



MARINE NATIONALE
DEUXIEME REGION MARITIME
ETAT-MAJOR

Brest, le 15 février 1990

ARRETE N° 06/90

Portant règlement particulier de police des ports de la Loire maritime.

(Modifié par les arrêtés n° 11/94 du 19 avril 1994, n° 38/2002 du 03 juin 2002, n° 01/2003 du 28 janvier 2003, n° 89/2004 du 09 septembre 2004)

Le préfet de la région des Pays de la Loire
Le préfet maritime de la deuxième région

- VU le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;
- VU le code pénal ;
- VU le code des ports maritimes et notamment son article R. 351-1 ;
- VU la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- VU le décret du 8 novembre 1854 fixant la limite transversale de la mer à l'embouchure de la Loire ;
- VU le décret du 1^{er} février 1930 sur la police des eaux et rades ;
- VU le décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 relatif à la fixation des limites de l'inscription maritime ;
- VU le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure, et notamment son article 1^{er} ;
- VU le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;
- VU le décret du 23 novembre 1983 portant délimitation de la circonscription du port autonome de Nantes Saint-Nazaire ;
- VU l'arrêté interministériel du 4 novembre 1974 sur la procédure réglementaire à suivre pour l'intervention de tous les règlements particuliers de police prise pour l'application de l'article 1^{er} du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 et intéressant les voies navigables en aval des limites de l'inscription maritime ;
- VU l'avis du service départemental de la police de l'air et des frontières ;
- VU les arrêtés préfectoraux de délimitation administrative des différents ports constituant le port autonome de Nantes Saint-Nazaire ;
- VU l'avis émis par la commission permanente d'enquête en date du 17 novembre 1988 ;

VU l'avis du conseil d'administration du port autonome de Nantes Saint-Nazaire en date du 15 septembre 1989 ;

VU l'avis du préfet maritime de la deuxième région en date du 26 juillet 1989 ;

VU l'avis de la station du pilotage de la Loire ;

VU l'avis de la commission nautique locale en date du 9 mars 1989 ;

SUR PROPOSITION du directeur du port autonome de Nantes Saint-Nazaire ;

ARRESENT

Article 1^{er} : Pour l'application du présent règlement, on entend par « directeur du port » la personne responsable de la gestion du port.

Sont compris sous la désignation de bâtiments, les navires, bateaux, embarcations et engins de servitudes. On entend :

- par « navire », tout moyen de transport flottant, employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation ;
- par « bateau », tout moyen de transport flottant, qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transports flottants employés pour la navigation intérieure ;
- par « embarcation », toutes les petites unités d'une longueur inférieure à 20 mètres ;

Les engins de servitudes flottants portuaires sont considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière.

1.1. Le présent règlement particulier s'applique à la Loire Maritime à l'intérieur des limites ci-après définie :

A l'amont :

Sur le fleuve Loire, par une ligne s'appuyant sur la face aval du pont Anne-de-Bretagne sur le bras de la Madeleine, et sur la face aval du pont de Pornic sur le bras de Pirmil.

A l'aval :

Par la ligne polygonale formée par les alignements suivants :

- alignement joignant le sémaphore de Chemoulin à la Pierre Percée ;
- alignement joignant la Pierre Percée au point A de coordonnées Lambert
X = 241.075,00, Y = 249.000,00
latitude = 47° 08' 37'' N, longitude = 02° 23' 52'' W
- alignement A-B joignant le point A ci-dessus défini au point B de coordonnées Lambert
X = 248 600,00, Y = 249 200,00
latitude = 47° 08' 58'' N, longitude = 02° 17' 56'' W
- alignement joignant le point B ci-dessus défini aux Roches du Jardinnet ;
- alignement joignant les Roches du Jardinnet au Fort de Mindin,

dont les limites terrestres correspondent aux terrains gérés par le port autonome.

Il s'applique également dans les mêmes conditions, à la zone du Sea-Line de Piriac, en rade du Croisic, délimitée côté mer par la ligne brisée suivante :

- la pointe du Castelli ;
- le feu de l'île Dumet ;
- le phare du Four ;
- le feu du Tréhic ;
- la pointe de Penbron.

1.2. Le présent règlement complète article pour article les dispositions du règlement général de police des ports maritimes, de commerce et de pêche du 22 juillet 1977.

Il intervient :

- en application du code des ports maritimes, à titre de règlement particulier de police pour les chenaux d'accès aux ports situés en mer ;
- en application du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 susvisé, à titre de règlement particulier de police, pour la navigation sur la Loire en dehors des ports délimités, entre la limite transversale de la mer et la limite de la navigation maritime.

1.3. Sauf disposition particulière prévue par le présent règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer s'applique jusqu'à l'amont du port de Nantes. Le règlement général de police de la navigation intérieure, annexé au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973, ne s'applique pas dans cette zone.

1.4. Le directeur du port, ou le commandant de port, peut déroger aux dispositions du présent Règlement en fonction des circonstances locales particulières.

Article 2 : (Modifié par l'arrêté n° 01/2003 du 28 janvier 2003)

Désignation des postes à quai.

La désignation des postes à quai est fixée par la capitainerie à partir des renseignements fournis par les consignataires des navires.

2.1. Sauf décision contraire de la capitainerie du port prise en fonction des nécessités de l'exploitation portuaire, l'ordre d'arrivée sur rade d'attente détermine pour un poste donné la priorité de mise à quai des navires.

2.2. Une priorité particulière de mise à quai peut-être accordée aux navires devant nécessairement utiliser les postes suivants :

a) Outillages spécialisés.

a.1) Port de Nantes :

* grue de 60 tonnes au poste 1 aval du quai Wilson

a.2) Port de Saint-Nazaire :

* bigue de 400 tonnes au poste 1 du quai des Charbonniers.

Les règles de priorité concernant ces outillages spécialisés font l'objet de dispositions particulières : la priorité ne peut jouer que dans le cas où la demande de mise à quai a été précédée d'un préavis de sept jours avant la date présumée pour l'utilisation de l'outillage spécialisé et sous réserve que la date effective d'arrivée du navire ne s'écarte pas de plus de vingt-quatre heures en plus ou en moins de celle mentionnée au préavis.

