

**PORT AUTONOME
DE LA
NOUVELLE-CALÉDONIE**

НОУВЕЛЛЕ-КАЛЕДОНИЕ

DE TV

PORT AUTONOME

**ARRETE RELATIF
AU REGLEMENT DU PORT**

**ARRETE RELATIF
AU REGLEMENT DU PORT**



REGLEMENT DU PORT DE NOUMEA

(mise à jour à la date du 8 décembre 1980)

ARRETE N°70-352/CG DU 25 SEPTEMBRE 1970

(publié au J.O.N.C. le 2 octobre 1970)

Fixant les conditions d'application du décret du 4 juillet 1936 portant réglementation de la POLICE des PORTS et des RADES de la Nouvelle-Calédonie et déterminant les conditions particulières au Port Autonome de NOUMEA, prévues par l'article 45 du décret précité.

Complété par arrêté n°75-419 CG du 22 septembre 1975 (publié au J.O.N.C. du 26 septembre 1975) et modifié par arrêté n°3799 du 2 décembre 1980 (publié au J.O.N.C. du 8 décembre 1980).

-oOo-

En application de l'article 45 du décret du 4 juillet 1936 susvisé,

Sont rendues exécutoires sous le nom de "règlement du port de Nouméa" les dispositions ci-après :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 – Le domaine du Port Autonome de Nouméa dans lequel le présent règlement est applicable comprend :

1°/ Le plan d'eau du domaine maritime territorial compris entre les limites fixées par arrêté n°60-338 CG du 4 novembre 1980, à l'exclusion de la partie de l'Anse sans fond UARE située en amont de la digue de DUCOS, est défini comme suit :

- a) Au Nord et à l'Est par la laisse de haute mer de la pointe LESTELLE (presqu'île de DUCOS) à la pointe CHALEIX :
- b) Au sud, par la digue joignant la pointe CHALEIX à l'îlot BRUN
- c) A l'ouest :
 - 1) Par le rivage EST de l'îlot BRUN à partir de la digue et prolongé au Nord par une ligne tracée en travers de la petite passe et à sa plus courte largeur, orienté N 13 E. S 13 W en direction de la pointe DENOUEL.
 - 2) Par la laisse de haute mer entre la pointe DENOUEL et la pointe KONGOU (partie Est de l'île NOU).

- 3) Par une ligne droite orientée N 6 E. S6 W joignant la pointe KONGOU à la pointe LESTELLE.
- 2°/ Tous les terre-pleins du quai situés à l'Ouest d'une ligne déterminée par la bordure du trottoir Ouest de la rue Jules Ferry.
- 3°/ A l'intérieur du périmètre défini au 1° ci-dessus. Tous les ouvrages à usage de port construits ou à construire dans les conditions réglementaires au-delà des limites du rivage (tels que wharfs, appontements, etc.).
- 4°/ La partie du domaine territorial sur laquelle est implantée la Cale de Halage.
- 5°/ Les terrains gagnés sur la mer par endigage ayant fait l'objet d'un acte administratif les affectant au Port Autonome.

A l'intérieur du périmètre ci-dessus défini les concessions d'endigage qui pourraient être accordées par le Territoire après consultation du Conseil d'Administration du Port Autonome se trouveront de ce fait exclues des limites du Port Autonome.

Article 2 – Pour l'application du présent règlement est considéré comme "navire" tout engin flottant effectuant une navigation quelconque dans les eaux définies à l'article 1, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire.

L'expression "capitaine" désigne toute personne qui assure le commandement ou la direction nautique du navire.

L'expression "Agent Maritime" désigne toute personne ou Société représentant l'armateur du navire à Nouméa.

Article 3 – Toutes les fois que l'Administration du Port l'estime nécessaire elle se substitue aux défaillants pour assurer l'obligation qui leur incombe au titre des dispositions des articles 16-19-24-25-28-33-35-36-39-40-44-52-53-55-56-58-63-64 du présent règlement.

Elle le fait après mise en demeure ou d'office s'il y a urgence, à leurs frais et sans préjudice des peines prévues par contravention aux dispositions du présent règlement. Elle dégage dans ce cas sa responsabilité. La responsabilité civile vis-à-vis de tiers retombe sur le défaillant, qui n'ayant pas pris à temps les dispositions nécessaires, l'a contrainte à se substituer à lui.

CHAPITRE II

MOUVEMENT ET STATIONNEMENT

DES NAVIRES

Article 4 – En application des dispositions réglementaires en vigueur, les navires de commerce de pêche et de plaisance, français ou étrangers venant de l'extérieur, doivent se présenter à Nouméa pour y subir les formalités obligatoires d'arraisonnement prévues par les règlements locaux de la douane de la police de la santé et de l'agriculture. Ils mouillent aux endroits désignés par l'officier de port.

Des dérogations concernant le lieu d'arraisonnement pourront être accordées par l'autorité compétente.

Article 5 – Le pilotage est obligatoire pour tous bâtiments français et étrangers, y compris les navires de guerre, entrant au port, le quittant ou se déplaçant à l'intérieur du port à l'exclusion d'un déhalage le long du quai.

L'arrêté réglementant le pilotage en Nouvelle-Calédonie fixe les conditions dans lesquelles certains navires peuvent être dispensés de l'obligation de prendre un pilote.

Article 6 – La demande et la prise des pilotes doit se faire conformément aux instructions de l'arrêté réglementant le pilotage en Nouvelle-Calédonie.

Article 7 – Les officiers de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires et leurs mouvements intérieurs.

Ils fixent la place que chaque navire doit occuper dans le port, à quai, sur coffres ou au mouillage selon la priorité dans l'ordre des arrivées, son tirant d'eau, sa longueur, les opérations commerciales qu'il a à effectuer et conformément aux usages du port.

L'accès à tout ou partie du domaine du Port Autonome de Nouméa pourra être interdit par le Capitaine du port aux navires qui, en raison d'avaries, de défauts ou d'état de leur cargaison, présenteraient un danger potentiel ou une gêne pour les riverains ou les autres usagers du port. Il en sera de même, dans l'attente d'une inspection satisfaisante effectuée par les services de la Marine marchande, pour les navires dépourvus de certificats de sécurité nationaux ou internationaux, ou ayant des titres de sécurité non réglementaires, incomplets ou périmés.

L'ordre de priorité pour l'attribution des postes sera déterminé par l'ordre d'arrivée des navires au point de jonction des routes de pilotage venant des passes de la Havannah et de Boulari, à la hauteur de l'îlot maître.

Article 8 – Les paquebots de croisière auront un droit de priorité pour accoster au quai FED et au poste 7 en grande rade qui leur seront réservés.

Article 9 – Un navire peut céder sa priorité ou sa place à quai à un autre navire, à condition que les longueurs soient sensiblement les mêmes et que le tonnage qu'il lui reste à manipuler soit supérieur au tonnage de celui qui prend sa place.

Le navire ayant cédé son tour ou sa place à quai, prendra le rang de l'autre dans l'ordre de priorité.

Article 10 – Les navires ou leurs agents doivent adresser, 24 heures à l'avance, à la capitainerie du Port, un avis d'arrivée, indiquant l'heure prévue pour celle-ci, la longueur du navire, ses tirants d'eau, le tonnage des marchandises dangereuses transportées et ses besoins en eau douce.

Cet avis devra également comporter chaque fois que nécessaire, l'indication claire et précise des avaries éventuelles du navire, de ses appareils ou de sa cargaison.

Il ne sera pas tenu compte pour l'attribution des places à quai des navires pour lesquels un avis d'arrivée n'aurait pas été déposé dans le délai indiqué. Toute modification de l'heure prévue pour l'arrivée pourra être signalée par téléphone.

Article 11 – Tout capitaine entrant dans le port est tenu, dans les vingt-quatre heures, de remettre à la Capitainerie du Port, une déclaration écrite indiquant le nom et la nationalité du navire, le nom du Capitaine, celui de l'armateur et de l'agent, la jauge nette officielle du navire augmentée éventuellement des volumes occupés dans les shelters, la jauge brute, la longueur hors tout, le tonnage à débarquer, le tonnage à embarquer, sa provenance, sa destination, le tonnage et la nature des matières dangereuses transportées, le nombre d'hommes d'équipage et la liste des passagers.

Les navires qui ont deux jauges nettes et deux jauges brutes sont tenus de les indiquer.

Par ailleurs, le capitaine de tout navire français ou étranger, pratiquant une navigation internationale doit, dès son entrée dans le port, fournir à la Capitainerie du port, sous la forme prescrite par cette autorité, toutes les indications concernant la situation de son navire au regard des certificats de sécurité exigés par la réglementation nationale ou internationale ainsi que, le cas échéant, des documents attestant la couverture des navires transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures contre les dommages par pollution.

