

PORT AUTONOME DE DUNKERQUE



REGLEMENT SUR LES CONDITIONS D'ACCES, DE NAVIGATION ET DE STATIONNEMENT DES BATEAUX FLUVIAUX DANS LE PORT DE DUNKERQUE

Direction des Actions
Interministérielles

Bureau de la coordination
Et des affaires immobilières de l'Etat

Arrêté portant règlement sur les conditions d'accès, de navigation et de stationnement
Des bateaux fluviaux dans le port de DUNKERQUE

LE PREFET DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS
PREFET DU NORD
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR
COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

- VU le Code des ports maritimes et notamment son livre III,
- Vu le Règlement Général de Police des ports maritimes annexé à l'article R*351.1 du code des ports maritimes,
- VU le décret du 17 janvier 1928, instituant une réglementation en ce qui concerne le matériel, pour les bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils naviguent dans les eaux comprises en amont de la limite de la mer et en aval des limites de l'inscription maritime,
- VU le décret du 6 février 1932 modifié et complété portant règlement général de police des voies de navigation intérieure, notamment en ce qui concerne la conduite des bateaux,
- VU le décret du 17 avril 1934 modifié et complété portant règlement d'administration publique et réglementant le service des bateaux, engins stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et les barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et non soumises à la réglementation de la navigation maritime,
- VU le décret N° 54.668 du 11 juin 1954 déterminant en exécution du décret loi du 17 juin 1938, les conditions d'application de la réglementation de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer,
- VU le décret 54.951 du 31 Juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer,
- VU le décret N° 73.912 du 21 septembre 1973 modifié portant Règlement Général de Police de la navigation intérieure et la circulaire N°73.213 du 12 décembre 1973 relative à son application,

- VU le décret n° 77.733 du 6 Juillet 1977 portant publication de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 Octobre 1972,
- VU le décret N° 88.228 du 7 mars 1988 relatif au service des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises,
- VU le décret N°91.731 du 23 juillet 1991 modifié, relatif à l'équipage et à conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures,
- VU l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié portant règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes,
- VU l'arrêté ministériel du 29 décembre 1986 modifié fixant le règlement particulier de police de la navigation sur les canaux, rivières, cours d'eau et plans d'eau domaniaux ; voies navigables des départements du Nord et du Pas-de-Calais, et canaux maritimes donnant accès au port de Dunkerque,
- VU l'arrêté ministériel du 17 mars 1988 relatif aux conditions de délivrance de certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et la circulaire N° 91.19 du 7 mars 1991 relative à son application,
- VU l'arrêté du 27 mars 1988 relatif aux visites, expertises et contrôles des bateaux de navigation intérieure destinés au transport des marchandises,
- VU l'arrêté ministériel du 3 juillet 1992 modifié, relatif à la délivrance du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure modifié,
- VU l'avis de la commission de surveillance de DOUAI en date du 19 Mai 2003,
- VU l'avis favorable du Conseil d'Administration du Port Autonome de Dunkerque en date du 04 juillet 2003,
- VU l'avis favorable du service de la navigation du Nord – Pas-de-Calais en date du 8 décembre 2003,

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Nord

ARRETE

ARTICLE 1^{ER} – CHAMP D'APPLICATION

Les prescriptions du présent Règlement Particulier sont applicables aux bateaux fluviaux, autres que les bateaux de plaisance dans toute l'étendue du port maritime de Dunkerque en aval des écluses fluviales de la darse 1 et de Mardyck.

Elles complètent pour les eaux maritimes de Dunkerque les dispositions réglementaires applicables sur les voies de navigation intérieure et sur les eaux du domaine public maritime.

Elles ne s'appliquent pas aux canaux maritimes donnant accès au port de Dunkerque.

ARTICLE 2 – DEFINITION

L'appellation « bâtiment » comprend les navires, bateaux, embarcations et engins de servitude.

L'appellation « bateau » comprend :

- ⇒ Les péniches automotrices habitables ;
- ⇒ Les péniches non automotrices habitables ou non ;
- ⇒ Les barges de transport non habitables ;
- ⇒ Les pousseurs ;
- ⇒ Les ensembles pousseur-barges ;
- ⇒ Les ensembles de péniches ;
- ⇒ Les bateaux à passagers.