Concernant l'utilisation de l'outillage spécialisé, il faut entendre par priorité d'accostage, le fait que le navire arrivant trouve le poste à quai nécessaire libre et

que, si ce poste est occupé par un navire déjà en opérations, celui-ci reçoit en temps utile de la capitainerie du port l'ordre de mouvement nécessaire pour dégager la portion de quai strictement indispensable à l'utilisation de l'outillage spécialisé par le navire prioritaire.

Le navire prioritaire n'a pas à supporter les frais du déplacement.

b) Terminal à marchandises diverses et conteneurs (TMDC).

La priorité de mise à quai au terminal à marchandises diverses et conteneurs est soumise aux conditions suivantes :

Première priorité : pour les navires porte-conteneurs spécialisés (type cellulaire) d'une ligne régulière agréée du port autonome de Nantes Saint-Nazaire ;

Deuxième priorité : pour les navires d'une ligne régulière agréée du port autonome de Nantes Saint-Nazaire dont, quel que soit leur agencement, une partie des marchandises chargées et/ou déchargées est conditionnée en conteneurs ;

Troisième partie : pour les navires d'une ligne régulière du port autonome de Nantes Saint-Nazaire dont aucune des marchandises chargées et/ou déchargées n'est conditionnée en conteneur.

Les opérations commerciales de navires transportant des marchandises en vrac sec ou liquide sont interdites au TMDC de Montoir, sauf dérogation.

Préavis d'arrivée :

Le bénéfice des dispositions des priorités ci-dessus est subordonné à la fourniture et au respect par le navire demandeur :

- du programme des escales de la ligne régulière publié par l'armateur, un mois avant l'escale ;
- d'un préavis d'escale adressé à la capitainerie du port sept jours avant l'arrivée du navire ;
- d'une demande d'attribution de poste à quai, déposée par le consignataire du navire à la capitainerie du port 48 heures à l'avance, donnant toutes les caractéristiques de l'escale, et notamment la prévision de sa durée ;
- à l'arrivée du navire dans les 24 heures qui suivent l'heure prévue indiquée dans la demande d'attribution de poste à quai.

Entre deux navires bénéficiant d'une priorité de même valeur, l'heure d'arrivée sur rade à l'alignement défini par les bouées « Thérésia » (bâbord) et « Les Chevaux » (tribord) déterminera l'ordre de montée et de mise à quai.

Modalités d'application :

Le navire non prioritaire qui aura été autorisé à accoster au TMDC de Montoir sera mis en demeure, en cas d'arrivée d'un navire qui lui est prioritaire, d'appareiller ou de gagner un poste d'attente désigné par la capitainerie du port au plus tard à l'heure nécessaire pour permettre au navire prioritaire de bénéficier simultanément des premières possibilités du point de vue nautique de mise à quai et du point de vue des horaires de travail portuaire pour commencer ses opérations commerciales.

Les frais entraînés par le départ ou le déplacement du navire sur un autre poste ainsi que les frais de transport terrestre des marchandises attachés à l'escale correspondante sont à la charge du navire non prioritaire.

Le bénéfice de la priorité est subordonné à l'obligation qui est faite au navire prioritaire de commencer ses opérations commerciales dans le délai le plus court compatible avec les horaires de travail du TMDC de Montoir et de les poursuivre sans interruption, compte tenu de ces mêmes horaires de travail, sous peine d'être

mis en demeure de céder la place à un autre navire, même non prioritaire, qui serait en mesure d'y entreprendre sans délai ses propres opérations commerciales.

c) Terminal agro-alimentaire (TAA) de Montoir, poste aval.

1. La priorité est toujours donnée au premier navire arrivé sur rade des Charpentiers tel qu'il est indiqué au règlement particulier de police de la Loire maritime.
2. Un navire prioritaire à quai doit utiliser le maximum d'outillage pour terminer ses opérations commerciales le plus rapidement possible. Cependant, un navire prioritaire n'utilisant pas l'outillage spécialisé du poste TAA4 (EDC Ciment, Portique céréalier) pourra être contraint de déhaler à ses frais sur consigne de la capitainerie vers un autre poste pour terminer ses opérations commerciales si celles-ci ne peuvent se terminer sans retarder de plus de deux pleines mers le navire non prioritaire suivant utilisant l'outillage spécialisé.
3. Un navire non prioritaire peut terminer ses opérations commerciales s'il ne retarde pas de plus de deux pleines mers un navire prioritaire. Dans le cas contraire, il devra libérer le poste à ses frais au plus tard à l'arrivée à quai du navire prioritaire.

d) Conditions d'accostage des navires transportant des produits pétroliers aux appointements du port pétrolier de Donges.

Les navires venant charger ou décharger au port pétrolier de Donges des produits pétroliers pour le compte du groupe Elf Aquitaine, de ses commettants et de ses contractants, bénéficient d'une priorité d'accostage aux appointements pétroliers n° 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de Donges sous réserve du respect des conditions suspensives et résolutives ci-après indiquées.

Préavis d'arrivée :

La société Elf Aquitaine fournira chaque mois le programme des approvisionnements et enlèvements pétroliers qu'elle aura prévus et tiendra le port autonome au courant des modifications concernant ce programme.

Les capitaines de navires transportant des produits pétroliers ou leurs consignataires adresseront à la capitainerie du port un préavis d'escale 48 heures avant l'arrivée au Grand mouillage de la Loire.

Modalités d'application :

Pour bénéficier de sa priorité d'accostage en cas de conflit avec un navire pétrolier tiers ayant demandé le même poste à quai, le navire venant charger ou décharger des produits pétroliers pour le compte du groupe Elf Aquitaine ne devra pas se présenter au Grand mouillage de la Loire avec un retard supérieur à une pleine mer à compter de la pleine mer prévue pour sa mise à quai.

Le navire bénéficiant de cette priorité devra commencer ses opérations commerciales dès sa mise à poste et les poursuivre sans interruption ; il devra quitter l'appointement à la première marée qui suivra la fin de ses opérations commerciales tout en respectant les règles de navigation ci-dessous précisées.

Article 3 : Admission des bâtiments dans le port.

L'admission dans les ports des navires chargés de matières dangereuses est subordonnée aux dispositions du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports et du règlement local pour le transport et la manutention dans la Basse-Loire des matières dangereuses.

Article 4 : (Modifié par les arrêtés n° 11/94 du 19 avril 1994, n° 38/2002)

Autorisation d'entrée et navigation des bâtiments dans les ports, rades et chenaux d'accès.

