copie du certificat de destruction ou valorisation des déchets enlevés avant sa prochaine opération au Port. Le prestataire devra tenir un rapport semestriel dans lequel les informations suivantes seront mentionnées :

- Types de déchets enlevés au Port de Kribi ;
- Évaluation des besoins en installations de réception des déchets dans les limites du Port de Kribi ;
- Description des installations mobiles de réception utilisées pour les opérations ;
- Procédures de réception et de collecte des déchets ;
- Système de tarification ;
- Gestion des non-conformités et actions d'amélioration continue ;
- Instances de concertation et de communication ;
- Statistiques ;
- Description des installations et sites de traitement des déchets.

149.4 Informations relatives eaux de ballast

Tout Capitaine de Navire devra rendre disponible auprès de l'Autorité Portuaire toute information pertinente conformément à la Convention sur les Eaux de Ballast. Le Navire doit disposer entre autres d'un plan de gestion des eaux de ballast, d'un certificat international de gestion des eaux de ballast, et d'un registre des eaux de ballast.

149.5 Informations relatives aux déchets, émanations et rejets des amodiataires et concessionnaires :

Les Exploitants installés dans la Circonscription Portuaire ont l'obligation d'informer l'Autorité Portuaire avant tout rejet dans le milieu généré par les activités. Les informations porteront sur la nature (physico-chimique) la quantité et la durée des substances rejetées. Ils devront apporter l'évidence que les rejets sont en dessous des seuils de tolérances admis par l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 150 : Gestion des déchets des Navires

150.1 Conditions de déchargement, stockage et évacuation des déchets et produits usés provenant des Navires

Les déchets et les produits usés provenant du Navire, après ségrégation par nature doivent être mis dans des contenants appropriés par l'équipage du Navire. Ces contenants doivent être entreposés dans un espace désigné à cet effet et clairement indiqué par l'Exploitant avant d'être évacués à la charge du Navire.

L'Autorité Portuaire peut interdire la sortie du Navire, qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les installations fixes ou mobiles prévues à cet effet, si les quantités de déchets dépassent les capacités de détentions à bord.

Si le Navire déclare atteindre 80 % ou plus de l'une de ses capacités maximales de stockage, ou que le Port state contrôle en fait le constat, et si la prochaine Escale est à plus de 48 heures, le Navire devra déposer ses déchets auprès d'une société de collecte agréée par l'Autorité Portuaire et disposer d'une capacité de stockage disponible pour atteindre le port d'Escale suivant ou d'au moins 50 % de ses capacités de stockage au départ du Port.

Dans ce cas, l'Autorité Portuaire applique une pénalité sur les déchets d'exploitation des Navires n'ayant pas sollicité un dépôt ou n'ayant pas apporté une preuve de la traçabilité de dépôt de ces déchets.

150.2: Consistance des prestations sur déchets des Navires

Dans le Port de Kribi, les services aux Navires regroupant la collecte, le transport et le traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison sont des activités connexes exercées par des sociétés privées autorisées par l'Autorité Portuaire.



ARTICLE 151 : Gestion des Pollutions et nuisances

151.1 Cas de constats des Pollutions

Les Pollutions et nuisances dans la Circonscription Portuaire sont constatées par l'administration compétente et par l'Autorité Portuaire. En cas de Pollutions constatées, la réparation de tout dommage et la mise en œuvre des moyens mobilisés pour contenir la Pollution sont à la charge du pollueur, suivant le principe de pollueur payeur.

Sont considérées comme des Pollutions, sans préjudice des dispositions réglementaires :

- Tout rejet (solides, liquides, gazeux) accidentel ou généré par les activités, dans la nature au-delà des seuils admissibles par la réglementation et les normes en vigueur ;
- Tout dépôt inapproprié de matière ou substance dans les eaux ou sur la terre ;
- Toute nuisance sonore, olfactive ou visuelle perturbant le milieu et les activités qui s'y déploient ;
- Toute salissure générée par l'Exploitant au-delà de son périmètre d'activités.

