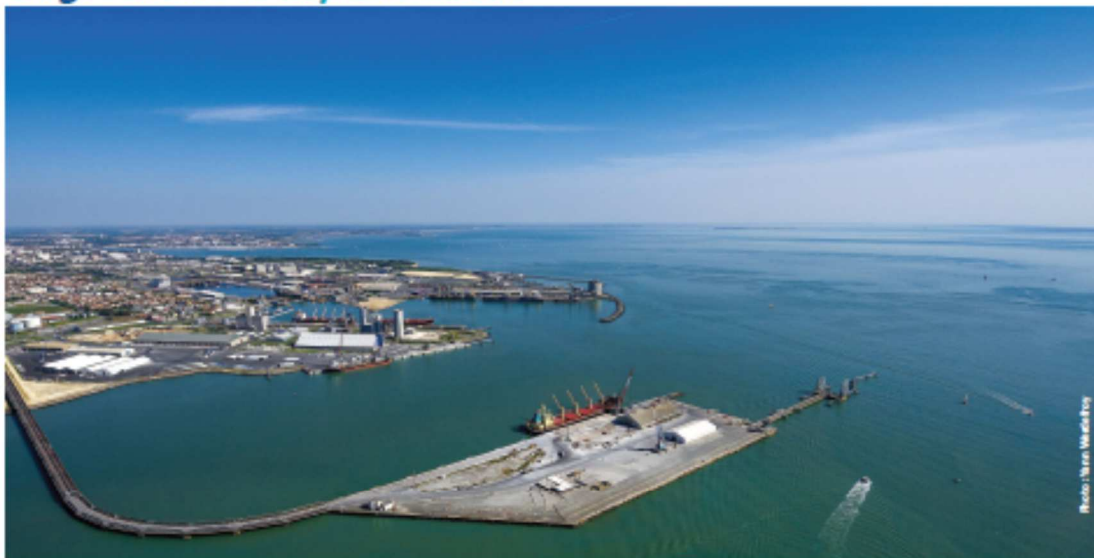


Règlement d'exploitation



Date d'entrée en vigueur : 1^{er} juin 2019



Port Atlantique La Rochelle
CS 70394 – 17001 La Rochelle Cedex 1
Tél. 33 (0)5 46 00 53 60
contact@larochelle-port.eu

PREAMBULE

La mise en œuvre de la réforme portuaire induit une évolution du Règlement d'exploitation du Grand Port Maritime de la Rochelle par la suppression totale du chapitre relatif aux prestations de services Conduite, Exploitation, Maintenance et Nettoyement fournies par le Port.

Le Chapitre 1 traite désormais des sujets « Foncier et Immobilier », le chapitre 2 du « Pôle de Réparation et de Construction Navale » et le chapitre 3 des règles concernant « les Mouvements des Navires »

Ce document a fait l'objet, dans sa version projet, d'échanges au sein des commissions du Conseil de Développement, ainsi que d'une présentation en séance plénière le 11 mai 2012.

Le Chapitre 3.9.1 : « Pose et dépose des coupées de terre » a été approuvé en Directoire du 11 février 2014.

NOTA

Le terme de « Client » désigne l'utilisateur direct des prestations du Grand Port Maritime de La Rochelle sur l'ensemble de son domaine. Le « Client » est donc la personne physique ou morale liée au Grand Port Maritime de La Rochelle par une commande.

Ce « Client » peut être notamment un armateur, un capitaine de navire, un maître d'œuvre mandaté par un armateur, une entreprise de manutention, une société industrielle ou commerciale, etc.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPM LR) est désigné ci-après par « le Port ».