4.1. Circulation des navires.

a) Au moment d'engainer le chenal, les navires doivent en informer la capitainerie de Saint-Nazaire par VHF et signaler toute anomalie susceptible de compromettre la sécurité de l'escale.

Les navires et bateaux en descente ou en mouvement à l'intérieur du port doivent signaler leur appareillage par VHF à la capitainerie de Saint-Nazaire, de Donges ou de Nantes. Les bateaux navigant en Loire et traversant le port de Nantes devront se signaler en VHF à la capitainerie à la montée et à la descente et au franchissement de la limite amont de la Loire Maritime.

Le port en lourd cumulé de 2 navires en croisement est limité à :

- de jour : 200 000 t.p.l.
- de nuit : 175 000 t.p.l.

Toutefois, si le navire croisant de moindre tonnage peut emprunter la voie de navigation balisée au Nord du chenal entre la pointe de l'Eve et le pont de Saint-Nazaire, cette disposition ne s'applique pas.

Ces conditions pourront être réduites en fonction de la direction et de la force du vent, de la visibilité, du lieu de croisement, des conditions hydrologiques et des qualités nautiques des navires par la capitainerie après consultations des commandants de navire.

b) Pendant le chenalage des navires méthaniers.

Aucun navire ne doit suivre ou précéder un méthanier à moins de deux milles nautiques. Cette distance de sécurité est portée à cinq milles pour les navires allant en amont du poste méthanier.

Pour les navires accostant au terminal à marchandises diverses et à conteneurs :

- la distance de sécurité est de deux milles nautiques lorsque l'accostage se fait cap amont, quelle que soit la longueur du navire ;
- elle est également de deux milles pour les navires d'une longueur inférieure à 150 m et accostant cap aval aux postes situés en aval des postes 1 et 2 du terminal ;
- la distance de sécurité est de cinq milles nautiques pour les navires d'une longueur supérieure à 150 m et accostant cap aval au terminal à marchandises diverses et à conteneurs, quel que soit le poste à quai.

Aucun navire ne doit croiser le navire méthanier dans le chenal en cours de chenalage. Toutefois le croisement est autorisé si le navire croisant emprunte la voie de navigation balisée au Nord du chenal entre la pointe de l'Eve et le pont de Saint-Nazaire. Cette manœuvre peut être interdite par l'autorité portuaire et les commandants de navire peuvent la refuser. Aucune manœuvre de dépassement du méthanier n'est autorisée. Les croisements avec des navires en essai ou sortant de réparation sont interdits.

Ces conditions pourront être modulées en fonction de la direction et de la force du vent, de la visibilité, du lieu de croisement, des conditions hydrologiques et des qualités nautiques des navires par la capitainerie après consultations des commandants de navire.

c) Pour naviguer en Loire Maritime, les bateaux doivent fermer les panneaux de cale, dès l'aval immédiat du port de Nantes.

d) Les navires et bateaux qui naviguent en Loire Maritime doivent ralentir leur vitesse toutes les fois qu'ils passent près des engins en cours de chargement ou chargés de produits de dragage.

Les capitaines, patrons et mariniers obéissent, à cet effet, aux signaux portés par les engins de dragage.

Les dragues stationnaires arrêtent de travailler pour livrer passage aux navires, chaque fois que nécessaire. Pendant cet arrêt de travail, les dragues ainsi que leur matériel se retirent sur l'accote du chenal. Cette manœuvre est commandée suffisamment à temps pour ne retarder, ni gêner en rien la marche des navires.

Les amarres des dragues, pontons et engins de travaux sont disposées de telle sorte qu'elles ne gênent en rien le passage des navires.

c) Les navires doivent ralentir au passage des appontements méthaniers et pétroliers et au droit des installations portuaires, ports de pêche ou de plaisance et devant les embarcadères.

4.2. Cas particulier des navires à fort tirant d'eau.

Les navires à faible tirant d'eau devront manœuvrer de façon à laisser libre le milieu du chenal pour faciliter le mouvement des navires handicapés par leur tirant d'eau.

Les navires handicapés par leur tirant d'eau, tant à la montée qu'à leur descente de la Loire, doivent naviguer dans le Sud du chenal à l'intérieur de la zone du fleuve comprise entre l'appontement d'Indret en aval et le lieu-dit « Usine brûlée » au quai Emile Cormerais en amont.

On entend par navires handicapés par leur tirant d'eau, ceux qui ne peuvent pas naviguer dans la partie Nord du chenal dans la zone sensible indiquée ci-dessus, compte tenu de leur tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible au moment de leur passage.

Ils doivent arborer les marques particulières prévues à la règle 28 en sus de celles prescrites à la règle 23 du décret du 6 juillet 1977 sur les dispositions à prendre pour prévenir les abordages en mer.

Les navires dont le tirant d'eau est moindre et qui naviguent dans la zone sensible du chenal peuvent suivre ou précéder les navires handicapés sans dépasser ni gêner d'aucune façon ces derniers dans leur manœuvre.

Tous les bâtiments doivent impérativement laisser libre la moitié Sud du chenal dans la zone sensible lorsqu'un navire handicapé par son tirant d'eau est signalé descendant dans cette zone par les panneaux prévus ci-après. Dans ce cas, les navires montants bifurquent à Indret vers la partie Nord du chenal, les navires descendants suivent les règles normales de navigation en serrant la berge Nord.

Les montées et les descentes des navires handicapés par leur tirant d'eau s'effectuent alternativement suivant l'ordre décidé par la capitainerie du port de Nantes après avoir pris contact VHF avec les pilotes de ces navires.

Deux panneaux déviant la route des bâtiments non handicapés par leur tirant d'eau, sont mis en place, un sur l'appontement d'Indret, en aval, l'autre à la hauteur du poste 3 du quai Emile Cormerais.

Les deux panneaux de 2,50 m x 2 m portent chacun une flèche donnant le sens de la navigation dans le chenal.

Ces panneaux, lorsqu'ils sont éclairés et surmontés d'un feu occultant de couleur orange, signalent qu'un navire handicapé par son tirant d'eau se trouve dans le chenal profond au Sud du fleuve.

Dans ce cas, tous les navires doivent signaler leur entrée ou leur sortie dans cette zone par VHF à la capitainerie de Nantes et suivre les instructions qui leur seraient données.