ARTICLE 3 – REGLEMENTATION –

Il est rappelé qu'indépendamment des prescriptions du présent arrêté les dispositions législatives et réglementaires résultant des textes visés ci-dessus sont applicables dans le port de Dunkerque et que les marins doivent s'y conformer.

Par ailleurs, des consignes permanentes ou temporaires ou des avis à la batellerie ou aux navigateurs, du Directeur du port, pourront en préciser les conditions d'application.

ARTICLE 4 – DISPOSITIONS TECHNIQUES

4.1 – Radiotéléphonie

- a) Installation de radiotéléphonie

Tout bateau automoteur ou pousseur doit être équipé d'un émetteur /récepteur radio V.H.F. agréé, équipé des canaux :

- ⇒ **6** Manœuvres portuaires
- ⇒ **16** Canal d'appel et de sécurité
- ⇒ **18** Canal de trafic des péniches
- ⇒ **73** Canal de trafic du port de Dunkerque

b) Qualification de l'opérateur radiotéléphoniste

A bord de chaque bateau, une personne au moins doit être titulaire du certificat restreint d'opérateur radiotéléphoniste.

Mention de ce certificat est portée dans le permis de circulation spécial.

4.2 – Eclairage

a) Feux de route

Par dérogation aux prescriptions du Règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer, les portées de feux de tête de mât et de poupe pourront être de 3 milles seulement et la hauteur du feu de mât au-dessus des marques d'enfoncement pourra être limitée à :

- ⇒ 4 m pour un bateau d'une longueur inférieure à 40 m ;
- ⇒ 6 m pour un bateau d'une longueur supérieure à 40 m ;

En outre, jusqu'à 110 m de longueur, il est toléré un seul feu de tête de mât.

b) Feux de stationnement

Le long d'un quai ou d'un navire, du côté de la passe navigable le bateau devra être muni :

- ⇒ D'un feu blanc de stationnement ;
- ⇒ D'un éclairage matérialisant sa présence.

De plus tout bateau, en cours de manutention, panneaux ouvert ou chargé en stationnement doit montrer un feu blanc à éclat visible à 100 m même par temps de brume.

Les péniches ou barges transportant des matières dangereuses doivent montrer à l'endroit le plus visible, de nuit, un feu rouge visible sur tout l'horizon, de jour, un pavillon rouge.

4.3 – Signaux sonores et autres gréements

Tout bateau automoteur ou pousseur doit être équipé des moyens d'un type agréé en fluvial lui permettant d'émettre les signaux sonores prescrits par le règlement International pour prévenir les abordages en mer en cas de brume ou pour indiquer les manœuvres.

Les appareils nécessaires à l'émission des signaux optiques et sonores, ainsi qu'une cloche pour le temps de brume, de dimensions telles que, par temps calme, les sons puissent être perçus à la distance de 1000 mètres au moins.

Les autres gréements des bateaux doivent comprendre au minimum :

- ⇒ 3 câbles d'amarrage ayant des longueurs minimales à 100 m, 60 m et 30 m. Ces câbles doivent avoir une charge de rupture au moins égale à **600 (B x T)** exprimée en DAN – 1 Newton est égal à 0.98 kgf :

- ⇒ **B** étant la largeur exprimée en mètre
- ⇒ **T** le tirant d'eau maximum autorisé du bateau en mètre

Les câbles peuvent être remplacés par des cordages en fibre synthétique de même longueur et de même charge de rupture.

- ⇒ 1 bâche pour aveugler une éventuelle voie d'eau ;
- ⇒ 1 gaffe ;
- ⇒ 1 boîte de secours aux blessés et aux noyés ;
- ⇒ 1 paire de jumelles ;
- ⇒ 1 échelle de sauvetage pouvant s'adapter facilement sur le bordé du bateau ;
- ⇒ 2 moyens d'assèchement dont un peut être motorisé
Pour les bateaux citernes : une pompe de transfert.
- ⇒ 1 passerelle d'embarquement d'au moins 0,40 mètre de large et 4 mètres de long, dont les parties latérales sont signalées par une bande claire, cette passerelle doit être munie d'une rambarde ;
- ⇒ Des ballons de défense ou défenses en bois flottants ;
- ⇒ 1 hache
- ⇒ 2 Extincteurs d'un volume et d'un type approuvé dont un est placé dans la timonerie et un autre à l'entrée de la salle des machines (visible et accessible) selon la répartition définie dans le tableau ci-après :

Puissance des moteurs de propulsion	Extincteurs portatifs	
	Timonerie	Entrée Salle des machines
< 150 cv	3 kg	4 kg
> 150 cv	3 kg	6 kg

Nota : Tous les extincteurs doivent être contrôlés au moins tous les deux ans. Une attestation de contrôle doit être à bord.