Article 12 – un avis de départ devra être déposé six heures ouvrables à l'avance à la Capitainerie du port pour un navire désirant appareiller du quai pour une sortie ou un déplacement dans les limites du port. Toute modification de l'heure prévue pour l'appareillage pourra être signalée par téléphone.

Le pilotage ne tiendra compte que des avis d'arrivée ou de départ visés par la Capitainerie.

Article 13 – les navires ne doivent pas quitter la place qui leur a été désignée ou se déplacer sans une autorisation de Capitaine de Port, sauf en cas de danger immédiat.

Les navires accostés ne peuvent être amarrés qu'aux boucles, pieux, bollards ou canons, placés sur les ouvrages d'accostage pour cet objet.

Article 14 – Les navires ne pourront stationner à quai au-delà du temps nécessaire pour effectuer leurs opérations commerciales, si d'autres navires sont en attente au mouillage.

Si le Directeur du Port, après avoir entendu tous les intéressés, estime que les opérations commerciales n'ont pas été conduites normalement, il pourra renvoyer les navires concernés sur rade.

Article 15 – Les navires qui refuseraient de travailler en heures supplémentaires aux vacations du soir ou à celles des samedi, dimanche et jours fériés, pourront être obligés de céder leur place aux autres navires décidés à effectuer leurs opérations pendant ces vacations.

Article 16 – Tout navire amarré dans le port doit avoir sa machine en état de fonctionner et garder à bord un nombre d'hommes suffisant pour être prêt à manœuvrer dans un délai maximum de 4 heures, si l'ordre lui est donné.

Les démontages et réparations empêchant l'utilisation de la machine principale sont subordonnés à l'autorisation du Capitaine de Port.

Tout navire se trouvant dans l'impossibilité de manœuvrer malgré le préavis indiqué pourra être déplacé sans machine et à ses frais, à l'aide de remorqueurs et d'une corvée fournie d'office pour compléter l'équipage.

Article 17 – Le Capitaine d'un navire ne peut refuser de recevoir une aussière ou de larguer ses amarres pour faciliter les mouvements des autres navires. Les officiers de port peuvent, en cas de nécessité, sans autre formalité que deux injonctions verbales, couper les amarres que les Capitaines refuseraient de larguer.

Article 18 – Sauf les cas de nécessité absolue, aucun navire ne peut mouiller dans les passes, dans les cercles d'évitage des bouées, dans les zones interdites sur les cartes ou signalées par "avis aux navigateurs" à proximité des conduites et des câbles sous-marins ou dans des zones d'évolution du port.

Article 19 – Les Capitaines sont tenus de relever leurs ancres si cependant les circonstances exigent qu'une ancre soit laissée au fond, ils devront en marquer l'emplacement à l'aide d'une bouée en attendant qu'elle puisse être récupérée et en faire la déclaration au bureau de la Capitainerie.

Article 20 – Aucun corps mort, destiné à l'amarrage d'un navire ne pourra être mouillé dans les limites du Port Autonome sans autorisation du Capitaine du Port. Un plan en deux exemplaires montrant la position exacte du corps mort devra être joint à la demande.

Article 21 – Nul bâtiment de commerce, de pêche ou de plaisance, français ou étranger, ne pourra quitter le port à destination de l'étranger sans un permis de départ établi par le Capitaine de Port.

Le pilote s'assurera de la présence à bord de ce document avant de sortir le navire.

La délivrance du permis de départ est subordonnée :

- à l'annonce par le Capitaine, ou son agent maritime au bureau du port de la date de son départ au moins 24 heures à l'avance ;
- à la désignation de son port de destination ;
- à la remise au même bureau de la liste des passagers ;
- à la production de certificats constatant que le navire est en règle avec les services des douanes, des postes et de la Polices aux frontières.

Article 22 – En cas de mauvais temps et dès les premiers signaux ou avis annonçant une tempête, les capitaines sont tenus de rallier leur bord et d'y prendre toutes dispositions qui leurs paraîtront nécessaires ou qui leur seront commandées par les officiers de port.

Article 23 – En dehors des cas d'absolue nécessité, il est interdit aux navires de faire usage des signaux phoniques, autres que ceux prévus par le "règlement pour prévenir les abordages" ou pour demander le pilote, les remorqueurs ou des équipes d'amarrage.

Article 24 – Les navires séjournant dans le port devront être maintenus en bon état de flottabilité et amarrés correctement de façon à ne pas constituer un danger pour les ouvrages ou les autres navires.

Article 25 – il est interdit aux petits navires non astreints au pilotage aux chalands ou aux embarcations :

1°/ d'accoster au grand quai ou aux navires déjà amarrés sans autorisation des officiers de port ;

2°/ de stationner aux ouvrages prévus pour le trafic de batellerie au-delà du temps nécessaire pour leurs opérations. Les embarcations qui transportent des passagers devront libérer les escaliers après leur débarquement ou leur embarquement.

Article 26 – Dans les limites du port, les navires, les engins flottants, les embarcations de pêche ou de plaisance et les voiliers doivent se conformer aux règlements internationaux ayant pour objet de "prévenir les abordages en mer" en ce qui concerne les feux de navigation, les signaux ou manœuvres réglementaires à effectuer. Ils doivent en particulier respecter les consignes suivantes :

1°/ interdiction de stationner dans les passes et les chenaux;

2°/ interdiction de chaluter, de tendre des filets ou des lignes dans les eaux du port ;

3°/ ils devront s'écarter de la route des autres navires et manœuvrer sans ambiguïté en tenant compte du fait que ceux-ci ne peuvent changer de route ou casser leur erre sans danger, surtout lorsqu'ils suivent les alignements d'entrée ;

4°/ ils ne devront pas s'approcher des navires en-cours de manœuvre pour accoster ou appareiller du quai, ni gêner les remorqueurs et vedettes d'amarrage qui les assistent dans ces manœuvres ;

5°/ ils devront limiter leur vitesse à 5 nœuds lorsqu'ils naviguent à moins de 100 mètres des quais, des berges et d'autres navires au mouillage ou amarrés dans le port.

6°/ lorsqu'un navire en remorque un ou plusieurs autres dans les limites du port, la longueur totale du train de remorquage devra être réduite à 100 mètres ;

7°/ interdiction de la pratique du ski nautique et de la planche à voile dans les deux rades.

Article 27 – Dans tous les cas, les capitaines de navires et patrons d'embarcation doivent obéir aux injonctions des officiers de port et prendre d'eux-mêmes dans les manœuvres qu'ils effectuent, les précautions nécessaires pour prévenir les accidents.

L'emploi de chaloupe d'amarrage est obligatoire pour la mise à quai des navires de plus de 80 mètres de longueur. Aucune réclamation au sujet d'un ordre donné par un officier de port ne sera admise et examinée qu'autant que l'ordre aura d'abord été exécuté. Si d'autre part il était reconnu qu'un capitaine n'apportait pas dans l'exécution des ordres donnés l'empressement nécessaire, le droit à l'accostage du quai pourrait lui être retiré ou refusé à titre temporaire et en cas de récidive, à titre définitif.

Cette interdiction ou ce retrait sont strictement personnels au capitaine et en concerne pas le navire lui-même.

Article 28 – lorsqu'un navire ou une embarcation a coulé bas dans le port, le propriétaire est tenu d'en marquer l'endroit par une bouée et d'en faire immédiatement la déclaration à la capitainerie. Il sera mis en demeure de le faire relever ou dépecer dans un délai qui dépendra de sa position, et de l'obstruction causée à la navigation.

Si la mise en demeure, notifiée par huissier ou par un officier de port assermenté est restée sans effet, l'administration du port pourra se substituer au propriétaire pour faire enlever l'épave aux frais et risque de ce dernier sans que la responsabilité du port soit engagée pour les avaries qui pourraient être causées.

Article 29 – Le mouillage des chalands, allèges, remorqueurs ou autres bâtiments d'un tonnage brut supérieur à 30 tonnes n'est autorisé que dans la baie de l'Orphelinat et du Tir en dehors des bassins d'évolution des gros navires. Les propriétaires sont responsables en matière d'avaries envers les tiers en cas de rupture des chaînes, ancrs, ou corps mort et au cas où leur engins chasseraient.

Article 30 – Les navires de guerre ne seront admis à accoster et occuper un poste à quai que dans la mesure où ce poste ne sera ou ne deviendra pas nécessaire pour l'accostage d'un navire de commerce ayant des opérations à effectuer. Pendant leur séjour à quai, ils sont astreints aux mêmes obligations que les bâtiments de commerce et aux déplacements nécessités par les besoins du trafic.