L'Autorité Portuaire se réserve le droit de procéder à l'élimination des nuisances et Pollutions constatées aux frais de l'Exploitant.

Toute personne ayant constaté une Pollution qu'elle qu'en soit la nature, l'ampleur et l'origine doit aviser immédiatement les services de la Capitainerie du port.

151.2 : Interdiction formelle de déversement d'objets de toute nature dans les eaux du port

Il est interdit de jeter dans les eaux du port et leurs dépendances des pierres, des décombres, des ordures, des matières insalubres quelconques et notamment les matières solides, friables, les déchets alimentaires, les déchets de combustibles liquides et résidus des cales des machines et des eaux usées.

Le Capitaine du Navire a l'obligation de transmettre à la Capitainerie toute information relative à une Pollution constatée (nappe d'hydrocarbures), tout rejet ou déversement en mer, dont il aurait été témoin.

151.3 : Cas de perte de matériels de mouillage dans les eaux du port

Toute perte de matériel de mouillage dans l'ensemble des eaux portuaires doit être déclarée immédiatement à la Capitainerie, par le Capitaine du Navire, en précisant la

position exacte et la description du matériel perdu et en mettant en place un balisage approprié de l'endroit concerné.

Le repêchage du matériel doit s'effectuer par le propriétaire du Navire concerné dans les meilleurs délais ou effectué par l'Autorité Portuaire aux frais de l'Armateur.

ARTICLE 152 : Mesures de protection de l'environnement à prendre pendant les opérations de chargement et déchargement par l'Exploitant

152.1 Mesures de protection de l'environnement à prendre par l'Exploitant avant les opérations de manutention ou mise en dépôt de Marchandises Dangereuses

L'Exploitant doit, lors des opérations de chargement, de déchargement ou de transvasement de Marchandises polluantes, déployer des moyens adaptés en quantité et qualité suffisantes, tels que barrages flottants, engins de récupération et de stockage des produits répandus, dispersants et appareils d'épandage, pour lutter contre d'éventuelles Pollutions accidentelles du Plan d'eau.

L'Autorité Portuaire fixe les moyens de lutte et les modalités de leur mise en œuvre.

152.2 : Mesures de protection de l'environnement à prendre par L'Exploitant au cours de la manutention ou la mise en dépôt de Marchandises Dangereuses

L'Exploitant doit, au cours de la manutention ou la mise en dépôt de Marchandises Dangereuses, prendre les précautions appropriées pour éviter tout risque de Pollution ou de contamination des hangars, quais, voiries, terre-pleins ou Plan d'eau. Des mesures devront immédiatement être prises par l'Exploitant en accord avec l'Autorité Portuaire pour rétablir une situation normale en cas de Pollution ou de contamination des lieux précités.

Les terre-pleins ayant servi à la manipulation de Marchandises Dangereuses ne doivent être utilisés pour la manutention ou dépôt d'autres matières qu'après leur Nettoyage par les moyens appropriés de l'Exploitant.

152.3 Mesures de protection à prendre pour la préservation de la biodiversité

Le déballastage doit respecter les exigences de la convention de gestion des eaux de ballast adoptée par l'OMI afin d'éviter l'intrusion d'espèces envahissantes. Pendant la durée de séjour du Navire à quai, dans le chenal ou dans la Zone de mouillage, toute activité de pêche est interdite.



Le Navire prendra toutes les dispositions pour respecter les conditions de navigabilité dans les aires protégées de catégorie 6 suivant la nomenclature de l'UICN (parc marin de Campo ma'an).

152.4 : Récupération et élimination de tout produit polluant déversé accidentellement

Tout produit polluant déversé accidentellement doit être récupéré et éliminé immédiatement par l'Exploitant.