Le panneau de l'appontement d'Indret signale aux navires montants d'avoir à se dérouler vers la partie Nord du chenal.

Le panneau du quai Emile Cormerais rétablit les règles normales de navigation.

En cas de panne du feu occultant et de l'éclairage d'un ou des deux panneaux, le navire handicapé par son tirant d'eau émet 4 coups de sifflet longs en engainant le chenal Sud du fleuve et signale son passage aux autres navires par VHF.

En cas de navigation normale, les feux occultant et l'éclairage des panneaux sont éteints.

4.3. Navigation des voiliers, embarcations, engins de servitudes, planches à voile.

Les voiliers et embarcations ne doivent pas gêner la manœuvre des navires dans le chenal. Ils doivent éviter de virer de bord devant un navire isolé ou qui en remorque un autre et de croiser sa route.

Ils doivent, en outre, s'écarter de la route d'un navire ou bateau isolé ou remorqué, au premier coup de sifflet d'avertissement, de manière à ne mettre en aucune circonstance le navire ou bateau dans l'obligation de se déranger de sa route.

Ils doivent également dégager la zone de travail des dragues ainsi que leur lieu de passage pour accéder aux zones de dépôt des produits de dragage.

Pendant la nuit, ils doivent laisser le chenal libre à l'approche des navires et des bateaux navigant isolément ou remorqués.

Il leur est interdit de mouiller sur la route des navires et bateaux. Ils doivent mouiller hors du chenal et le plus près possible de la rive excepté dans les zones d'interdiction définies à l'article 8.1 du présent règlement.

A l'approche d'un navire ou bateau, les pêcheurs doivent manœuvrer leurs filets afin de dégager complètement le chenal suffisamment à temps pour ne pas gêner ledit navire ou bateau.

La pratique de la planche à voile est interdite dans le chenal de navigation balisé.

4.4. Communication radio.

Les navires, bateaux, engins et bacs doivent obligatoirement posséder une liaison radiophonique VHF en bon état de fonctionnement et assurer simultanément une veille sur la fréquence de travail (canal 12) et sur la fréquence de sécurité (canal 16) pendant leur navigation en Loire.

Tout incident intervenant sur les navires naviguant en Loire Maritime doit être annoncé par les intéressés à l'intention des autres navires sur la fréquence de sécurité (canal 16).

Les messages navire-capitainerie ou navire-navire se font sur la fréquence de travail (canal 12). Pendant les manœuvres d'accostage, les navires et remorqueurs peuvent utiliser au choix les canaux 6, 14, 67, ou 69 en puissance réduite.

4.5. Signalisation des bâtiments.

Toute embarcation navigant en Loire Maritime sera tenue de respecter les feux prescrits par la réglementation et porter au moins un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 300 mètres.

Les navires et bateaux arrêtés le long de la rive ou amarrés aux quais ou appontements, ou le long d'un navire ou d'un duc d'Albe, doivent présenter la nuit, s'ils ont plus de 50 m de longueur, un feu blanc placé vers le milieu de la longueur et du côté du chenal.

Ces feux doivent être placés aussi bas que possible et visibles de tous les points du fleuve.

Lorsque deux navires ou bateaux stationnent à couple, seul celui du côté chenal porte le feu blanc.

4.6. Péniches, chalands et convois poussés.

La longueur maximum des convois est fixée à 200 m à Laval de Cordemais et à 130 m à l'amont de Cordemais.

Toutefois, à l'amont de Cordemais, cette longueur peut être augmentée à la condition d'embarquer un pilote et de réguler ce convoi dans le trafic portuaire.

Les convois constitués de plusieurs barges doivent être symétriques et être suffisamment brêlés pour assurer une bonne gouverne.

4.7. Crues du fleuve Loire.

Consignes particulière au port de Nantes en période de crue :

Quand la hauteur de la basse mer à Nantes est supérieure à 3 m, les chalands ne sont autorisés à appareiller que si leur puissance motrice leur permet de remonter le plus fort courant de jusant.

De nuit, des interdictions de navigation peuvent être imposées aux navires qui ont à se déplacer de l'amont vers l'aval du port par leurs propres moyens.

Basse mer > à 4 m à Nantes : la capitainerie peut imposer aux navires des remorqueurs supplémentaires ;

Basse mer > à 5 m : pas d'appareillage de nuit pour les grands navires ;

Basse mer > à 6 m : pas d'appareillage de nuit.

Les hauteurs mentionnées ci-dessus sont relevées au marégraphe de Nantes-Chantenay et calculées par rapport au zéro des cartes marines.

4.8. Passages d'eau départementaux de Basse-Indre et du Pellerin.

Quand un navire ou bateau entre dans l'une des zones déterminées par les deux amers ci-dessous, le bac des passages d'eau départementaux doit attendre pour quitter sa cale ou son ponton que le bâtiment soit passé.

- *zone du bac de Basse-Indre :*

- amont : ligne électrique haute tension 220 kV traversant la Loire ;
- aval : borne n° 32 en rive Nord, nouvel appontement d'Indret en rive Sud.

- *zone du bac du Pellerin :*

- amont : feu de Port Launay en rive Nord, mât de l'épave de l'« Antarkis » à la Télindière en rive Sud ;
- aval : borne n° 28 en rive Nord, poste d'accostage aval de l'Atelier du port autonome au lieu-dit « Les Coteaux », en rive Sud.

Si, par suite d'une circonstance quelconque, un navire ou bateau se trouve en marche dans l'une des zones ci-dessus, en même temps qu'un bac, ce dernier doit manœuvrer dans tous les cas pour laisser la route libre au navire ou bateau.

Les bacs qui franchissent la Loire doivent posséder les feux de route réglementaires suivants :

- un feu blanc, en tête de mât, visible sur tout l'horizon ;
- au-dessous de ce feu, deux guirlandes de feux colorées superposées et espacées d'1 m au moins, l'une rouge sur vert, l'autre vert sur rouge le feu inférieur se trouvant à 6,50 m au moins au-dessus de la flottaison.

L'intensité de ces feux doit être suffisante pour qu'ils soient visibles à une distance d'au moins un mille ; les guirlandes sont allumées alternativement vert sur rouge quand le bac va de la rive Nord à la rive Sud et rouge sur vert lorsqu'il va dans le sens inverse.