CHAPITRE III

MARCHANDISES – MANUTENTION

STOCKAGE- MAGASINS ET TERRE-PLEINS

Article 31 – Pour chaque escale de navire assurant des liaisons avec l'extérieur, les agents sont tenus de déposer à la Capitainerie du Port, les manifestes d'entrée et de sortie, rédigés en français et indiquant en kilogrammes ou en tonnes métriques le poids de chaque lot de marchandises embarquées ou débarquées.

Des manifestes d'embarquement et de débarquement des passagers devront également être fournis.

Le capitaine de port pourra éventuellement se faire communiquer le manifeste général de chargement.

Article 32 – "Il est interdit :

- De charger ou décharger des marchandises sans filets protecteur ;
- De lancer les marchandises à terre du bord des navires ou des véhicules;
- D'embarquer ou de débarquer des marchandises pouvant dégrader les ouvrages portuaires sans avoir couvert le dallage de planches pour le protéger ;
- De charger, décharger ou transborder des matières friables ou susceptibles de souiller l'eau du port sans avoir disposé des toiles ou prélaris entre les navires et le quai ;
- De charger ou de décharger des charbons et minerais ailleurs qu'aux frais spécialement réservés à ce trafic ;
- De manipuler les récipients contenant des matières polluantes sans prendre les précautions d'usage".

Article 33 – "Aucun dépôt des marchandises ne peut être fait en dehors des terre-pleins prévus à cet effet sans autorisation du Directeur du Port.

En aucun cas, les marchandises ne pourront être entreposées sur les voies réservées à la circulation et définies par la direction du port".

Article 34 – "Pour éviter toute perte de surface, les marchandises, suivant leur nature, seront gerbées au maximum sans toutefois exercer au sol une charge supérieure à 4 tonnes au mètre carré.

Il en sera de même pour les conteneurs vides et le matériel de manutention, palettes, caisses, bennes, bois de fardage, etc...

Le matériel et les engins de manutention hors d'usage devront être évacués de l'enceinte du port".

Pour les colis lourds des dispositions particulières devront être prises en accord avec la direction du port".

Article 35 – "Aucune marchandise ne pourra être stockée à moins de 3 mètres des bouches d'eau, des bornes à incendie, des canons ou bollards d'amarrage, des aussières de navires ou devant les bennes à ordures.

La responsabilité du port ou des navires ne pourra être engagée si les marchandises stockées en dehors de zones autorisées sont endommagées par les aussières en cours de manœuvre".

Article 36 – Lorsque les marchandises ou du matériel de manutention tombent à l'eau au cours des opérations de chargement ou de déchargement, la société manutentionnaire doit en avvertir immédiatement la Capitainerie

du port et procéder sans délai au repêchage des colis, faute de quoi cette opération pourra être effectuée d'office par l'administration du port, aux frais et risques du manutentionnaire.

Article 37 – Les marchandises déchargées doivent être enlevées au fur et à mesure qu'elles ont subi la vérification de la douane. Les droits de stationnement et les délais d'enlèvement sont fixés par le barème des taxes en vigueur.

A l'achèvement du délai réglementaire de franchise, le Port Autonome est en droit, en accord avec le service des Douanes, de sortir les marchandises et de les entreposer soit dans un magasin de dépôt soit sur des terre-pleins aux frais des propriétaires.

Le matériel ou les marchandises ayant séjourné sur les quais plus de six mois et qui n'auraient pas fait l'objet d'une mise en dépôt de douane, seront considérés comme abandonnés. Après mise en demeure du propriétaire et passé le délai d'un mois après celle-ci, ils pourront être transportés d'office à la décharge publique ou vendus aux enchères au profit du Port Autonome. Si le propriétaire ne peut être identifié, il sera fait application des dispositions générales du Code du Commerce.

Article 38 – La responsabilité du port ne pourra être engagées en cas de vol, incendie, perte ou avaries des marchandises séjournant dans le port. Les locataires devront justifier de la souscription d'une police d'assurance contre l'incendie couvrant les bâtiments (risques locatifs) et leur contenu et comportant une clause de renonciation au recours contre le propriétaire.

Article 39 – Dans les magasins et sur les terre-pleins, les marchandises ne doivent pas engager l'accès aux extincteurs, bouches à incendie, interrupteurs électriques, ni entraver le fonctionnement des portes coulissantes.

Article 40 – Chaque soir à la fin du travail, le bord de quais et les voies de circulation devront être laissées libres de toute marchandise, véhicules ou matériel de manutention.

Article 41 – Les magasins su port sont loués aux Agences Maritimes, consignataires des navires fréquentant Nouméa. Les surfaces des magasins sont réparties entre les locataires par le Conseil d'Administration du port au prorata des tonnages de marchandises générales manipulés au cours de l'année précédente.

Toutefois, certains magasins ou partie de magasins ainsi que les terre-pleins, peuvent être mis à la disposition de plusieurs utilisateurs à titre banal, selon les besoins du moment.

CHAPITRE IV

CIRCULATION-STATIONNEMENT

ACCES AU PORT

Article 42 – L'accès dans l'enceinte portuaire est interdit aux personnes qui ne peuvent y justifier d'une activité professionnelle.

Toute autre personne circulant à pied ou en véhicule sans laisser-passer dans l'enceinte portuaire, sera invitée à quitter les lieux. En cas de refus, procès-verbal pourra être dressé/

Article 43 – Il est interdit à toute personne ne travaillant pas à leur service, pour l'amarrage ou la manutention, de circuler le long des navires en cours de manœuvre ou en opération. La responsabilité du port ne saurait être engagée en cas d'accidents provoqués par la chute de palanquées, rupture d'aussières ou tout autre motif.

Article 44 – les véhicules de charge ne pourront stationner dans le port au-delà du temps nécessaire à leur chargement ou leur déchargement. En aucun cas, les véhicules ou leurs remorques ne pourront être laissés en stationnement prolongé et sans chauffeur à bord, sur les voies réservées à la circulation et définies à l'article

33 ci-dessus. Il est interdit de stationner sur la bascule publique, de procéder à des démontages pour l'entretien ou la réparation des véhicules dans le port, de même qu'au montage de véhicules arrivés en caisse.

Article 45 – "Les chauffeurs circulant dans le port devront se conformer aux règles du Code de la route et respecter les consignes particulières édictées par une signalisation.

La vitesse maxima est fixée à 30 km/heure.

La circulation des véhicules sur les quais entre les docks et les navires en opérations de chargement ou de déchargement doit être effectuée avec la plus grande prudence. Les chauffeurs de véhicules non concernés par les opérations en cours, qui s'engagent sur les quais alors que des navires sont en chargement ou déchargement, le font à leur risques et périls".

Article 46 – "les véhicules privés ne pourront pénétrer ou stationner dans l'enceinte portuaire sans autorisation délivrée par le Directeur du port.

Cette règle ne s'applique pas aux véhicules en service du Port Autonome, de la Marine marchande, de la Douane et du pilotage, ainsi qu'aux voitures des pompiers, de la police et aux ambulances.

Quelle que soit la catégorie ou leur appartenance, tous les véhicules se trouvant sur le domaine portuaire ne pourront stationner en dehors des emplacements qui leur seront réservés".

Article 47 – L'accès à bord des navires est subordonné à une autorisation des commandants ou des agences maritimes. Le public ne pourra monter à bord des navires avant l'accomplissement des formalités d'arraisonnement par la santé, la police et la douane.

CHAPITRE V

PROPRETE – SANTE – HYGIENE

Article 48 – Le contrôle sanitaire des navires arrivant au port relève du service de santé du territoire. Les navires pourront obtenir la libre pratique directement du pilote ou du capitaine de port lorsqu'aucun cas de maladie contagieuse n'aura été signalé à bord.

Les navires sont tenus de signaler à l'avance par radio au capitaine de port ou au pilote, les cas de maladie contagieuse ou le décès survenus à bord.

Dans ce cas, les navires arrivant à Nouméa seront mouillés à la quarantaine jusqu'à ce que l'autorité sanitaire ait décidé des mesures à prendre. Lorsqu'il aura un doute sur l'état sanitaire d'un navire, le pilote alertera le capitaine de port ou le médecin.

Article 49 – Tous les navires à quai devront être munis de pare-rats. La nuit, les passerelles, planchons et cordages pendant le long du bord, seront relevés pour ne pas être en contact avec le quai.

Article 50 – Les navires devront se conformer aux règlements phytosanitaires en vigueur dans le territoire et éventuellement subir les fumigations de désinsectisation avant d'être mis à quai.

Article 51 – les animaux de quelque espèce et de quelque provenance qu'ils soient, ainsi que les viandes d'importation, ne pourront être débarquées des navires, qu'après contrôle des services vétérinaires de l'Administration.

Article 52 – Il est défendu de déposer des ordures en dehors des récipients prévus à cet effet.

Les produits du balayage des cales, des magasins et des terre-pleins devront être évacués directement au dépotoir par les soins des Agences maritimes.