- ⇒ Les moteurs de propulsion ainsi que tous les appareils utilisés pendant la marche normale du bateau doivent être munis de dispositifs rendant silencieux de manière à permettre à l'homme de barre de percevoir correctement des signaux phoniques et les conversations radio ;
- ⇒ 2 bouées de couronnes avec ligne de jet ;
- ⇒ une pancarte relative au sauvetage et à la réanimation des noyés
- ⇒ Une embarcation de sauvetage susceptible de soutenir hors d'eau toutes personnes présentes à bord. Le gréement suivant doit se trouver à bord de l'embarcation de secours ;
 - ⇒ jeu de rames,
 - ⇒ une amarre,
 - ⇒ une écope,
 - ⇒ une filière extérieure,
 - ⇒ Un couteau.

L'embarcation de secours armée doit être installée sur le bateau d'une manière telle qu'elle puisse être mise à l'eau dans le moindre délai et en toute sécurité, au besoin à l'aide d'un dispositif de manutention approprié.

- ⇒ A bord des bateaux, il doit y avoir pour chaque personne se trouvant à bord un gilet de sauvetage à portée immédiate.

4.4 – Franc-bord – Distance de sécurité (mesurée en eau salée)

Définition

La distance de sécurité est la distance mesurée à partir du plan d'eau pour le plus grand enfoncement considéré et le point le plus bas au-dessus duquel le bateau n'est plus considéré comme étanche.

Le franc-bord est la distance entre le plan d'eau pour le plus grand enfoncement considéré et le point le plus bas du plat bord.

Pour être admis à circuler sur le plan d'eau du port maritime de Dunkerque, tout bateau de navigation intérieure, affecté au transport de marchandises, doit satisfaire aux conditions particulières suivantes :

a) Hiloirs

Les hiloirs d'écoutes devront être étanches, de construction robuste et de hauteur suffisante pour respecter les distances de sécurité définies ci-après. Leur hauteur au-dessus du pont ne sera jamais inférieure à 0,35 m et ne pourra être supérieure à 1 m.

Cas particuliers

La commission de surveillance territorialement compétente peut autoriser une hauteur d'hiloir d'écoutes supérieure à 1 m sous réserve :

- qu'en toutes circonstances, la visibilité du plan d'eau à 150 m au moins en avant du bateau soit assurée pour le conducteur par un moyen direct ou indirect (pré viseur ou camera) ;
- dans les cas suivants, la courbe des moments de redressement du bateau établie pour le cas d'un chargement maximum devra être adressée au président de la commission de surveillance territorialement compétente :
 - ⇒ Hauteur des hiloirs d'écoutes au – dessus du plat-bord supérieur à 1,20 m ;
 - ⇒ Bateau dont la forme au maître couple non rectangulaire apparaîtra comme susceptible de réduire la stabilité en charge.

Cependant, les bateaux dotés d'hiloirs d'écoutes de hauteur supérieure à 1 m ne peuvent charger en comble.

b) Panneaux d'écoutes, claires-voies porte d'accès

Les panneaux utilisés pour les fermetures des écoutes des bateaux pontés doivent avoir une solidité, une rigidité et une étanchéité aux embruns et aux intempéries satisfaisantes. Ils doivent s'adapter facilement sur les hiloirs et pouvoir être solidement maintenus en place par un système de verrouillage approprié lorsque le bâtiment fait route.

Les bateaux effectuant des transports comportant un chargement en comble doivent être équipés de bâche de couverture pouvant couvrir en cas de nécessité tout ou partie de la zone de cargaison.

Les trous d'homme et les bouchons à plat qui sont exposés aux intempéries, doivent être munis de couvercles en acier de construction solide capables d'assurer l'étanchéité.