SOMMAIRE

1 FONCIER ET IMMOBILIER.....	7
1.1 Hangars et terre-pleins.....	7
1.1.1 Hangars	7
1.1.2 Terre-pleins.....	7
1.1.3 Bord à quais publics exploités par le Port.....	7
1.1.4 Autres dispositions	8
1.1.6 Admission des marchandises.....	8
1.1.7 Pièces justificatives	9
1.1.8 Conditions de dépôts des marchandises dans les biens fonciers et immobiliers	9
1.1.9 Modifications et dommages causés aux biens fonciers et immobiliers	10
1.1.10 Dommages causés aux marchandises.....	11
1.1.11 Responsabilité	11
1.1.12 Recours	11
1.1.13 Accès aux biens fonciers et immobiliers, notamment les hangars et terre-pleins.	11
1.1.14 Nettoyement des bords à quais publics exploités par le Port.....	12
1.1.15 Nettoyement des hangars et terre-pleins hors convention de terminal	12
1.2 Charge admissible sur les quais et les terre-pleins.....	14
1.2.1 Charges admissibles sur les quais	14
1.2.2 Charges admissibles sur terre-pleins	14
1.3 Conditions d'application des tarifs.....	14
1.3.1 Conditions particulières d'occupation des biens fonciers et immobiliers	15
1.3.2 Manifestation recevant du public	15
2 POLE DE REPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALE.....	17
Préambule.....	17
2.1 Conditions générale d'utilisation du PRCN	17
2.1.1 Contrôle d'accès Terrestre	17
2.1.2 Régulation des mouvements.....	17
Se reporter au chapitre 8.3 de l'arrêté préfectoral N° 2018-802 du 24 avril 2018 portant Règlement particulier de Police du Grand Port Maritime de La Rochelle.	17
2.1.3 Horaires d'activité.....	17
2.1.4 Plan de circulation du PRCN.....	17
2.1.5 Responsabilités générales des Clients.....	18
2.1.6 Gestion des déchets	19
2.1.7 Cas particulier d'un navire en avarie	19
2.1.8 Cas particulier d'un navire en difficulté	19
2.2 Conditions d'utilisation de l'élévateur à bateaux et de l'aire de carénage.	20
2.2.1 Caractéristiques des navires	20

2.2.2	Prise de commande pour l'élèveur à bateaux et le terre-plein de carénage.....	20
2.2.3	Modifications du programme de l'élèveur à bateaux.....	21
2.2.4	Organisation de l'aire de carénage.....	23
2.2.5	Utilisation de la darse de l'élèveur à bateaux	24
2.2.6	Hissage et mise à l'eau d'un navire dans la darse.....	24
2.2.7	Attinage sur l'aire de carénage.....	25
2.2.8	Durée d'occupation de l'aire de carénage	25
2.2.9	Conservation du matériel par les Clients	25
2.2.10	Séjour sur l'aire de carénage.....	26
2.2.11	Fourniture de courant électrique basse tension et eau douce.....	28
2.2.12	Fourniture de passerelles d'accès au navire	29
2.2.13	Remise à l'eau du bateau.....	29
2.2.14	Prévention de la Pollution.....	29
2.2.15	Tarifs d'usage - Application	30
2.2.16	Assurances	31
2.3	Conditions d'utilisation des formes de radoub.....	33
2.3.1	Capacité d'accueil.....	33
2.3.2	Réservation d'une Forme	34
2.3.3	Préparation de l'assèchement d'un navire en forme.....	34
2.3.4	Opération d'assèchement d'un navire dans la forme.....	38
2.3.5	Séjour du navire dans la forme.....	39
2.3.6	Remise en eau du navire	41
2.3.7	Tarifs d'usage – Application	41
2.3.8	Assurances	41
2.4	Conditions d'utilisation des quais de réparation à flot	43
2.4.1	Désignation des quais	43
2.4.2	Prestations du Port.....	43
2.4.3	Obligations des Clients.....	43
2.4.4	Fourniture de courant électrique basse tension et mesures de sécurité	44
2.4.5	Tarifs Publics – Application	44
3	CONDITIONS D'EXPLOITATION.....	46
3.1	Objet	46
3.2	Exploitation des terminaux	46
3.3	Demande de Place à Quai (DPQ)	46
3.4	Demande de sortie (DS).....	47
3.5	Demande de déhalage (DH)	48
3.6	Mouvements de navires	48

3.6.1 Définitions	48
3.6.2 Généralités.....	49
3.6.3 Cas des navires limités par leur tirant d'eau	50
3.7 Affectation des postes à quai des terminaux non conventionnés.....	50
3.7.1 Règle générale.....	50
3.7.2 Utilisation des rampes RORO 1 et RORO 2	51
3.8 Affectation des postes à quai sur les terminaux conventionnés	51
3.8.1 Cas général.....	51
3.8.2 Ordre d'Affectation des postes à quai entre les différents terminaux	51
3.8.3 Règles de stationnement.....	53
3.8.4 Déhalage	53
3.9 Opérations spécifiques.....	53
3.9.1 Pose et dépose des coupées de terre	53
3.9.2 Dépôts des marchandises et nettoyage des quais et terre-pleins	53
3.9.3 Avitaillements	54
3.9.4 Travaux à chaud	54
3.9.5 Fourniture d'eau douce	54
3.9.6 Entreprises extérieures	54
3.10 Suspension des opérations.....	54
3.11 Conditions normales d'exploitation du Bassin à Flot.....	55
3.11.1 Ecluse du Bassin à Flot.....	55
3.11.2 Bassin à Flot	55
3.11.3 Quai Camaret.....	56
3.12 Opérations de sablage	56
3.13 Lavage de coque	56
3.14 Mise en sécurité des navires de pêche de Chef de Baie au Bassin à Flot.....	57
3.15 Appontement pétrolier	57
3.15.1 Conditions de sécurité des navires citernes aux appontements pétroliers	57
3.15.2 Restrictions d'accostage	57
3.15.3 Conditions de déconnexion des bras.....	58
3.15.4 Conditions exceptionnelles.....	58
3.15.5 Remorqueurs de sécurité	58
3.16 Restriction d'accostage au Quai Lombard	60
3.17 Restriction d'accostage au Môle d'Escale	60
3.18 Anse Saint-Marc.....	60
3.19 Remorquage	60