Article 53 – "Si des colis doivent être ouverts, les réceptionnaires sont tenus d'évacuer du port en même temps que le contenu, les caisses vides, paille, cartons, papiers et tous résidus d'emballage ainsi que les marchandises, même si elles ont été reconnues impropres à la consommation.

Ces dispositions s'appliquent également au dépotage des conteneurs".

Article 54 – "Il est interdit de jeter dans les eaux du port, des terres, des ordures, des escarilles, des matières solides quelconques, des hydrocarbures ou des liquides insalubres et, d'une manière générale, toutes matières polluantes.

Il est interdit aux navires de ramoner dans le port. Les ordures ménagères des navires devront être gardées à bord ou transportées aux dépôts autorisés, par les soins des agences maritimes.

Pendant le séjour des navires à quai, les manches, poubelles ou fûts à ordure, ne pourront rester suspendus le long du bord ; ils devront être ramenés à l'intérieur du pavois"

Article 55 – les Agences Maritimes sont responsables de la propreté des magasins qu'elles occupent en location ainsi que d'une bande de deux mètres s'étendant à l'extérieur du seuil de chaque porte. Les balayures ne devront pas être laissées devant les portes.

Article 56 – Les marchandises infectes et les lots de légumes en putréfaction ne pourront séjourner sur les quais.

Article 57 – "Les navires sont astreints au paiement d'une redevance pour contribution aux frais de nettoyage des quais dans les conditions définies par les autorités du Port Autonome.

Le Capitaine de port pourra retarder le départ d'un navire qui ne serait pas conformé à cette obligation, ou la mise à quai d'un autre navire de la même agence.

Article 58 – Il est interdit de déposer sur le domaine du port des objets, des épaves, du matériel ou des marchandises ne provenant pas du déchargement des navires et non destinés à être chargés.

Il est interdit d'y établir aucun chantier sans autorisation du Directeur du port.

CHAPITRE VI

POLICE DE LA CONSERVATION

DES OUVRAGES

Article 59 – Nul ne peut porter atteinte au bon état du port et de ses accès, tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations

Article 60 – I est défendu à tout capitaine d'amarrer son navire sur un feu flottant, sur une balise, sur une bouée ou tout ouvrage qui ne serait pas destiné à cet usage.

Le Capitaine qui, pour une cause accidentelle, aurait coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose, et doit au plus tard en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où il aborde.

Article 61 – Les capitaines sont responsables des avaries que leurs navires peuvent causer aux ouvrages du port, tant au cours de manœuvres que pendant leur séjour dans le port. Ils doivent en faire la déclaration ou adresser un rapport dans les vingt-quatre heures à la Direction du port.

Article 62 – Tout dommage causé aux installations portuaires par les véhicules, engins de manutention ou tout autre moyen, doit faire l'objet d'une déclaration dans les vingt-quatre heures à la Direction du port.

Les jeux de balles sont interdits sur les quais.

"Il est interdit aux équipages des navires en escale de peindre des inscriptions sur le quais."

Article 63 – "Indépendamment des amendes qui peuvent leur être infligées les réparations seront à la charge des responsables et effectuées sous le contrôle du directeur du port, qui vérifiera si les parties endommagées ont bien été remises dans leur état d'origine".

Article 64 – Il est interdit d'appuyer les colis lourds contre les murs des magasins.

Le gerbage des autres colis ne devra soumettre les murs, portes ou piliers à aucune pression latérale susceptible de les endommager. Les portes coulissantes des magasins devront être ouvertes jusqu'à la butée.

Article 65 – Les locataires des magasins sont responsables de toute détérioration constatée, qu'elle soit de leur fait ou non.

Dans ce dernier cas, il leur appartiendra de se retourner contre les auteurs réels de la détérioration pour se faire rembourser des dépenses occasionnées.

Article 66 – Lorsqu'il y a eu contravention à un article du présent chapitre, une copie du procès-verbal doit être remise ou envoyée directement au Directeur du port Autonome.

CHAPITRE VII

SECURITE, PRECAUTIONS ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES

Article 67 – Les capitaines, armateurs ou agents des navires transportant des matières dangereuses, sont tenus de déclarer à la Capitainerie du port, au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, la nature, la quantité et le conditionnement de ces matières.

Pour l'application du présent règlement, il n'est pas tenu compte des liquides inflammables servant à l'alimentation et à l'entretien des machines et appareils de bord, lorsque ces liquides sont logés dans des réservoirs ou locaux spéciaux.

Article 68 – L'accès du port est interdit aux navires transportant de la nitroglycérine non absorbée, des fulminates autres que le fulminate de mercure, du nitrate d'ammonium renfermant des matières étrangères combustibles ou organiques en proportion supérieure à 0.4% et aux navires dont le chargement ne répondrait pas aux prescriptions des règlements de la Marine Marchande française. Les cas des navires à propulsion nucléaire fera l'objet d'arrêtés spéciaux.

Article 69 – Les modes d'emballage, d'aménagement à bord de transport de matières dangereuses, sont ceux prévus par le "règlement pour le transport en mer des marchandises dangereuses".

Article 70 – Les navires transportant des marchandises dangereuses doivent aborder de jour, le pavillon B du code, et de nuit un feu rouge en tête de mât.

Article 71 – Les navires ayant à bord en transit hors soutes noyables ou de fortune, plus de 50 tonnes de matières dangereuses des classes 1a, 1b, 1c, 1 d, du règlement visé à l'article 69 ci-dessus, ne pourront être admis à quai que si aucune manutention n'a lieu dans les cales ou locaux où sont entreposés ces marchandises.

Une distance de protection de 30 mètres pourra être réservée entre ces navires et les autres. En outre, il sera imposé une veille remorqueur aux frais du navire.

Article 72 – "Le déchargement des explosifs, munitions et artifices de mise à feu devra se faire avant toute autre manutention de marchandises et ils devront sortir directement du port.

Le transport de ces matières dangereuses depuis le navire jusqu'aux dépôts autorisés ou vice versa se fera sous la surveillance de la police et conformément aux prescriptions des textes portant réglementation des explosifs en Nouvelle-Calédonie.

Un camion-pompe stationnera près du navire pendant toute la durée de la manutention.

L'embarquement des explosifs sur un navire se fera selon les mêmes règles et en fin de chargement".

Article 73 – Lorsque le poids net, des munitions ou des artifices (classe 1 b et 1 c) ne dépassera pas une tonne, les manutentions pourront se faire à quai comme pour les autres matières dangereuses.

Ces manutentions n'auront lieu que de jour et aux emplacements désignés par l'officier de port. Il sera interdit de fumer à bord et sur le quai, le capitaine de port jugera si un gardiennage est nécessaire.

Article 74 – Le débarquement des marchandises dangereuses ne pourra se faire qu'en début de déchargement du navire, elles ne pourront séjourner dans le port et les réceptionnaires devront obtenir un bon des douanes pour les enlever sous palan.

Les marchandises dangereuses destinées à l'exportation, ne pourront arriver dans le port qu'au moment de l'embarquement et en fin de chargement du navire.

Pour les chargements d'explosifs, une autorisation devra être demandée à l'inspecteur de la navigation.

Article 75 – Le chargement ou le déchargement en vrac des essences et autres liquides inflammables assimilés à la classe III a ne pourront se faire au quai à divers. Ces liquides devront être contenus dans des récipients métalliques étanches, hermétiquement fermés d'un type agréé et le transit par le quai à divers sera limité aux quantités suivantes :

- 7 200 litres pour les essences, benzine et autres liquides de la classe III a dont le point éclair est égal ou inférieur à 55°C ;

- 14 400 litres pour les liquides inflammables de la classe III a dont le point éclair est supérieur à 55°C.

Article 76 – "Les lots de liquides inflammables en fûts étanches ne pourront séjourner plus de vingt-quatre heures sur les terre-pleins du port. Les récipients en état d'avarie ne pourront, en aucun cas, bénéficier de la tolérance ci-dessus. Un gardiennage pourra être imposé par le Capitaine de port.

Les fûts vides, non dégazés, sont assimilés à des fûts pleins".

Article 77 – Il est interdit d'allumer du feu sur les quais ou dans les magasins, de s'y livrer à des travaux de découpage ou de soudure d'utiliser des explosifs de démolition dans les limites de port, sans une autorisation spéciale de la Capitainerie.

Article 78 – Il est interdit de fumer dans les cales des navires et dans les magasins. Les appareils de lutte contre l'incendie : extincteurs, bouches, lances, armoires, etc... devront être accessibles à tout instant.

Article 79 – En cas d'incendie sur les quais, sur un navire ou dans les quartiers voisins de la ville, l'alerte est donnée aux pompiers au Directeur du port et au Capitaine de port. Les commandants des navires devront rejoindre leurs bords et prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires.