ARTICLE 153 : Conditions d'exécution des opérations de fumigation, de désinsectisation et de dératisation

Les opérations de fumigation, de désinsectisation et de dératisation, ne peuvent être entreprises sans autorisation expresse des administrations compétentes. Celles-ci sont tenues de coordonner avec la Capitainerie, l'Exploitant concerné et/ou le Capitaine du Navire, les modalités et conditions du déroulement de ces opérations.

Le lieu et la date de l'opération sont désignés par l'Autorité Portuaire.

TITRE V : FACTURATION ET RECOUVREMENT DES REDEVANCES

CHAPITRE 1 : FACTURATION DES PRESTATIONS

ARTICLE 154 : Les Redevances portuaires

Les redevances du Port Autonome de Kribi font l'objet d'une classification en fonction de la nature des prestations et des services offerts. Lesdites redevances se déclinent comme suit :

- **Redevances liées à l'usage des Installations Portuaires et prestations diverses ;**
- **Redevances liées aux Concessions ;**
- **Redevances liées au domaine portuaire ;**
- **Redevances liées aux Marchandises ;**
- **Redevances liées aux Navires ;**

Les redevances du Port Autonome de Kribi donnent lieu aux éléments suivants :

- **Redevances liées aux « Navires » :**
 - La redevance de droit d'entrée ;
 - La redevance sur le Pilotage ;
 - La redevance sur le séjour ;
 - La redevance sur les opérations ;
 - La redevance ISPS ;
 - La redevance sur l'environnement ;
 - La redevance sur la consignation ;
 - La redevance sur l'immobilisation des pilotes ;
 - La redevance Passager ;
 - La redevance liée aux autres prestations offertes aux Navires.
- **Redevances liées aux « Marchandises » :**
 - La redevance à l'embarquement ;
 - La redevance au débarquement ;
 - La redevance informatique ;
 - La redevance ISPS.

- **Redevances liées au « Domaine » :**
 - La redevance d'ouverture/étude de dossier ;
 - La redevance d'occupation du domaine portuaire.

- **Redevances liées à « l'usage des Installations Portuaires et prestations diverses » :**
 - Les redevances liées aux fournitures des services d'Eaux, Électricité et Télécommunications ;
 - La redevance liée à l'accès portuaire ;
 - Les redevances liées à la Veille Sécurité et à l'Escorte des Marchandises Dangereuses ;
 - La redevance liée aux infractions à la Réglementation Portuaire ;
 - Les redevances liées aux autorisations d'exercices.

- **Redevances liées aux « Concessions » :**
 - La redevance sur le Droit d'Entrée ;
 - La redevance fixe ;
 - La redevance variable ;
 - La redevance sur pénalités de stationnement ;
 - La redevance exceptionnelle.

ARTICLE 155 : Liasse documentaire nécessaires à la facturation des redevances

La facturation des redevances au Port Autonome de Kribi peut être assujettie à la production des documents suivants :

- **Redevances liées aux « Navires » :**
 - Formulaires FAL ;
 - Certificat d'immatriculation du Navire ;
 - Fiche de Pilotage ;
 - Manifeste ;
 - Time Sheet ;
 - Etat embarquement/débarquement ;
 - Bordereau de livraison signé entre les différentes parties ;
 - Booking.

- **Redevances liées aux « Marchandises » :**
 - Manifeste apuré ;
 - Connaissance ;
 - Déclaration douanière ;
 - Packing list ;
 - Bordereau Electronique de Suivi de la Cargaison (BESC).

- **Redevances liées au « domaine portuaire » :**
 - Documents contractuels d'occupation émis par l'Autorité Portuaire ;
 - Contrats d'usage des installations du domaine portuaire ;
 - Fiches de levée topographique du domaine concerné ;
 - Procès-verbal de constatation d'occupation du Domaine.

- **Redevances liées à l'usage des installations portuaires et « Prestations diverses » :**
 - Fiche de consommation (eau, électricité, télécom, etc.) ;
 - Fiche de surveillance ;
 - Procès-verbaux liés aux infractions à la Réglementation Portuaire.
 - Demande d'autorisation d'exercice ;
 - Copie du Bon de commande émis par le bord ;
 - Copie de la Facture commerciale de l'opérateur ;
 - Demande d'accès ;
 - Plan de chargement.