Le feu blanc doit être éteint lorsque le bac commence à traverser le fleuve.
Le bac ne porte pas de feu de poupe ni de feux de côté.

4.9. Dispositions particulières diverses.

a) Les capitaines et patrons doivent informer par tous moyens la capitainerie du port du naufrage ou de l'échouement de leur navire ou bateau.

Les marins ou mariniers témoins d'un naufrage ou d'un échouement doivent, de la même manière, alerter dans les plus brefs délais la capitainerie du port.

b) Les mouillages individuels ou collectifs sur corps morts sont réglementés.

c) Les zones où le stationnement des bateaux de plaisance dans les bassins du port de Saint-Nazaire est toléré sont fixées par la capitainerie. Celle-ci peut en modifier l'emplacement ou les délimitations sans préavis en fonction des besoins de l'exploitation du port.

d) Toute embarcation non insubmersible doit disposer d'une bouée munie d'un orin de 30 mètres frappé sur elle pendant sa navigation en Loire Maritime.

Article 5 : Déclaration d'entrée et de sortie.

Cette déclaration transmise au capitaine du navire par le pilote, sur rade ou au plus tard à l'accostage, sera remise à l'officier de port après avoir été complétée.

La sortie du navire est conditionnée au dépôt préalable d'une « demande de sortie » spécifique à déposer à la capitainerie 3 heures avant l'appareillage. Dans le cas de sortie au cours de la nuit, la demande de sortie doit être déposée avant 18 heures. En cas de report de la sortie, la capitainerie doit être avisée dans les plus brefs délais ; une nouvelle « demande de sortie » étant alors à produire.

Les pilotes, remorqueurs et lamaneurs ne sont autorisés à servir les navires qu'après en avoir reçu l'accord de la capitainerie.

Article 6 : Bâtiments de pêche, de plaisance, bateaux, embarcations.

Ces navires n'ont pas accès aux postes commerciaux.

Article 7 : Bâtiments militaires français et étrangers (pour mémoire).

Article 8 : Mouillage et relevage des ancres.

Outre l'interdiction générale – sauf en cas de force majeure – de mouillage des ancres dans les passes, prévue au règlement général des ports maritimes, les mouillages dans les zones définies ci-après sont interdits :

8.1. Dans une bande de 50 m.

- devant et de part et d'autre des postes commerciaux ;
- au droit des traversées de câbles et canalisations sous fluviales signalées en rives.

8.2. Port de Nantes.

- dans la partie comprise entre le quai amont de Cheviré, à l'amont, et le lieu-dit « Port Lavigne » à l'aval ;
- dans la zone d'évitage de Trentemoult jusqu'aux bouées jaunes délimitant ladite zone vers la rive Sud.

8.3. Ports de Basse-Indre et du Pellerin.

Il est interdit aux navires et bateaux de mouiller d'une rive à l'autre sur la route que les bacs doivent parcourir en ligne directe.

Sauf autorisation spéciale délivrée par le directeur de l'ECAN d'Indret, il est interdit aux navires, bateaux, engins flottants, plaisanciers et pêcheurs de mouiller entre le chenal de navigation et Indret dans la partie comprise entre le feu d'Indret et la cale Ouest d'accès au bac.

Cette interdiction ne s'applique pas aux dragues et engins de servitude du port autonome ou travaillant pour le compte de ce dernier. Le directeur de l'ECAN d'Indret sera tenu informé de leur présence.

Article 9 : Mouvements des navires.

9.1. Toute modification de balisage nécessitée pour faciliter les mouvements de navires de grande dimension pourra être exigée par la capitainerie du port et sera mise à la charge du navire.

9.2. Sécurité et assistance – incendie : lorsqu'un moyen spécifique de sécurité sera mis en œuvre, il sera à la charge du navire assisté.

Article 10 : *(Modifié par l'arrêté n° 89/2004 du 09 septembre 2004)*

10.1. Amarrage.

Les capitaines sont tenus de prendre toutes dispositions pour qu'au cours des manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de déhalage, leur bâtiment n'occasionne aucun dommage aux ouvrages, installations, engins sur rails et appareils fixes. Ils sont tenus de faire mettre et maintenir en place les défenses mobiles nécessaires.

L'amarrage des navires dans l'estuaire doit être renforcé pour tenir compte des efforts dus au courant.

Dans tous les cas, le capitaine est responsable de l'amarrage et de la tenue à quai de son navire. La capitainerie peut lui imposer toute disposition qu'elle estimera nécessaire, notamment l'emploi d'amarres supplémentaires et/ou d'amarres de postes.

Les consignes de sécurité propres à chaque poste recevant des matières dangereuses précisent les précautions à prendre dans chaque cas.

Un ou plusieurs remorqueurs de veille peuvent être prescrits par la capitainerie en cas de risque ou d'incident.

Tout pétrolier ou gazier de plus de 6000 tonnes manoeuvrant aux postes 3 et 4 de Donges doit requérir l'assistance de remorqueurs lorsque la manœuvre envisagée, accostage ou appareillage, doit être effectuée en dehors de l'étale de pleine mer. Les navires équipés d'un propulseur d'étrave peuvent être dispensés de cette disposition.

10.2. Exercices du remorquage et du lamanage.

10.2.1. Dispositions communes.

Le recours aux services portuaires de remorquages et de lamanage n'est pas obligatoire. Tout capitaine de navire ou bateau est libre de faire appel ou non à ces services.

L'exercice du remorquage et du lamanage est soumis à l'agrément du directeur du port.

Pour être agréées, les entreprises de remorquage et de lamanage sont tenues de présenter une demande écrite au directeur du port précisant :

- les moyens qu'elles proposent de mettre en œuvre, y compris les moyens de substitution appelés à pallier les défaillances (avaries, arrêts techniques, etc.), pour remplir l'ensemble des dispositions prévues au présent règlement ;
- les conditions générales d'exécution du service portuaires qu'elles proposeront aux usagers ;
- les mesures qualité, sécurité, environnement, qu'elles comptent mettre en œuvre dans l'exercice de leur activité.