Article 80 – En cas d'incendie dans les limites du port, la coordination des équipes de secours relève de l'autorité de Directeur ou du Capitaine de port.

Les équipes de secours qui comprennent selon le cas :

- un détachement des sapeurs-pompiers de la ville;
- un détachement de l'armée ou de la marine ;
- des équipes de sécurité d'établissements privés ;
- des équipages de navires ;

- des équipes du port ou des dockers ;

Restent sous les ordres directs de leurs chefs respectifs.

Article 81 – si un sinistre se déclare à bord d'un navire, aucune mesure susceptible de compromettre la stabilité ou la sécurité de ce navire ne pourra être prise sans l'accord du capitaine ou, en son absence, du second capitaine.

Ces officiers qui connaissent les caractéristiques du bâtiment, son compartimentage, son plan de chargement et ses réserves de stabilité sont les seuls à pouvoir décider si les cales peuvent être noyées sans risques de chavirement.

Article 82 – Le capitaine de port est juge des mesures à prendre pour éviter ou limiter l'extension du sinistre aux autres navires et aux installations portuaires.

Il pourra faire déplacer le navire sinistré avec ou sans machine éventuellement avec l'aide de remorqueurs et lui indiquera un point de mouillage éventuel ou d'échouage en rade.

Article 83 – Aucune matière dangereuse des classes I à IV de la nomenclature ne pourra être stockée dans les magasins du port.

Article 84 – L'accès au port est interdit aux camions non munis d'un extincteur.

CHAPITRE VIII

LIQUIDES INFLAMMABLES

NAVIRES CITERNES

Article 85 – Le transport des liquides et gaz liquéfiés inflammables en vrac n'est autorisé dans le port qu'à bord des navires citernes spéciaux (appelés selon le cas : pétroliers, butaniers, méthaniers, etc...) reconnus comme tels par une société de classification agréée et affectés d'une côte correspondant au transport des liquides et gaz inflammables en vrac.

Article 86 – A l'intérieur du port, ils ne pourront procéder aux opérations de transvasement des liquides et des gaz liquéfiés inflammables qu'aux dépôts pétroliers publics ou privés dont l'installation et l'exploitation conformes aux textes en vigueur auront été régulièrement autorisés par les autorités compétentes.

Article 87 – Sur les appontements, wharfs, quai et tous ouvrages d'accostage pour le transvasement des liquides et des gaz liquéfiés inflammables, le front d'accostage devra être défendu de telle sorte qu'à aucun moment des manœuvres, une partie métallique de l'ouvrage ne vienne en contact avec la coque du navire citerne.

Les canalisations et pompes de ces ouvrages devront être étanches et résister à une pression d'essai au moins égale à 1.5 fois la pression maximum de service, avec minimum 6 hpz.

Les supports éventuels de tuyauterie, les caniveaux ouverts et les abris couverts dans lesquels sont placés éventuellement les canalisations d'hydrocarbures, doivent être réalisées en construction incombustibles.

Article 88 – L'amarrage des butaniers et des pétroliers transportant des gaz liquéfiés inflammables et des essences ou produit blancs de la classe III a ne sera réalisé qu'avec des filins en fibres végétales ou synthétiques, l'ancre extérieure devra être dévirée au niveau de la mer. Deux remorques d'environ 100 mètres en fil d'acier, auront leurs extrémités affalées à l'avant et à l'arrière et retenues par des bosses cassantes, de façon à ce qu'elles puissent être prises par les remorqueurs sans l'aide de l'équipage.

Article 89 – Pendant les opérations de pompage des gaz liquéfiés inflammables, des essences et produits blancs dont le point d'éclair est inférieur à 55°C les précautions suivantes devront être prises :

- Les panneaux des citernes des pétroliers et butaniers devront rester hermétiquement fermés à l'exception des trous d'aération protégés par des doubles toiles métalliques de sécurité ;
- des extincteurs à mousse et les moyens de secours nécessaires devront être disposés à proximité par la société pétrolière ;
- on réalisera la mise à la masse des canalisations à bord et à terre et de toutes les parties métalliques des flexibles et organes servant au pompage afin d'éliminer les risques imputables à l'électricité statique ;
- on gardera en permanence à bord du navire et à terre le personnel qualifié nécessaire pour surveiller les opérations et les faire cesser immédiatement s'il y a lieu. Ce personnel devra être en parfaite état de tempérance ;
- les lampes employées à bord des pétroliers et butaniers seront du type conforme aux appareillages de 1^{ère} classe définis par les "Règles d'aménagement intérieur des dépôts d'hydrocarbures" ;
- une police ou un gardiennage interdira l'accès du poste pétrolier au public. Le personnel muni d'une autorisation devra leur remettre au passage briquets et boîtes d'allumettes. Il sera rigoureusement interdit de fumer à bord et à terre et aucun feu nu ne pourra être allumé. Aucune embarcation ou engin flottant ne pourra s'approcher à moins de cinquante mètres du navire citerne ;
- en cas d'orage dans le voisinage, les opérations de pompage devront être suspendues et les flexibles débranchés.

Article 90 – Les eaux provenant des opérations de lavage ou de dégazage des cales et citernes ne pourront être rejetées dans le port que si elles ont été préalablement décantées et épurées dans des installations efficaces. Il en sera de même pour les eaux de pluie et de ballastage. Tout écoulement accidentel d'hydrocarbures devra être signalé et des mesures de récupération seront entreprises immédiatement par le navire ou la société pétrolière.

Article 91 – Aucune réparation nécessitant ou pouvant créer un feu nu, ne pourra être entreprise à bord des navires séjournant aux postes pétroliers sans l'autorisation préalable des autorités du port.

Article 92 – Les navires qui n'ont pas été totalement dégazés sont assimilés aux navires chargés de liquides inflammables en vrac.

CHAPITRE IX

APPLICATION DU REGLEMENT

SANCTIONS

Article 93 - Le directeur du port et le Capitaine du port sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent règlement.

Article 94 – Les officiers de port surveillent et contrôlent le balisage et l'état des moyens de signalisation dans les limites du port. Ils tiennent au courant de l'état des fonds et des conditions de navigabilité, veillent à la sûreté matérielle des rades et passes navigables et à la propreté du port. Ils signalent au Directeur du port tous les faits qui peuvent intéresser l'entretien et la conservation des ouvrages, la situation des fonds de passes et balisage, etc. Ils prennent les premières mesures d'urgence que la situation peut imposer. Ils sont chargés des avertissements relatifs aux tempêtes et aux cyclones et des signaux du Sémaphore. Ils affichent chaque jour à l'extérieur du bureau du port les cartes et bulletins du service météorologique.

Article 95 – En qualité de Chef du Pilotage, le Capitaine de port est chargé de la surveillance et de la police du pilotage dans les conditions prévues par la réglementation. Il reçoit une copie des rapports rendant compte des accidents survenus en cours de pilotage.

Article 96 – Les contraventions aux dispositions du présent arrêté sont constatées et réprimées conformément au chapitre VIII du décret précité du 4 juillet 1936.

Les officiers de port chargés de constater les infractions sont assistés dans ces fonctions de surveillants de port qui seront commissionnés à cet effet par le Gouverneur et assermentés.

Les surveillants de port prêteront, devant le Tribunal de 1^{ère} Instance de Nouméa, le serment suivant : "Je jure et promets de bien et légalement remplir mes fonctions et d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent".

Article 97 – Est abrogé l'arrêté N°1312 du 30 novembre 1936 fixant les dispositions particulières d'application du décret du 4 juillet 1936 du port de Nouméa.

Article 98 – Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal Officiel du Territoire.

Nouméa, le 25 septembre 1970

Pour ampliation
Le Chef de Cabinet

Pour le haut-Commissaire
Gouverneur de la Nouvelle-
Calédonie et Dépendances
et par délégation
Le secrétaire Général,
M. LEVALLOIS

REGULATION OF THE PORT OF NOUMEA

(Updated on December 8th 1980)

decree N°70-352/CG of September 25th 1970

(published in the Official Gazette of New Caledonia of October 2nd 1970)

Laying down the conditions of application of the decree of July 4th 1936 stating the regulations of New Caledonia PORTS and ROADSTEADS, and setting the particular conditions to the ports of Noumea, dealt with under clause 45 of the above mentioned decree.

Completed by decree n°75-419 CG of September 22nd 1975 (published in the official Gazette of New Caledonia of September 26th 1975) and modified by decree n°3799 of December 2nd 1980 (published in the Official Gazette of New Caledonia of December 8th 1980).