- **Redevances liées aux « Concessions » :**
 - Contrat de concession signé entre le Concédant et les différents Concessionnaires ;
 - Procès-Verbal relatif aux pénalités de stationnement ou tout autre élément servant de constituer la Facture de l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 156 : Obligation de transmission de la liasse documentaire servant à la facturation des redevances

Les documents servant à la facturation des redevances doivent impérativement être présentés à la demande de l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 157 : Interlocuteurs de l'Autorité Portuaire en matière de facturation des redevances du port

En matière de procédure de facturation des redevances, les principaux interlocuteurs de l'Autorité Portuaire sont définis dans le cadre des Contrats en vigueur, des textes, des lois et des règlements.

CHAPITRE 2 : RECOUVREMENT DES REDEVANCES PORTUAIRES, LITIGES ET AMENDES LIEES AUX INFRACTIONS

ARTICLE 158 : Emission des Factures par l'Autorité Portuaire

Les Factures sont émises par l'Autorité Portuaire et adressées aux clients du Port Autonome de Kribi après leurs émissions. L'ensemble des Factures émises par l'Autorité Portuaire sont assujetties aux conditions générales de ventes sauf accord particulier. Ce document constitue une annexe au présent règlement d'exploitation.

ARTICLE 159 : Règlement des Factures des redevances portuaires émises par l'Autorité Portuaire

Les Factures émises par l'Autorité Portuaire sont réglées selon les conditions générales de vente du Port Autonome de Kribi et les modes de règlement légalement reconnu en République du Cameroun.

ARTICLE 160 : Cas particulier du Tramping

Pour le cas particulier des Navires en tramping, 80% de la Facture d'acompte doit être réglée préalablement à l'accostage du Navire.

ARTICLE 161 : Cas d'informations insuffisantes sur la nature de la Marchandise

Lorsque la nature de la Marchandise n'est pas suffisamment spécifiée et ne permet pas de procéder à une bonne codification, l'Autorité Portuaire se réserve le droit de procéder à une application avantageuse de son tarifaire en vigueur.

ARTICLE 162 : Cas de contestation des Factures

Sauf accord particulier, dès réception de la Facture, le client dispose de cinq (05) jours ouvrables pour saisir par écrit l'Autorité Portuaire avec en précisant le numéro de la Facture concerné, le montant de la Facture contestée et les éléments fondant sa contestation.

Le montant non contesté de la Facture, doit être réglé immédiatement avant traitement de la contestation. Cinq (05) jours après réception de la Facture, la Facture ne pourra plus faire l'objet d'une quelconque contestation et devra être réglée dans sa totalité.

ARTICLE 163 : Cas de contestation sur une Facture des redevances

Après réception de la contestation, le client doit procéder au paiement du montant non-contesté de la Facture avant étude de sa contestation par l'Autorité Portuaire. Une fois la preuve de paiement du montant non-contesté de la Facture reçue, l'Autorité Portuaire procède à l'étude de ladite contestation. Au cas où la contestation du client est non fondée, celui-ci doit procéder au paiement immédiat du montant précédemment contesté de la Facture. Dans le cas où la contestation du client est fondée, l'Autorité Portuaire enverra un avoir en sa faveur. Conformément aux conditions générales des ventes, une pénalité sera appliquée par jour de retard de paiement de la partie de la Facture non-contestée.

ARTICLE 164 : Pénalités

En cas de non-paiement ou de retard de paiement dans les délais prévus, toute somme due ou à devoir par un client du PAK donnera lieu au versement d'intérêt de retard. Conformément au tarifaire du PAK les pénalités seront calculées par l'application d'un taux de 3% par mois plafonné à 30% sur le montant de la Facture, exigible dès le premier jour du retard de paiement. Durant cette période, la procédure habituelle sera respectée (relances et mise en demeure). Dès que le plafond est atteint, le client passe automatiquement au contentieux.