Ces couvercles doivent avoir un système d'attache permanent, à moins qu'ils ne soient assujettis par des boulons à intervalles rapprochés.

Les claires-voies et fenêtres doivent être de construction robuste, étanche aux embruns et aux intempéries et fixées de façon permanente lorsque la partie la plus basse de ces couvertures est située à une hauteur inférieure à la distance de sécurité prescrite pour les cales non couvertes à l'article 4.4.c.

Toutefois, la commission de Surveillance territorialement compétente peut autoriser une réduction de la hauteur des seuils d'accès aux logements à condition qu'ils s'opposent aux entrées d'eau de lavage et que les accès soient munis de portes étanches aux embruns et s'ouvrant vers l'extérieur ou en coulissant.

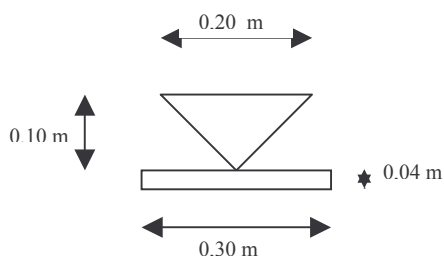
c) Franc-bord –distance de sécurité

Les valeurs du franc-bord et de la distance de sécurité (notées sur le certificat de jaugeage) doivent au moins être les suivantes :

Type du bateau	Port Est		Port Ouest	
	Franc-bord	Distance de sécurité	Franc-bord	Distance de sécurité
<ul style="list-style-type: none"> • Bateaux pontés ou munis de panneaux rigides de fermeture de cale étanches aux embruns et aux intempéries • Bateaux citernes pontés 	0,17m	0,40m	0,37m	0,70m
<ul style="list-style-type: none"> • Bateaux non couverts et dont les cales ne sont pas fermées par des dispositifs étanches aux embruns et aux intempéries 	0,17m	0,60m	0,57m	1,00m

Ces limites sont compatibles avec celles nécessaires à l'obtention des certificats mentionnés à l'article 5. Celles-ci sont alors matérialisées par une marque visible sur chaque coté du bateau.

Pour les bateaux non titulaires de ces certificats, une marque selon le modèle ci-dessous indiquant le franc bord du port Est sera apposée près de l'échelle de jaugeage la plus proche du milieu du bateau.



Ces valeurs peuvent être réduites de 0,10m lorsque la navigation s'effectue de jour et par état de la mer ou du plan d'eau inférieur à force 3.

Pour le Port Ouest de Dunkerque, la Vigie Ouest pourra autoriser, en fonction des conditions météorologiques et de navigation, une réduction des francs-bords et distances de sécurité, la valeur retenue pour le Port Est étant la limite minimale de ces dérogations.

4.5 - Ancres, chaînes et treuils d'ancre

a) Ancre et chaîne

Les bateaux automoteurs ou les ensembles poussés doivent être munis d'au moins une ligne de mouillage pour le Port Est et deux lignes de mouillage pour le Port Ouest dont les ancres et chaînes doivent avoir un poids, une résistance et une longueur au minimum de 50m, leur assurant une bonne tenue au mouillage dans le Port de Dunkerque où les plus grands fonds atteignent 29 mètres au Port Ouest et 18 mètres au Port Est dans les zones d'évolution des bateaux.

Les ouvertures des puits de chaîne d'ancre avant doivent être munies de dispositifs d'étanchéité aux embruns et aux intempéries.

Le poids minimum des ancres sera calculé selon la formule suivante :

- ⇒ **P** Poids d'une ancre exprimée en Kg
- ⇒ **B** Largeur du bateau exprimé en mètre
- ⇒ **T** Tirant d'eau maximum autorisé exprimé en mètre
- ⇒ **K** Coefficient empirique qui sera pris égal à :

$$P = K \times B \times T$$

$$\Rightarrow 20 \text{ si } B \times T \text{ est } \leq 14 \text{ m}^2$$

$$\Rightarrow 25 \text{ si } B \times T \text{ est } > 14 \text{ m}^2$$

b) Treuil d'ancre

Le treuil d'ancre doit se trouver à bord pour les ancres dépassant 50kg.

Ces treuils sont construits pour être actionnés aussi bien à la main que par la force motrice et doivent permettre d'effectuer l'opération de relevage dans un temps approprié.