In pursuance of clause 45 of the above mentioned decree of July 4th 1936,

The following clauses are put in force under the name : "Regulation of the Port of Noumea" :

CHAPTER I

GENERAL

1 – The area of the Port of Noumea where the present regulations are in force includes :

1°) The expanse of internal waters as fixed in By-law n°60-338 CG dated 4th November 1960, excluding the flats in UARE cove upstream DUCOS causeway, is limited as follows :

- a) Northward and eastward by the high water mark extending from LESTELLE Point (DUCOS peninsula) to CHALEIX Point ;*
- b) Southward by the causeway connecting CHALEIX Point to BRUN Islet ;*
- c) Westward :*

1/ by BRUN Islet eastern sea shore North of the causeway, a line drawn across the small pass at its shortest width towards DENOUEL Point bearing 013° - 193°.

2/ by the high water mark from DENOUEL Point to KONGOU Point (Nou Island Eastern shore).

3/ by a line drawn from KONGOU Point to LESTELLE Point bearing 006° - 186°.

2°) Any quay space situated westward of the western kerb in Jules Ferry street.

3°) Within the area, as defined in paragraph 1)), any harbor facilities built or to be built seawards according to the rules and regulations (as piers, landing stages, etc.)

4°) The portion of Public property on which is erected the marine railway.

5°) The reclaimed land allocated to the port Authority by an administrative act.

Inside the above determined perimeter, all reclaimed areas which could be granted by the territory, after advice of the Board of the port, will be de facto excluded from the boundaries of the Port.

2 – For the purpose of these regulations, within the above stated limits, "vessel" includes any craft howsoever propelled or navigated.

"Master" includes every person having management or command of a vessel.

"Shipping Agent" includes any ship owner's representative in Nouméa, whether a person or a company.

3 – Every time the Harbour Authorities deem it necessary, they take place of the defaulters to carry out obligations which fall on them as per the provisions of articles 16-19-24-25-28-33-35-36-39-40-44-52-53-55-56-58-63-64 of these regulations.

This is done after formal notice is given or compulsorily in case of urgency at their expense and without prejudice to the penalties provided for breaches of these regulations, without any responsibility of the Harbour Authorities. The civil liability with regard to third parties falls on the defaulter who, by not taking in due time, the necessary dispositions, has forced the Harbour Authorities to substitute themselves for him.

CHAPTER II

BERTHING OF VESSELS

4 – In pursuance of the regulations in force, merchant ships, fishing vessels, pleasure boats, whether French or foreign, bound from overseas must call at Noumea for pratique, customs clearance, police and plant quarantine inspection. They must anchor where instructed by the Harbour master.

The competent authority can grant special dispensations regarding a different boarding place for pratique to vessel.

5 – Pilotage is compulsory for all ship, including warships, whether French or foreign, entering/leaving/moving inside harbor, except when shifting alongside the wharf.

The by-law regulating the pilotage in New Caledonian water allows pilotage exemptions for specified vessels.

6 – Pilot booking and boarding are to be made according to the above mentioned by-law.

7 – Port Officers control the order of priority for vessels entering/leaving/moving inside the harbor

They appoint the respective berths within the harbor limits according to vessel's priority, draughts, length, cargo operations and customs of the port.

The Harbour Master can prohibit access to all or part of the Port of Noumea to ships which, because of breakdowns, defects or cargoes, would present either a potential danger or a problem, to residents or other users of the port. Same will apply to ships without national or international safety certificates, as well as with non-regulation, incomplete or out-of-date safety certificates, prior to a survey by the Merchant Marine Department.

Priority of berthing will be granted according to the time of crossing the junction of Pilot's fairway from Boulari/Havannah passages abreast of Maître islet.

8 – Cruise vessel will have priority to berth alongside FED quay in the small roadstead and berth 7 in the great roadstead.

9 – Any vessel may leave her allotted berth to another vessel, provided their lengths are similar and her remaining cargo tonnage to be handle is greater than that of the other vessel.

The unberthing vessel will take the turn of the berthing vessel.

10 – 24 hours before arrival vessels/Agents to give Harbour Master's office a notice stating expected time of arrival, ship length, draughts, quantity of dangerous goods on board, if any, also fresh water requirements.

Whenever necessary, this notice must indicate clearly and precisely the potential repairs to the ship, its tackle or its cargo.

Failing to give notice in due time, the vessel may lose its turn. Any modified time of arrival may be phoned.

11 - *Within 24 hours, the Captain of any vessel entering the harbour must lodge in the harbor office a written statement showing : ship's, captain's, owner's and agent's names, net register tonnage, length over-all, inward/outward manifest, ports of shipment/destination, tonnage and particulars of dangerous goods on board, number of crew and passenger list.*

In case the register shows 2 net and 2 gross tonnages, these tonnages must also be stated.

Furthermore, on arrival in Port, the captain of any French or foreign vessel, sailing internationally, must give to the harbor Master's Office, as stipulated by this office, all information on the safety certificates of the ship, such as required by national or international regulations. In case of ships carrying over 2 000 tons of oil, insurance documents covering pollution damages, must be presented prior berthing.

12 – *Six working hours ahead, notice must be given at harbor Master's Office vessels by intending to sail out/move within harbor limits. Any modified time may be phoned.*

Only arrival or departure notices countersigned by the Harbour Master's Office will be taken into consideration by pilotage.

13 – *Except in case of emergency, no vessel shall warp out of her allocated berth without Harbour Master's permission.*

Vessel alongside shall only moor on rings, piles bollards or cannons provided for such purposes.

14 – *When other ships are waiting at anchor, vessels shall vacate their berth after the completion of cargo operations.*

If after hearing all concerned, the Port Director deems cargo speed falls under the prescribed limit, the ship may be ordered into the stream.

15- *Ships not wanting to work overtime at night or on Saturdays, Sundays, holidays may be requested to clear the berth for ships wanting to work such overtime.*

16 – *All vessels lying alongside must be ready to leave at 4 hours' notice under their own power and properly manned.*

Major overhauls and repairs to propulsive machinery to be submitted for Harbour Master's approval.

After the afore mentioned notice, any dead ship may be removed at owner's expense by tug(s) and the assistance of a gang of runners.

17 – *In order to assist the harbor movements, warps may be fastened to any vessel and masters may be requested to let go ship's moorings. If necessary, after having given two verbal orders, Port officers may cut the ropes which have not been hove in.*

18 – *Except in case of an emergency, a vessel shall not anchor in any fairway, swinging room of a buoy, prohibited areas as indicated on charts or in notices to mariners, near sea lines, submarine cables or within the manoeuvring zones of the port.*

19 – *Captains are bound to recover their anchors. Should any anchor be left on the bottom, such anchor should be buoyed pending its removal and notice should be given to the Harbor Master's Office.*

20 – *Within the Harbour limits, no mooring buoy to be moored without Harbour Master's approval. A plan in duplicate showing the mooring buoy's exact location shall be attached to the application.*

21 – *No foreign bound merchant/fishing vessel or pleasure boat, whether under French or foreign, flag may leave without a clearance delivered at the Harbour Master's Office.*

The clearance must be shown to the pilot before he puts the vessel out to sea.

The clearance outwards is handed provided :

- *The captain/ship's agent has given notice of departure at the Harbour Office at last 24 hours before,*
- *The port of destination is stated,*
- *The passenger list has been produced,*
- *The custom, post office, police clearances have been shown.*

22 – *In case of bad weather and on hurricane signals/warnings being show/broadcasted, Master shall repair on board, take any reasonable precautions and comply with the Harbour Master's instructions.*

23 – *A steam whistle/siren shall not be sounded upon any vessel except in case of an emergency, for purposes of navigation, calling pilot/tugs/linemen/mooring boats.*

24 – *Vessels berthed in harbor to be kept in a staunch condition, moorings to be tended to prevent any hazard to harbor structures and other vessel.*

25 – *Small vessels exempted from pilotage, lighters/boats shall not :*

1°) *Lie alongside public wharf/berthed ship without Harbour Master's permission*

2°) *Lie alongside any landing place used for lighterage longer than necessary for cargo operations. Ferries shall clear the landing steps after embarkation/disembarkation of passengers.*

26 – *Within harbor limits, sea going vessels, fishing/pleasure/sailing boats must comply with the provision of the "international regulations of preventing collisions at sea" regarding navigation, lights, signals or rules of the road.*

In particular the following restrictions must be observed :

1°) *No loitering in passes and channels*

2°) *No net/line fishing/trawling*

3°) *They shall keep out of the way of any big vessel and visibly after course, considering big ships cannot alter course or check headway without danger, especially when negotiating passes,*

4°) *They shall keep out of the way of any berthing/unberthing ship, assisting tugs/mooring launches,*

5°) *They shall not proceed at a speed exceeding 5 knots when navigating within 100 meters from any wharf, foreshore, anchored/berthed ship*

6°) *The total length of any tow is restricted to 100 meters,*

7°) *No water-skiing or wind-surfing is allowed in the two roadsteads.*

27 – *In any case, Masters/skippers must comply with Port Officers instructions and take, when manoeuvring, all necessary precautions to prevent accidents.*

When berthing, ships over 80 meters must use the services of mooring boat(s). Any complaint about an order given by a Port Officer will be considered only after the order has been carried out. Furthermore, if it was established that the captain, in the execution of the order, did not show the necessary promptitude, berthing of his ship could be forbidden temporarily or permanently in the case of repetition of the offence.