ARTICLE 165 : Frais supplémentaires de recouvrement

Dans tous les cas où le recouvrement aura nécessité le déclenchement d'une procédure extrajudiciaire ou judiciaire, tous les frais y afférents seront supportés par le client qui ne pourra les contester. Il s'agit entre autres des frais d'acte d'huissier, les droits de recette d'huissier, les frais de procédures et diligences judiciaires et les honoraires d'avocats supportés par le PAK.

ARTICLE 166 : Amendes liées aux infractions

Les amendes liées aux infractions sont celles prévues par le code communautaire de la marine marchande, le code pénal, la loi n° 83/016 du 21 juillet 1983 réglementant la police à l'intérieur des domaines portuaires et le décret n° 85/1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires.

Elles sont perçues par le trésor public ou par l'Autorité Portuaire et réparties conformément aux textes susmentionnés.

TITRE VI : ACTIVITES TRANSFEREES

CHAPITRE 1 : ACTIVITES SOUMISES AU REGIME DE CONCESSIONS PORTUAIRES

ARTICLE 167 : Règlement d'exploitation spécifique des concessions

Chaque concessionnaire portuaire élabore un règlement d'exploitation spécifique conformément au Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi, aux documents contractuels de concession et à l'ensemble des Lois et Règlements en vigueur au Cameroun.

ARTICLE 168 : Conditions d'entrée en vigueur du règlement spécifique de concession

Le règlement d'exploitation spécifique de la concession est soumis à l'approbation préalable de l'Autorité Portuaire. Sauf stipulation expresse dans le Contrat de concession des conditions, modalités et délais, le concessionnaire doit soumettre son projet de règlement d'exploitation spécifique à l'Autorité Portuaire dans les trois (03) mois à compter de la signature du Contrat de concession, ou dans un délai d'un (01) mois avant la mise en exploitation de la concession.

L'Autorité Portuaire dispose de trois (03) mois pour approuver le règlement d'exploitation spécifique de la concession ou faire part de ses éventuelles observations. A défaut de réaction écrite dans ce délai, le règlement d'exploitation spécifique de la concession est considéré comme approuvé.

Les éventuelles observations de l'Autorité Portuaire doivent être dûment justifiées et les parties prendront, de bonne foi, toutes les mesures nécessaires pour tenir compte de ces observations. Après approbation écrite de l'Autorité Portuaire ou du terme de délai d'approbation, le concessionnaire devra porter le règlement d'exploitation spécifique de la concession à la connaissance des usagers et intervenants concernés avant sa mise en application.

ARTICLE 169 : Cas de dérogation au règlement d'exploitation spécifique

Pour des raisons d'intérêt général, de sûreté et de sécurité, les Autorités Compétentes peuvent être amenées à prendre des décisions ou instruire des mesures dérogatoires au règlement d'exploitation spécifique. Le concessionnaire sera notifié de ces mesures

ou décisions par l'Autorité Portuaire, auxquelles le concessionnaire devra se conformer.

Toutefois, le concessionnaire sera préalablement entendu afin de trouver des voies et moyens pour limiter au maximum, voir éviter la gêne sur l'exploitation de la concession.

ARTICLE 170 : Modification du règlement d'exploitation spécifique de la concession

Pendant la durée de la concession, le concessionnaire peut proposer des modifications du règlement d'exploitation spécifique de la concession. Toute modification est soumise à un accord écrit préalable de l'Autorité Portuaire. Elle doit être portée à la connaissance des usagers et intervenants concernés dans les mêmes conditions que le règlement exploitation spécifique initial.

ARTICLE 171 : Conditions générales d'exploitation des concessions portuaires

Le concessionnaire est responsable de l'exploitation technique et commerciale de la concession, conformément aux Lois et Règlements, aux dispositions des documents contractuels de concession et au règlement d'exploitation particulier du Port de Kribi.