4.6 - Puissance

Les bateaux devront disposer d'une puissance suffisante permettant de leur assurer, à vide comme à pleine charge, vitesse sur l'eau d'au moins 4 nœuds (7 km/h)

ARTICLE 5 – CONDITIONS D'ACCES AU PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Un bateau fluvial ne peut naviguer sur les eaux maritimes portuaires de Dunkerque que s'il possède soit :

- ⇒ un certificat communautaire
- ⇒ un permis de circulation spécial en Seine Maritime
- ⇒ un certificat de visite des bateaux du Rhin

et sous réserves :

⇒ Que ces documents soient en cours de validité et complétés par une attestation de passage en cale : 1^{ère} passage en cale au bout de 10 ans pour les bateaux neufs puis tous les 5 ans.

⇒ Que le gréement soit complété par les feux visés à l'article 4.2.

Cas particulier :

Les bateaux fluviaux ne remplissant pas les conditions d'accès ci-dessus devront obtenir un permis de circulation spécial pour naviguer sur les eaux maritimes portuaires de Dunkerque.

5.1 – Délivrance du permis de circulation spéciale**a) Conditions**

Le propriétaire ou le conducteur d'un bateau fluvial qui désire obtenir un permis de circulation spécial doit en faire la demande au Président de la Commission de Surveillance territoriale compétente des bateaux à propulsion mécanique.

Le pétitionnaire doit présenter le bateau à l'état lège, nettoyé et grée.

Il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite et aux essais.

Il doit tenir à la disposition du délégué de la Commission de Surveillance territorialement compétente tous les titres de sécurité du bateau en cours de validité :

- ⇒ Permis de navigation ou certificat de bateau ;
- ⇒ Registre de visites ;
- ⇒ Certificat d'immatriculation
- ⇒ Certificat de Jaugeage ;
- ⇒ Autorisation de circulation spéciale en cours de validité pour les matières dangereuses ;
- ⇒ Certificat restreint d'opérateur radio pour un membre de l'équipage ;
- ⇒ Attestation de la dernière montée de cale datant de moins de 5 ans.

Le délégué de la Commission de Surveillance territorialement compétente s'assure par une visite approfondie et par des essais que le bateau, son gréement et la distance de sécurité sont conformes au présent règlement.

Que l'appareil à gouverner est sûr et efficace.

b) Délivrance

Lorsque la commission de surveillance constate à la suite d'une visite que le bateau répond aux prescriptions du présent arrêté, elle remet à l'intéressé un permis de circulation spéciale.

Si la commission refuse de délivrer le permis de circulation spécial, elle indique les motifs de son refus au requérant et en avise la capitainerie de port de Dunkerque.

La commission peut délivrer un permis de circulation spéciale provisoire limité à un seul voyage (éventuellement renouvelable une fois) aux bateaux qui naviguent occasionnellement dans les eaux maritimes portuaires de Dunkerque et dont le gréement n'est pas complet en ce qui concerne le mouillage et les feux de navigation (sauf les feux définis à l'article 4.2)

c) Durée de validité

Le permis de circulation spéciale a une durée de validité de 4 ans à partir de sa date de délivrance et est soumis à un visa annuel.

La demande doit être faite au président de la commission de surveillance un mois minimum avant la date d'expiration.

5.2. – Formation d’unités assemblées

a) Navigation à couple

Un bateau automoteur est apte à assurer la propulsion d’une formation à couple.

Si :

- ⇒ La capacité de manœuvre, la visibilité du conducteur et la stabilité du bateau ne sont pas réduites ;
- ⇒ L’homme de barre commande lui-même la manœuvre des machines de propulsion sans s’éloigner du poste de gouverne.
- ⇒ Les bollards par leur nombre, leur qualité et leur disposition permettent d’une façon sûre l’amarrage de l’unité à couple ;
- ⇒ Mention de cette aptitude est portée dans le permis de circulation spécial.

Navigation en convoi poussé

Un convoi poussé formé d’un pousseur de route et de barges poussées ou d’un automoteur pousseur et de barges poussées est apte à naviguer dans les eaux maritimes portuaires :

- si le convoi a obtenu un permis de navigation ou un titre de sécurité équivalent en cours de validité et si son gréement, sa distance de sécurité, ses équipements, ses performances répondent aux prescriptions du présent règlement.