These measures apply to the master only, not to the vessel.

28 – *When a vessel/boat has foundered in the harbor, the owner must buoy the wreck and report immediately to harbor Master's office. He will be summoned to have the wreck raised or broken up within the required time depending on its position and hindrance to navigation.*

Should the writ served on the owner remain without any effect, the port Authority may have the work done at owner's risks and expenses.

29 – *The mooring of barges/lighters/tugs/other vessels aver 30 tons gross is forbidden except in ORPHELINAT or TIR bays and away from swinging grounds of ship. Owners are responsible for any damage to third parties in case of parting or dragging of moorings.*

30 – *Warships may berth and stay alongside only when the berth is not or will not be needed by any merchant ship for cargo operations. While berthed alongside, warship must observe present rules and regulations.*

CHAPTER III

GOODS – HANDLING – STORAGE

31 – *Each time an overseas ship calls at Noumea, inward and outward manifests to be lodged by an Agent with the harbor Master's Office. These manifests to be written in French, weights of each cargo block loaded/unloaded to be stated in metric measures.*

Embarking/disembarking passenger lists should also be handed in.

Eventually the Harbour Master may ask for the through cargo manifest.

32 – *It is forbidden :*

- To load/unload cargo without safety nets,*
- to throw goods from ships or from vehicles onto the wharf,*
- to load/unload cargo which may damage the wharf without boarding it over,*
- to load/unload/transship powered polluting cargo without fitting tarpaulins between ship and wharf,*
- to load/unload coal or ores except at wharfs kept for that purpose,*
- to handle containers holding pollutants without taking the required precautions.*

33 – *No goods to be stacked outside the open quay spaces provided for, without Port Director's approval.*

In no case shall goods be stacked on driveways as defined by the Port Authority

34 - *To save space, goods, according to their kind, will be stacked as high up as possible without exceeding 4 tons per square meter on the ground.*

The sale applies to empty containers, handling equipment, pallets, crates, grabs, dunnage, etc...

Handling/hauling equipment out of order or broken down must be cleared out from the Port enclosures.

For heavy lifts, special arrangements must be made with the Port Authority.

35 – *No goods to be deposited within 3 meters of any fire hydrant, water hydrant, bollard, mooring line or garbage containers.*

The Port Authority or vessels cannot be held responsible for damage done by mooring lines to goods stacked outside storage areas.

36 – Should cargo or handling gear drop overboard during cargo operations, the stevedore shall immediately report to the Harbour Master's Office and salvage such articles. Should the stevedore fail, the harbor Authority may carry out the salvage at stevedore's risks and expenses.

37 – The landed goods must be cleared away as soon as they are passed by the customs. The wharfage and sufferance time are stated on the scale of charges.

When the sufferance time has run out, the Harbour Authority may with the customs approval, remove the goods and store them in a bonded warehouse or on the 4th zone at consignee's expenses.

Any equipment/good left on the wharfs for over 6 months and not in bond will be deemed to be unclaimed goods. One month after formal notice to the owner, they may be carted to the dumping grounds or auctioned for the benefit of the Port. If the owner cannot be identified, the commercial law will be applicable.

38 – As to goods stored in the Port premises, the Harbour Authority cannot be held responsible for theft, fire, loss or damage. The lessees must show a certificate of fire insurance covering buildings (tenant's liabilities) and goods therein, including a renunciation clause of recourse against the port Authority.

39 – In the warehouse and on the wharfs, fire extinguishers, hydrant, electric meters/switches, sliding doors must be kept clear of any goods.

40 – Every evening, after work, the margin of the quay and the driveways should be kept clear of any goods, vehicles or handling equipment.

41 – The warehouses are leased to Agents of vessels calling at Noumea. The areas are shared out between lessees, in the proportion to the tonnages of general cargo handled during the previous year.

However, if necessary, some warehouses or portions of them, as well as open spaces may be jointly allotted to several lessees.

CHAPTER IV

TRAFFIC – PARKING

ACCESS TO THE PORT

42 – Access to Port enclosures is forbidden except on business.

Any person walking or driving without justification will be request to leave. In case of no compliance the offender may be prosecuted.

43 – Any person not engaged in mooring ship or cargo handling is forbidden to loiter alongside ships during manoeuvres or cargo operations. The Harbour Authority cannot be held responsible in case of accidents caused by falling of sling loads, parting of hawsers or any other reason.

44 – Trucks not to stand than necessary for loading/unloading. Trucks and trailers never to be parked on the driveway as above defined without the driver being aboard.

Parking prohibited on weigh bridge. Maintenance, repairs on vehicles, assembly of knocked down cars forbidden within harbor enclosure

45 – *Within harbor premises, road signs, rules of the road to be observed by drivers.*

Speed limit 30 kms per hour.

Vehicles are to be driven very carefully on the wharfs between the docks and the ships during loading or unloading. Vehicles not being used for business purposes will be driven on the wharfs at the driver's own risk during the loading or unloading operations of ship.

46 – *Private vehicles must not be driven or parked within port enclosures without a pass delivered by the Port Director.*

Exempt from this rule are service vehicles of Port, Merchant Navy, customs, pilotage, as well as fire-engines, police cars and ambulances. All vehicles within the Port enclosures- regardless of category or owner – must be parked only in the allotted parking zones.

47 – *Admittance on board ships subject to Captain or Agent's permission. Visitors not allowed aboard before ship is cleared.*

CHAPTER V

SANITATION – HEALTH – HYGIENE

48 – *SANITARY MEASURES FOR SHIPS CALLING AT Noumea come under the control of territory health Department. When no quarantinable disease reported on board, pratique can be granted by pilot/Harbour Master.*

Ships to radio the Harbour Master beforehand about any contagious disease or death on board.

Should it be, ships arriving at Noumea to anchor at the quarantine pending sanitary measures to be decided upon by the health Department. Should the arriving ship be suspect, Harbour Master or Health Officer should be informed by pilot.

49 – *All ship's hawsers to be fitted with rat guards. At night time, gangways, planks and ropes hanging over the side to be hoisted clear of the wharf.*

50 – *Ships to comply with the Plant quarantine regulations in force. If necessary vessels to be desinsectized prior to berthing.*

51 – *No live animal of any kind or origin, no imported meat to be landed before Government Veterinary's inspection.*

52 – *No garbage to be dumped outside the bins/tins provided for.*

Ship's agent to arrange for sweepings to be trucked straight to the dumps.

53 – *When packages have to be opened, contents, empty cases, packing straw, cartons, paper, etc... as well as goods, even when deemed unfit for consumption, must be removed from the port by the consignee.*

This apply to containers too.

54 – *Earth, rubbish, ashes, any solid matters, oil, polluting liquids, and any polluting matters in general, are not to be jettisoned into the waters of the port.*

Soot blowing forbidden in the harbor. Garbage to be kept on board or trucked to the dump by the agent.

While berthed alongside, chutes, garbage bins/drums should not be left hanging over the side, but must be kept inboard.

55 – Ships agent are responsible for the cleanliness of the leased warehouses and a strip 2 meters outside each door. Sweepings not to be left in front of the doors.

56 – Goods and vegetables in a state of decay or putrefaction shall be removed from the wharfs.

57 – Ships must pay a tax to contribute to the cost of cleaning the quay, under conditions given by the Port Authority.

In case of no compliance, the harbor master may detain the ship or delay the berthing of a ship consigned to the same Agent.

58 – It is forbidden to leave on the harbor premises any object, wreck, equipment or good which is not ship's cargo.

No job to be started without Port Director's approval.

CHAPTER VI

PROTECTION OF HARBOUR FACILITIES

59 – Nobody is allowed to interfere with the depth and controlling depths of the harbor or deface its facilities.

60 – No vessel to moor on a light buoy/beacon/any structure not intended for that purpose.

As soon as can, any master having, by accident, sunk/moved/damaged a light buoy/beacon shall report the damage. At least, 24 hours after arrival at a port of call, the master must lodge a report.

61 – Masters are liable for any damage to harbor works caused by their vessels during manoeuvres/terminal time. Port Director to be notified within 24 hours.

62 – Within 24 hours Port Director to be notified of any damage to harbor property caused by vehicles, hauling equipment, etc.

Ball games forbidden on the wharfs.

Crew members of any ship in port are requested not to paint any inscriptions on the wharfs.