A ce titre, il doit :

- Mobiliser tous les moyens humains et matériels nécessaires pour assurer une bonne qualité des Services de la concession ;
- Procéder à tous les aménagements nécessaires de la concession ;
- Exploiter et maintenir en bon état de fonctionnement tous les Ouvrages et équipements de la concession ;
- Procéder à l'enlèvement des ordures et déchets de toute nature, résultant de l'exploitation de la concession ;
- Procéder au traitement adéquat de tous produits et Marchandises ;
- Assumer toutes les responsabilités de concessionnaire envers les tiers et au regard de l'ensemble des Lois et Règlements.

CHAPITRE 2 : ACTIVITES SOUMISES AU REGIME DE L'AUTORISATION

ARTICLE 172 : Spécification des activités soumises au régime de l'autorisation

Les activités soumises au régime de l'autorisation sont celles qui, en dehors de la concession, concourent au service du Navire ou du passage de la Marchandise au port. Ces activités font l'objet d'une autorisation d'exercer donnée par l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 173 : Obligation de conformité au Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi

Toute personne physique ou morale bénéficiant d'une autorisation d'exercer une activité au Port de Kribi est tenue de se conformer à son Règlement d'Exploitation Particulier. De même, lorsque l'exercice de ses activités l'emmènera à accéder dans un périmètre régi par un règlement d'exploitation spécifique, il sera tenu de se conformer audit règlement spécifique à l'intérieur du périmètre cible.

ARTICLE 174 : Cahier des charges des autorisations

Chaque activité autorisée est accompagnée d'un cahier des charges qui définit les engagements spécifiques du bénéficiaire de l'autorisation auxquels ce dernier doit se conformer. Le cahier des charges complète le Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi.

ARTICLE 175 : Cas d'exception

Pour des raisons d'intérêt général de sûreté et de sécurité, les Autorités Compétentes peuvent être amenées à prendre des décisions ou instruire des mesures dérogatoires aux documents contractuels de l'autorisation. Le bénéficiaire de l'autorisation sera informé par tout moyen jugé approprié, et de façon concertée. Des voies seront trouvées afin que l'exercice de l'activité se poursuive, sauf cas de force majeure.

CHAPITRE 3 : ACTIVITES SOUMISES AU REGIME DE L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

ARTICLE 176 : Identification des activités soumises au régime de l'occupation du domaine public portuaire

Toute activité exercée au port avec implantation à l'intérieur de la Circonscription Portuaire est soumise au régime de l'occupation du domaine public portuaire.

ARTICLE 177 : Occupation du domaine public portuaire

L'occupation du domaine public portuaire est régie par une réglementation qui en définit les conditions et modalités. Selon la nature de l'activité ou de son envergure, l'occupation peut se faire par voie de convention d'occupation, de décision autorisant l'occupation ou de décision autorisant l'exploitation.

En tout état de cause, l'occupation est soumise à un cahier des charges qui définit les règles d'exploitation à l'intérieur du périmètre occupé.

ARTICLE 178 : Obligation de conformité au Règlement d'Exploitation Particulier du Port Autonome de Kribi

Nonobstant toute stipulation des documents contractuels d'occupation, tout occupant du domaine public portuaire de Kribi est tenu de se conformer au Règlement d'exploitation particulier.

ARTICLE 179 : Obligation de se conformer aux instructions des Autorités Compétentes

Pour des raisons d'intérêt général, de sûreté et de sécurité, les Autorités Compétentes peuvent être amenées à prendre des décisions ou instruire des mesures dérogatoires aux documents contractuels de l'occupation. L'occupant sera informé par l'Autorité Portuaire par tout moyen jugé approprié.

Les parties se concerteront afin de trouver des solutions pour limiter au maximum la gêne que les mesures pourraient avoir sur l'occupation et les conséquences sur les activités qui sont exercées à l'intérieur de l'espace occupé.