Sans préjudice des réglementations en vigueur, l'obtention ou le maintien de l'agrément d'une entreprise pour l'exercice du remorquage ou du lamanage dans le port de Nantes Saint-Nazaire délivré par le directeur du port est subordonné aux conditions suivantes :

- les matériels que l'entreprise propose de mettre et de maintenir en service doivent être adaptés aux tâches auxquelles ils sont destinés et être maintenus en bon état de fonctionnement ;
- l'entreprise est tenue de satisfaire toute demande de service pour lequel elle est agréée dans la mesure où le matériel demandé est disponible ;
- aucune discrimination ne doit être opérée entre les demandeurs ;
- l'entreprise agréée doit respecter les priorités de mouvements des navires et bateaux fixées par la capitainerie pour l'exécution de son service ;
- l'entreprise sera soumise à des conditions d'exploitation du service portuaire fixées par le directeur du port dans un cahier des charges annexé à la décision d'agrément.

L'entreprise agréée répond devant le directeur du port du respect des dispositions communes et particulières relatives à l'exercice de leur activité de service portuaire ainsi que des clauses et conditions du cahier des charges annexé à la décision d'agrément qui leur a été délivrée.

Faute de les respecter, l'entreprise sera mise en demeure par le directeur du port et devra alors prendre immédiatement les mesures nécessaires pour satisfaire aux dites conditions.

Après une mise en demeure restée sans effet, il pourra être prononcé la suspension ou la déchéance de l'agrément par décision du directeur du port, le ou les responsables de l'entreprise entendus. L'entreprise considérée devra alors avoir cessé toute activité sur le port dans un délai de trois mois.

L'agrément n'est pas transmissible à une autre entreprise.

10.2.2. Dispositions particulières.

a) Exercice du remorquage portuaire.

En exécution d'un contrat de remorquage, l'entreprise de remorquage agréée met à la disposition du navire ou bateau contractant, à l'intérieur des limites de la circonscription du port autonome de Nantes Saint-Nazaire, la traction, c'est-à-dire la force motrice de ses remorqueurs en état de navigabilité et les services des ses équipages, que le remorqué ait ou non un équipage.

Comme il est dit à l'article 9 du règlement général de police, la capitainerie peut imposer aux capitaines de navires et bateaux l'assistance de remorqueurs.

L'entreprise assurant un service portuaire de remorquage soumet à la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire ses projets de tarifs accompagnés des conditions générales de tarifications, des modalités d'exécution du service et des moyens mis en œuvre.

Avant la réunion de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, les exemplaires du dossier, accompagnés de justificatifs économiques et financiers, sont déposés simultanément auprès du Préfet et auprès du directeur du port.

L'avis de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire est transmis au préfet, au plus tard vingt-cinq jours après le dépôt des projets de tarifs.

En cas d'accord des deux tiers des présents et de la majorité des membres de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, les tarifs peuvent être mis en application dès leur transmission au préfet. Dans le cas contraire, les tarifs ne peuvent entrer en vigueur que quinze jours après réception du procès verbal de la réunion de la commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire par le préfet et à condition que, pendant ce délai, celui-ci n'ait pas notifié d'opposition à l'entreprise.

b) Exercice du lamanage.

Le lamanage portuaire est l'activité qui consiste à assurer l'amarrage et le désamarrage des navires et bateaux lors de leur arrivée, de leur départ, de leurs mouvements dans le port ainsi que leur déhalage éventuel.

En sus du lamanage stricto sensu ainsi défini, les services portuaires de lamanage pourront à titre de prestations complémentaires, sur demande des capitaines de navires ou bateaux, ou des autorités portuaires, comprendre :

- la surveillance des amarres, notamment aux postes d'accostage soumis à la marée ou à des conditions particulières de flot ;
- la mise en place de barrages anti-pollution ;
- le transport de personnels ou de matériels sur rade et d'avitaillement maritime ;
- la fourniture de complément d'équipages ou d'équipages complets ;
- les prestations de tractions ne nécessitant pas le recours à un remorqueur.

Ils seront alors tenus de disposer du matériel et du personnel suffisant pour effectuer ces prestations qui feront partie intégrante du lamanage.

La capitainerie peut imposer aux capitaines de navires et bateaux l'assistance d'un service de lamanage agréé par le directeur du port lorsqu'elle estimera que l'équipage n'est pas en mesure d'effectuer les opérations de lamanage de manière satisfaisante en toute sécurité, tant pour le navire ou bateau que pour les installations portuaires.

Outre l'équipage du navire ou bateau, conformément aux usages maritimes, seuls les lamaneurs des entreprises agréées par le directeur du port peuvent participer aux opérations d'amarrage des navires.

Les tarifs et prestations complémentaires du service portuaire de lamanage du port autonome de Nantes Saint-Nazaire suivent les procédures définies au code des ports maritimes en matière de redevances d'usage de l'outillage public en tant que services accessoires fournis par le port.

Les tarifs et prestations complémentaires de lamanage fournis par les entreprises agréées sont fixés dans le respect des règles et pratiques commerciales en vigueur.

Article 11 : Déplacement sur ordre (pour mémoire).

Article 12 : Personnel à maintenir à bord (pour mémoire).

Article 13 : Manœuvre de chasse, vidange, pompage (pour mémoire).

Article 14 : Affectation des quais – Durée des opérations commerciales

Par ordre de priorité, les postes à quai du port sont affectés aux opérations commerciales, éventuellement à la réparation navale ; puis enfin au stationnement.

Les navires à quai doivent entreprendre leurs opérations de chargement ou de déchargement dès que possible en fonction des horaires de travail du port et le poursuivre avec célérité jusqu'à leur achèvement.

La capitainerie du port peut mettre en demeure un navire de continuer ses opérations de chargement ou déchargement aux cadences normalement permises par les outillages portuaires utilisés.

Nonobstant les dispositions de l'article 2 du présent règlement, quand un navire est attendu avant la fin des opérations commerciales du navire à quai, ce dernier devra faire usage au maximum des moyens de manutention utilisables, compte tenu des horaires de travail en vigueur au port, us et coutumes et des règles de sécurité.

Un navire peut, pour laisser la place à un navire suivant, être mis en demeure de quitter son poste à la première marée suivant la fin de ses opérations et lui permettant de sortir du port, sous réserve des règles de sécurité.

Un navire peut, nonobstant l'alinéa précédant, être mis en demeure de quitter son poste à quai dès la fin de ses opérations commerciales. Les frais du déplacement sont alors à charge du navire demandeur.