Mention de l’aptitude au poussage est portée dans le permis de circulation spécial.

5.3 – Installation de radar et indicateur de vitesse de giration.

Tout bateau pour naviguer par temps bouché doit être équipé d’une installation de radar.

L’image radar doit rester parfaitement visible quelles que soient les conditions d’éclairage régnant à l’extérieur de la timonerie.

Un indicateur de vitesse de giration doit être installé directement au-dessus ou au-dessous de l’écran radar.

Les bateaux équipés de radar et d’un indicateur de vitesse de giration dans les conditions définies ci-dessus peuvent naviguer par temps bouché.

La mention de cette installation est portée dans le permis de circulation spécial.

ARTICLE 6 – ACCES AU PORT DE DUNKERQUE

Les bateaux en provenance des canaux accèdent au Port Maritime de Dunkerque par l’écluse fluviale de la darse 1 ou par l’écluse de Mardyck. L’accès ne se fait que sur autorisation délivrée par l’éclusier de Mardyck qui précise le poste où doit se rendre le bateau.

Les pétroliers fluviaux désirant entrer au Port de Dunkerque par l’écluse de Mardyck, doivent entrer en contact avec cette écluse avant de passer devant le port fluvial de Mardyck. Ce contact pourra se faire par radio (V.H.F canal 18 ou téléphone 03 28 28 76 95).

Les bateaux effectuant un trafic de liquides en vrac à un poste spécialisé ne peuvent rentrer qu'après accord de l'exploitant du poste spécialisé à l'éclusier de Mardyck.

De plus, lorsqu'ils transportent des produits dangereux, les bateaux fluviaux sont tenus de déclarer par VHF canal 73 à « Dunkerque port » les cargaisons avant d'accéder dans le port.

Les bateaux à passagers ne seront admis dans le port de Dunkerque que sur une autorisation délivrée par le commandant de port, après consultation des Affaires Maritimes. Cette autorisation ne sera délivrée qu'après un contrôle approfondi de sécurité et de conformité aux règlements en vigueur.

ARTICLE 7 – NAVIGATION DANS LE PORT EST

La demande d'accès à l'écluse de Mardyck se fait par radio V.H.F canal 18.

Avant de quitter les écluses fluviales (ou leur poste à quai) les marinières doivent appeler « DUNKERQUE-PORT » par radio V.H.F. canal 73. Ils devront indiquer le nom du bateau, le poste à quai (ou à l'écluse fluviale) auquel ils se rendent et recevront les instructions pour faire route et des informations sur les mouvements de navires en cours. Ils devront rester en veille permanente sur le canal 73 jusqu'à leur accostage (ou sortie du port).

Le règlement International pour prévenir les abordages en mer s'applique dans le Port de Dunkerque. Il est rappelé aux marinières qu'ils doivent circuler en bordure des chenaux et bassins sur le côté droit, qu'ils doivent naviguer avec précaution, notamment à l'entrée des darses et au passage des ponts et pertuis, et signaler leurs manœuvres selon les signaux phoniques réglementaires.

Un équipage minimum de 2 personnes est exigé pour la navigation dans le port de Dunkerque.

ARTICLE 8 – STATIONNEMENT DANS LE PORT EST DE DUNKERQUE

Pour des raisons de sécurité, en dehors des opérations commerciales, les bateaux ne peuvent stationner dans le port. Ils doivent soit en sortir, soit stationner le long du Freycinet 2. Cependant, les bateaux qui n'ont pas terminé leurs opérations le soir ou qui travaillent dès 6h du matin, peuvent être autorisés, dans certains cas, par la capitainerie, à stationner à proximité de leur lieu de travail ou à un quai voisin. La demande doit être faite, soit à « DUNKERQUE-PORT » canal 73, soit à la capitainerie (03 28 28 76 03). Il en est de même pour les bateaux qui, pour une raison majeure (brouillard, avarie), ne pourraient quitter leur poste à quai dès la fin du chargement.

Les conditions de stationnement dans les canaux maritimes donnant accès au port de Dunkerque (canal de l'île Jeanty, gare d'eau, voie à grand gabarit...) sont précisées dans l'avis aux navigateurs et à la batellerie n° 03/1032 du 31 mars 2003.