63 – The damage shall be repaired at the expense of those who caused it, independently of the fines they may be liable to . Repairs to be made good to Port Director's satisfaction.

64 – Heavy weights should not rest against warehouses walls.

Stacking of other parcels should not entail any dangerous lateral pressure on the walls, pillars or doors. Warehouse sliding doors must be kept fully open or closed.

65 – Lessees are responsible for any damage to their lease, whether caused by their own fault or not. In the last case, they should find out the responsible person to get the damage expenses refunded.

66 – In case of a breach of the present chapter regulations, a copy of the report should be handed or sent straight to the Port Director.

CHAPTER VII

SAFETY – FIRE PREVENTION – FIRE FIGHTING

67 – Masters/owners/agents of vessels carrying dangerous goods must notify the Harbour Master at least 48 hours before arrival, the nature, quantity and packing of such goods. This regulation does not apply to flammable oils used as fuel or lubricant in the ship's machinery, provided these oils are stored in tanks or appropriate compartments.

68 – Access to the port is forbidden to vessels carrying unabsorbed nitroglycerine, fulminates other than fulminate of mercury, ammonium nitrate containing more than 4% of combustible or organic substances ; to vessels which cargo does not comply with French Merchant Marine regulations.

Nuclear propelled ships will be dealt with at a later date.

69 – The packing, stowage and carriage of dangerous goods must comply with the French "Carriage of dangerous goods Act".

70 – Vessels carrying dangerous goods should display by day : international flag B ; by night : a red light masthead.

71 – Vessels carrying "in transit" over 50 tons of dangerous goods classed 1a, 1b, 1c, 1d, in French regulations and not stowed in floodable or constructed magazines shall not berth alongside unless there is no cargo to be handled in the spaces where these goods are stowed.

A 30 meters no man's land may be left at both ends of such ships.

Furthermore, tug attendance at ship's expense will be enforce.

72 – Explosives, ammunitions, detonators must be unloaded before any handling of other goods, and they must be removed immediately from the port.

The cartage to/from approved stores is to be done under police supervision according to the local regulations in force.

*A fire-engine is to stay neat the ship during the entire unloading operation.**

The loading of explosives on board must be carried out under the same conditions at the end of cargo operations.

73 – Ammunition and detonators (class 1b and 1c) under 1 ton net weight may be handled alongside same as for other dangerous goods.

These operations are only carried out during daylight and where directed by the Port Officers. Smoking to be prohibited on board and on the wharfs. A watchman may be appointed by the Harbour Master.

74 - Dangerous goods to be unloaded first. They shall not be stowed on a wharf. Consignees must get a custom's release and remove them from under ship tackle.

Dangerous goods to be shipped shall not be brought in until the vessel is ready to receive them at the end of cargo operations.

Loading of explosives is subject to M.O.T. Surveyor's permit.

75 – Bulk discharge/shipment of gasoline or other flammable liquids of class III is forbidden at the public wharf. These products to be contained in gastight steel, hermetically sealed cans/drums of an approved type. Their transit though the public wharf is limited to the following quantities :

- 7 200 litres of spirits, benzines and other liquids of class III having a flash point equal or below 55°C ;

- 14 400 litres of flammable liquid having a flash point above 55°C.

76 – Blocks of flammable liquids in gas tight drums stowed on the open spaces must be removed within 24 hours. No tolerance for leaking drums. A watchman can be called upon by the Harbour Master.

Empty drums which have not been gas freed are considered as full drums.

77 – *Lighting of fires, flame cutting, welding on the wharfs or in the warehouses, also use of high explosive within harbour limits are forbidden without express permission of Harbour Master.*

78 – *No smoking in ship's holds and warehouses. Fire fighting appliances : extinguishers, hydrants, hoses, lockers, etc... to be kept readily available.*

79 – *In the event of fire occurring on any wharf or vessel or nearby street blocks, the Fire Brigade, Port Director and Harbour Master should be warned, Masters to repair on board and take any necessary precaution.*

80 – *In the event of fire within the harbour limits, the Port Director or the Harbour Master coordinates the action of the fire squads which may be detailed from :*

- *town fire brigade ;*
- *Army or Navy ;*
- *private companies ;*
- *ship's crews ;*
- *Harbour or waterside workers.*

These parties being always under their respective heads.

81 – *In the event of fire occurring on board a ship, no measure affecting the stability or the safety of this ship can be taken without the agreement of the Master or Chief Mate, the master being absent.*

These officers who know their own ship, her subdivision, stowage plan and reserve stability are the only ones who can decide whether holds can be flooded without risking capsizing.

82 – *The Harbour Master is entitled to take any measure to avoid or restrict the spreading of fire to other ships or to Port installations.*

He may order the ship on fire to be removed under/without her own power, possibly with tug assistance, to a designated anchorage/beaching place.

83 – *No dangerous goods classed I to VI inclusive, to be stored in the warehouses.*

84 – *No truck to drive in the port enclosures unless fitted with an extinguisher.*

CHAPTER VIII

FLAMMABLE LIQUIDS – TANKERS

85 – *Within harbour limits, the carriage of flammable bulk liquid/liquefied gases is restricted to tankers, L.P.G. tankers, etc... classed as such in one of the recognized classification societies.*

86 – *Within harbour limits, pumping in/out flammable liquids/liquefied gases is restricted to public or private oil terminals equipped and operated according to regulations in force agreed by the competent authorities.*

87 – *On piers, wharfs, quays or any berthing structure used for transferring flammable liquids/liquefied gases, the margin must be fended off so, at no time during ship's manoeuvres, the tanker's hull can touch any metal part of the structure.*

Piping and pumps to be gas tight and tested at 1.5 maximum delivery pressure : minimum test pressure : 6 bars

Open shelters/channels/bearers if any, used for laying oil piping to be built with fire proof material.

Wiring to be passed as watertight and flame proof.

88 – *L.P.C. tankers and tankers carrying class IIIa benzene or clean oil must use exclusively textile/man made fibre mooring ropes. Offside anchor to be walked back to sea level. Steel towing wire about 100 metres long, fitted with parting strops to be run out at each end of ship, so they can be hooked by tugs without the assistance of the crew.*

89 - *When pumping L.P.G./benzene/clean oil having a flash point below 55°C, the following measures must be taken :*

- tank covers to be kept tightly closed, with the exception of vent pipes fitted with double safety wire gauzes ;

- foam extinguishers and other necessary fire appliances to be placed within reach by the oil company ;

- aboard and ashore all piping, hoses and pumping arrangements to be earthed, to avoid any static electricity hazard ;

- sober and qualified operators must be kept aboard and ashore to attend to cargo operations and stop pumping if necessary ;

- the lamps used aboard tankers and L.P.G. tankers shall comply with the regulations covering 1st class oil terminals ;

- the oil terminal to be policed. No admittance excepting authorized staff. Lighters and matches to be handed in. Smoking strictly prohibited aboard and ashore. No naked light allowed. No boat to approach the tanker within 50 metres ;

- in case of a nearby thunderstorm pumping operations should be stopped and hoses disconnected.

90 – *No slop water to be pumped out in the harbour waters, unless the mixture is run through an efficient interceptor/separator. The same applies to rain water and water ballast. Any accidental oil spill must be reported and measures of recuperation be undertaken by ship/oil terminal.*

91 – *No repair requiring or liable to cause a naked fire shall be carried out on vessels laying at any oil terminal, without the express permission of the harbour authority.*

92 – *Vessels not completely gas freed will be considered as tankers carrying flammable bulk liquids.*

CHAPTER IX

EXECUTION OF THE REGULATIONS – FINES

93 – *The execution of these regulations is, as far as each one is concerned, committed to the port Director and Harbour Master.*

94 – *Within harbour limits, Port Officers supervise and check the buoyage and all other marks or signs. They must be up to date with harbour and controlling depths, see to the safety of roadsteads and fairways, and cleanliness of harbour. They report to the Port Director anything concerning the maintenance and care of facilities, controlling depths, buoyage, etc. In case of an emergency, they take the necessary steps. They are responsible for storm/hurricane warning and for the signal station. They display daily weather maps and forecasts outside the Harbour Office.*

95 – *As "Head of Pilotage", the Harbour Master exercises authority over pilotage operations as stipulated by the by-laws. He must get a copy of any damage report when the ship is under pilotage.*

96 – Any breach of the present regulation is reported and offenders are prosecuted under chapter VIII of the aforesaid decree dated 4th July 1936.

Port officers in charge of recording any infraction are assisted by Port supervisors who have been appointed and sworn in by the High Commissioner.

Port supervisors will take the following oath at the Noumea Magistrate's Court : " I swear and promise to serve lawfully and to the best of my ability and to comply with the duties imposed".

Translation into English believed to be correct but not guaranteed in case of discrepancy between the English and the French texts, only the French text will be valid.