Si un navire a été placé, à sa demande, en chevauchement de deux postes à quai et qu'un autre navire a besoin d'utiliser un des deux postes, le premier navire peut être mis en demeure de déhaler à ses frais.

Par ailleurs, le directeur du port peut arrêter les cadences minimales journalières de chargement ou de déchargement des navires.

L'évacuation des marchandises devra suivre les cadences de manutention.

Article 15 : Durée d'occupation des postes, quais et terre-pleins.

Les engins de pêche tels que funes, chaluts, filets, panneaux de chaluts, viviers ne devront séjourner sur les quais et terre-pleins affectés aux activités de la pêche que le temps nécessaire à leur réparation. Ils sont interdits sur quais et terre-pleins commerciaux.

Ces engins pourront être enlevés d'office par le personnel du port autonome à la demande de la capitainerie pour séjour abusif. Ils ne seront restitués à leur propriétaire qu'après paiement des frais engagés par le port autonome.

Article 16 : Conservation du plan d'eau et des profondeurs des bassins (pour mémoire)

Article 17 : Propreté des eaux du port.

Les résidus ou mélanges d'hydrocarbures tels qu'huiles usées, eaux de cale, eaux de lavage des citernes ou soutes ayant contenu des hydrocarbures ou des produits chimiques, ainsi que tous déchets liquides provenant des navires, ne peuvent être évacués que par voie terrestre par les soins d'une société habilitée.

A défaut, les huiles usées peuvent être recueillies dans des fûts convenablement fermés, sous réserve d'être évacués à destination d'une entreprise de traitement agréée avant le départ du navire.

Article 18 : Ramonage et incinération des déchets (pour mémoire)

Article 19 : Marchandises infectes (pour mémoire)

Article 20 : Nettoyage des quais et terre-pleins

Les entreprises qui sont autorisées à occuper un terre-plein pour y effectuer des dépôts doivent en assurer la propreté permanente à leurs frais par le balayage et l'enlèvement de tous les déchets, détritiques et matériaux divers. Ils doivent également assurer la propreté permanente des voies de circulation et voies ferrées.

Article 21 : Restriction concernant l'usage du feu (pour mémoire)

Article 22 : Interdiction de fumer (pour mémoire)

Article 23 : Consignes de lutte contre les sinistres (pour mémoire)

Article 24 : Réparations et essais de machines (pour mémoire)

Article 25 : Mise à l'eau des bâtiments

Les conditions de lancement ou de mises à l'eau de bâtiments et navires sont définies par des arrêtés particuliers.

Article 26 : Epaves et bâtiments vétustes ou désarmés.

Le délai de remise en état ou l'enlèvement des bâtiments hors d'état de naviguer, risquant de couler ou de causer des dommages aux bâtiments ou ouvrages environnants, sera fixé par la capitainerie.

Si les travaux n'ont pas été effectués dans les délais impartis, le propriétaire sera mis en demeure d'évacuer son bâtiment de la zone portuaire ou de le détruire sur place, et d'en évacuer les restes.

Article 27 : Conservation du domaine public.

Le camping, le caravanning et le stationnement des nomades sont interdits.

Article 28 : (Modifié par l'arrêté n° 38/2002 du 03 juin 2002)

Accès des personnes sur le port autonome – zone réglementée.

28.1. Zones interdites.

L'accès du public est interdit dans les zones suivantes :

- quais et terre-pleins durant le temps où s'effectuent des opérations de manutention ;
- quais ou appontements où transitent des matières dangereuses ;
- appontements du terminal Charbonnier de Montoir ;
- ducs d'albe et passerelles attenantes ;
- terre-pleins de la forme écluse Louis Joubert de Saint-Nazaire ;
- terre-pleins des formes de radoub de Penhoet à Saint-Nazaire ;
- terre-pleins enclos du terminal à marchandises diverses et à conteneurs et du poste roulier ;
- bajoyers des écluses d'accès au port de Saint-Nazaire ;
- hangars portuaires ;
- voies de desserte et aires d'évolution du centre roulier.

Ne peuvent accéder aux zones précitées que les personnes détentrices de l'un des titres énumérés à l'article 28.4, dans la stricte limite de leurs attributions professionnelles respectives, ainsi que les personnes autorisées en vertu de l'article 28.5.

28.2. Le directeur du port autonome peut ordonner la délimitation des zones interdites temporairement par des clôtures ou tout autre moyen de signalisation, pour des raisons de sécurité et chaque fois que les nécessités de l'exploitation portuaire le rendent nécessaire.

Les conditions d'accès à ces zones sont celles définies à l'article 28.1 – alinéa 2.

28.3. Stationnement.

Le stationnement des personnes est strictement interdit sur les ouvrages suivants :

Ponts mobiles, bajoyers d'écluses, formes de radoub, portes d'écluses et de formes, voies ferrées, grues et voies de roulement, massifs d'amarrage, engins de toutes sortes, passerelles des ducs d'albe, ouvrages et pontons de service.

Chaque fois que les nécessités de l'exploitation portuaire le rendent nécessaire, le directeur du port autonome peut étendre l'interdiction de stationnement à des secteurs déterminés.

28.4. Titre d'accès.

Les titres permettent l'accès pour motifs professionnels aux zones réglementées sont les suivants :

a) Carte d'identité professionnelle :

- pour les fonctionnaires ou agents des collectivités ou services publics appelés pour les besoins de leur service à pénétrer ou à circuler sur les dépendances ou ouvrages portuaires ;
- pour les pilotes.

b) Carte d'accès munie d'une photographie d'identité délivrée par le directeur du port après avis du chef du service de la police de l'air et des frontières chargé du contrôle de l'ensemble portuaire. Cette carte est délivrée sur demande aux personnes suivantes :

- agents du port autonome appelés par leur fonction à intervenir dans les zones réglementées ;
- agents du remorquage et du lamanage ;
- usagers du port et leurs personnels appelés par leur fonction à intervenir dans les zones réglementées. Cette disposition s'applique notamment aux consignataires de navires, transitaires et commissionnaires en douane, courtiers maritimes, entrepreneurs de manutention, avitailleurs ;
- dockers immatriculés au registre des BCMO du port de Nantes Saint-Nazaire ;

- c) **Livret professionnel maritime, ou équivalent, pour les marins des bâtiments en escale.**
- d) **Les usagers occasionnels pourront obtenir, sur présentation d'une pièce d'identité, une autorisation ponctuelle d'accès délivrée par le directeur du port autonome ou la capitainerie, par délégation.**

Dans les zones réglementées, les agents de la force publique, les officiers de port ainsi que les gardiens dûment habilités peuvent exiger à tout moment la présentation des titres d'accès.