TITRE VII : DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE 1 : CONSTATATION ET REPRESSION DES INFRACTIONS

ARTICLE 180 : Obligation de conformité aux mesures de sécurité, de sûreté, de sauvegarde et de lutte contre la Pollution

Les intervenants concernés ou leurs préposés et mandataires ainsi que tout autre usager du port s'engagent, du seul fait qu'ils utilisent les services et installations du port, à se conformer aux dispositions du présent règlement et aux mesures de sécurité, de sûreté, de sauvegarde de la vie humaine et de lutte contre la Pollution que les autorités compétentes du port peuvent être appelées à prendre.

ARTICLE 181 : Constatation des infractions

Sans préjudice de la compétence générale des Officiers et Agents de police judiciaire, les Officiers de port ainsi que les Inspecteurs d'exploitation du port assermentés, ont compétence pour constater par procès-verbal les infractions au présent Règlement d'Exploitation Particulier.

Toute personne interpellée par un Officier de port ou un Inspecteur d'exploitation assermenté du port à l'occasion d'une constatation d'une infraction est tenue de décliner son identité. En cas de refus l'interpellé peut être conduit auprès d'une unité de police ou de gendarmerie.

ARTICLE 182 : Répression des infractions

Nonobstant les peines, amendes et pénalités prévues par les lois et Règlements en vigueur, le non-respect des dispositions du présent règlement d'exploitation pourra entraîner, pour son auteur, l'interdiction d'accès temporaire ou définitive au port et à ses installations.

L'interdiction définitive est prononcée par l'Autorité Portuaire, contrevenant entendu.



CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 183 : Amendements aux dispositions du Règlement d'Exploitation Particulier

L'Autorité Portuaire est habilitée, en cas de besoin et selon les circonstances, à prendre des décisions aux fins d'explicitier ou de modifier certaines dispositions du présent Règlement d'Exploitation Particulier.

ARTICLE 184 : Constitution du Règlement d'Exploitation Particulier

Les documents listés en annexe font partie intégrante du présent Règlement d'Exploitation Particulier.

ARTICLE 185 : Hiérarchie des normes

En cas de contradiction entre les dispositions du présent Règlement d'Exploitation et les lois et règlements en vigueur en République du Cameroun, les lois et règlements prévalent.

Fait à Kribi, le

LE DIRECTEUR GENERAL

ANNEXES

- Recueil général des tarifs applicables aux prestations rendues par le PAK ;
- Les conditions générales de ventes du PAK ;
- Le plan de gestion des marchandises dangereuses du PAK ;
- Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires au Port de Kribi ;
- Le plan d'urgence portuaire du PAK.

REFERENCES

- Cahier des charges réglementant l'exercice de la profession de Consignation/Agent maritime au Port de Kribi ;
- Cahier des charges réglementant l'activité de Commissionnaire de transport/Transitaire et autres professions connexes dans la circonscription de compétence du PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'activité d'expertise maritime et commissaire aux avaries au PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'activité de fournisseurs des personnels de manutention auprès des différentes entreprises exerçant dans la circonscription du PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'activité de phytosanitaire et d'hygiène publique du PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'activité de transporteur routier dans la circonscription de compétence du PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'activité de récupération et d'élimination des déchets de navires au Port de Kribi ;
- Cahier des charges relatif à l'exercice des travaux temporaires de maintenance (Standby Jobs) à bord des navires au port de Kribi ;
- Cahier des charges réglementant l'exercice de l'activité d'estampillage et marquage des produits manufacturés locaux et/ou importés au PAK ;
- Cahier des charges réglementant l'exercice de l'activité de Shipchandler/Avitailleur de navire au port de Kribi ;
- Cahier des charges réglementant l'exercice de l'activité de livraison de carburant et autres produits pétroliers aux navires en escale au Port de Kribi ;
- Cahier des charges relatif aux activités relevant du régime de l'autorisation d'exploitation temporaire du PAK ;
- Règlement d'occupation des zones du PAK ;
- Le manuel d'utilisateur du SIP.