Cas particulier :

Les opérations de transbordement à couple au Môle 5 est limité à 2 bateaux ou un navire et un bateau au maximum, la largeur de l'ensemble ne devant en aucun cas dépasser 32 mètres.

ARTICLE 9 – NAVIGATION DANS LE PORT OUEST DE DUNKERQUE

Les règles de navigation dans le Port de Dunkerque (article 7) s'appliquent dans le port Ouest de Dunkerque.

Avant de quitter l'écluse des Dunes pour le port Ouest ou avant de quitter leur poste à quai, les marinières doivent appeler « DUNKERQUE OUEST » sur VHF canal 73 en indiquant le nom du bateau, le poste à quai et leur destination. Ils recevront les instructions pour faire route et des informations sur les mouvements de navires en cours. Selon le trafic ou les conditions météo, la vigie Ouest peut refuser le mouvement.

L'attention des marinières est également attirée sur les manœuvres rapides (10 Nœuds) avec remous des navires transmanche. Ils ne doivent pas s'engager dans les bassins du Port Ouest lorsqu'un de ces navires leur est signalé en entrée ou sortie. Ils doivent naviguer avec beaucoup de précaution et de vigilance dans ces mêmes bassins.

Un équipage minimum de 2 personnes (1 conducteur et 1 matelot) est exigé pour la navigation dans le Port Ouest.

ARTICLE 10 – STATIONNEMENT DANS LE PORT OUEST

Les règles de stationnement, définies à l'article 8, s'appliquent au port Ouest.

Cependant, l'attention des marinières est attirée sur le fait que le port Ouest de Dunkerque est un port à marée : Le marnage peut y atteindre 7 mètres. En conséquence, ils devront veiller à ce que leurs bateaux suivent librement le mouvement de la marée et ne s'engagent pas dans les ouvrages ou leurs équipements et dans les défenses des quais.

L'équipage doit rester à bord pendant tout le séjour dans le port Ouest.

ARTICLE 11 – AMARRAGE

Les marinières devront amarrer leurs bateaux avec des amarres d'au moins quinze mètres de longueur entre le bateau et le bollard d'amarrage. Ainsi, les bateaux chargés se comporteront mieux lors des mouvements d'eau dus aux passagers des navires.

Il est interdit de s'amarrer sur des équipements non prévus à cet effet.

ARTICLE 12 – VITESSE

La vitesse qui doit être limitée conformément aux prescriptions de l'article 9 de Règlement Général de Police des Ports Maritimes devra être inférieure à :

- ⇒ 8 nœuds dans les limites du Port Est (15 km/h environ)
- ⇒ 10 nœuds dans les bassins du port Ouest (18 km/h environ)

Lorsque les bateaux sont en opération commerciale ou montrent la nuit un feu à éclats rapides, les bâtiments devront diminuer leur vitesse au moins 200 mètres avant le travers du bateau et ne la reprendre que 20 mètres plus loin, de sorte que leur passage ne puisse causer quelque dommage que ce soit aux bateaux en opération ou stationnement.

ARTICLE 13 – ACCES A L'ECLUSE DES DUNES

La demande d'accès à cette écluse, reliant le Port Est et le Port Ouest, devra être présentée auprès de l'écluse de Mardyck, par radio V.H.F sur le canal 18.

ARTICLE 14 – NAVIGATION DANS LE CANAL DES DUNES

Dans ce canal, la vitesse est limitée à 6 nœuds (11km/h environ)

Sauf pour les croisements, les bateaux devront naviguer dans l'axe du canal.

L'attention des marinières est attirée sur les courants de marée dans le canal. Lors de la marée montante, ce courant peut atteindre 1 nœud portant d'Est en Ouest.

Sauf cas de force majeure, il est interdit de mouiller dans le canal des Dunes. En ce cas, les marinières seront tenus d'en aviser aussitôt « DUNKERQUE OUEST » par radio V.H.F., canal 73.

ARTICLE 15

L'arrêté du 28 décembre 1988 est abrogé.

ARTICLE 16

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture du Nord, Monsieur le directeur du Port Autonome de Dunkerque sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture du Nord.

Fait à LILLE, le 28 janvier 2004

Pour ampliation
Le Chef de Bureau délégué,

Brigitte DESPINOY

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général
Signé : Yann JOUNOT