28.5. Accès à bord des navires.

- a) **L'accès à bord des bâtiments de toute personne étrangère à l'équipage est subordonné à la représentation d'une autorisation délivrée par le chef du service de la police de l'air et des frontières chargé du contrôle de l'ensemble portuaire.**

Cette autorisation est délivrée à la requête du commandant du navire ou de l'armateur, sur la demande des intéressés, et sur motifs justifiés.

- b) **La possession de l'un des titres d'accès visés à l'article 28.4 du présent règlement vaut, sauf interdiction formelle de la police de l'air et des frontières, autorisation d'accès à bord des bâtiments pour motif professionnel.**
- c) **Il est fait obligation aux commandants de bâtiments de faire assurer en permanence le contrôle des passerelles d'accès de manière à interdire l'accès à bord à toute personne non autorisée conformément aux alinéas a et b ci-dessus.**
- d) **Par dérogation, à l'occasion d'escales de bâtiments dont la visite est autorisée par son commandant, avec l'accord du directeur du port et l'avis du service chargé de la police de l'aire de des frontières, l'accès du public à bord de ces bâtiments sera libre.**
- e) **Sont dispensés d'autorisation sur présentation, à toute réquisition, d'un justificatif de leur qualité : les armateurs et leurs agents ainsi que les représentants consulaires de la nation intéressée lorsqu'il s'agit d'un bâtiment étranger.**
- f) **Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'accomplissement des formalités exigées, le cas échéant, par le service des douanes ou au titre d'autres règlements.**

28.6. Gardiennage.

Suivant les nécessités de l'exploitation, un service de gardiennage peut être assuré aux portes des enceintes portuaires par un organisme agréé.

28.7. Commerce ambulants.

L'exercice d'activités de colportage ou de commerce ambulants est interdit sur les quais, terre-pleins, et toutes autres dépendances du port, sauf autorisation particulière délivrée par le directeur du port.

28.8. Pêche.

La pêche est interdite :

- a) **dans les bassins du port de Saint-Nazaire ;**
- b) **à moins de 80 m des navires amarrés aux appontements 1 et 2 du terminal méthanier de Montoir ;**
- c) **lorsqu'il n'y a pas de navires amarrés à ces derniers appontements, la distance est ramenée à 50 m de l'appontement ;**

- d) à moins de 50 m des navires amarrés aux appontements à matières dangereuses suivants :**
- poste 2, 3, 4, 5, 6, 7 de Donges ;
 - poste à liquide de Montoir ;
 - poste Arceau de Donges ;
 - postes 1 et 3, Emile Cormerais de Nantes ;
 - poste Sodepal de Nantes.
- e) lorsqu'il n'y a pas de navires amarrés aux postes de l'article précédent, la distance est ramenée à 25 m du poste ;**
- f) à moins de 50 m des navires pétroliers, méthaniers ou tout navire chargé de matières dangereuses en manœuvre ou en navigation.**

Article 29 : Circulation et stationnement des véhicules.

29.1. Circulation.

Les quais, voies de desserte et terre-pleins ne sont pas ouverts à la circulation publique. Sans déroger aux règles définies par l'article 28 du présent règlement, ne sont autorisés à y circuler que les seuls véhicules appelés à pénétrer dans le port pour l'exécution des travaux, les besoins de l'exploitation et des activités commerciales particulières qui s'y déroulent.

La circulation ne peut s'y effectuer que dans la mesure où les véhicules ont la place disponible pour se déplacer en sécurité entre les marchandises et les engins de manutention et sous réserve qu'elle n'apporte aucune gêne aux opérations de manutention des marchandises.

La vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h pour les véhicules de tourisme et à 20 km/h pour les véhicules utilitaires.

Sur les voies portuaires ouvertes à la circulation publique, la circulation des véhicules est soumise aux prescriptions du code de la route.

29.2. Stationnement.

Le stationnement des véhicules appelés à pénétrer dans le port est interdit en dehors de parkings aménagés à cet effet. L'accès à ces parkings est interdit aux véhicules non autorisés à circuler sur le port conformément à l'alinéa 29.1.

Le stationnement des véhicules est interdit sur les ouvrages et leurs annexes tels que ponts mobiles, bajoyers d'écluse, formes de radoub, portes d'écluses et de formes, voies ferrées, voies de grues, hangars.

Toutes les dispositions législatives ou réglementaires relatives à la mise en fourrière des véhicules sont applicables sur les terres-pleins et les chaussées portuaires.

Article 30 : Dépôt des marchandises.

Les marchandises doivent être déposées en tenant compte des instructions données par le directeur du port.

Il peut être prescrit au propriétaire ou au consignataire de la marchandise, s'il est connu ou présent, ou à défaut à l'auteur du dépôt ou des manutentions, de modifier le rangement et l'arrimage. Les frais afférents sont à leur charge.

Article 31 : Rangement des appareils de manutention (pour mémoire).

Article 32 : Exécution des travaux et d'ouvrages (pour mémoire).

Article 33 : manœuvres des amarres (pour mémoire)

Article 34 : Le présent règlement particulier pourra être complété autant que de besoin par des consignes provisoires spécifiques, prises par le directeur du port.

Article 35 : Le présent règlement particulier annule et remplace les arrêtés des 13 avril 1978, 24 mars 1981 et 26 décembre 1986 relatifs à la police des ports.

Article 36 : Le secrétaire générale de Loire Atlantique, les administrateurs en chef des affaires maritimes, chefs des quartiers de Nantes et Saint -Nazaire, le colonel commandant le groupement de gendarmerie de Loire Atlantique, le directeur départemental des polices urbaines de Loire Atlantique, le chef du service départemental des douanes, le chef du service départemental de la police de l'air et des frontières, le directeur du port autonome de Nantes Saint -Nazaire sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs du département de Loire Atlantique et dans deux journaux habilités à recevoir les annonces officielles.

Signé : le vice-amiral d'escadre Lefebvre
préfet maritime de la deuxième région

Signé : le préfet de la région des Pays de Loire
Alain Ohrel