3.20 Répartition des moyens d'assistance à la manœuvre dans les conditions normales d'exploitation.....	61
3.21 Atteinte au domaine public.....	61
3.22 Déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires.....	62
3.22.1 Points MARPOL.....	62
3.22.2 Interventions des prestataires déchets.....	62
3.22.3 Eaux de lavage de cale des navires transportant du vrac sec.....	62

PARTIE I

FONCIER ET IMMOBILIER

1 FONCIER ET IMMOBILIER

Nota : La partie « Foncier et immobilier » s'applique aux biens fonciers et immobiliers (terre-pleins, bâtiments, bureaux et locaux d'activités) du Port mis à disposition des Clients. Toutefois, lorsque les biens fonciers et immobiliers du Port sont mis à disposition des Clients dans le cadre de conventions de terminal (plans annexés au présent Règlement d'exploitation) ou de conventions portant autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime du Port ou tout autre contrat stipulant les conditions d'occupation, alors, les conditions d'occupation établies dans lesdites conventions ou lesdits contrats qui viendraient à différer des conditions du présent règlement s'imposent à lui.

1.1 Hangars et terre-pleins

En dehors des conventions portant autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime, les hangars et terre-pleins sont exclusivement réservés, sauf dérogation du Port, au dépôt de marchandises qui transitent par le Port et qui sont transportées, soit à l'importation, soit à l'exportation, par voie maritime.

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

Les surfaces attribuées aux Clients sont, pour un navire ou un trafic déterminé, fonction notamment du tonnage et du volume, ainsi que des durées estimées de stationnement des marchandises.

Toute marchandise stockée sur le domaine public maritime du Port, par les contraintes ou nuisances qu'elle génère, ne peut en aucun cas conduire à en exclure une autre et son stockage doit permettre de respecter le principe de fluidité du trafic portuaire.

Ces hangars et terre-pleins sont attribués aux Clients pour une durée, non négociable, de deux semaines maximum.

1.1.1 Hangars

Un hangar ne peut être attribué que pour 50 % ou 100 % de sa surface totale.

1.1.2 Terre-pleins

Les terre-pleins sont attribués à la surface réellement occupée, pour une surface minimale de 1 000 m².

On entend par surface réellement occupée la surface physiquement occupée par les marchandises, mais également les espaces vides entre les groupements de marchandises d'un même stock, ne permettant pas l'attribution de ces espaces à un autre Client.

1.1.3 Bord à quais publics exploités par le Port

Les bords à quais publics exploités par le Port sont les postes à quai BF01, l'Epi Central du Bassin à Flot, les postes RORO 1 et 2

Cet espace, d'une profondeur de 25 mètres depuis le front d'accostage, est réservé au transit des marchandises, tant à l'embarquement qu'au débarquement.

Ceci exclut tout séjour prolongé et implique le retrait des marchandises dans un délai de 2 jours ouvrables maximum à compter du départ du navire.

Cet espace est alloué à titre gratuit sur la période des 2 jours ouvrables susmentionnés. Ces délais peuvent être diminués, à la demande du Port, en cas d'escales successives de navires nécessitant le libre accès au bord à quai pour les chantiers de manutention.

Tout stockage de marchandise, sans autorisation préalable du Port ou au-delà de la période autorisée, sera considéré comme une occupation du domaine public portuaire sans titre, à laquelle seront appliquées les modalités correspondantes des tarifs de prestations de service.

1.1.4 Autres dispositions

Un état des lieux est réalisé, formalisé et signé entre le Port et le Client en début et en fin de contrat.

Les utilisateurs des hangars et terre-pleins peuvent, dans certains cas, être autorisés à assurer la protection ou l'isolement de la marchandise entreposée, au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs ne constituant pas une gêne pour l'exploitation générale. L'emplacement de ces barrières, ou autres dispositifs, doivent être autorisés et validés par le Port.

De même, les utilisateurs des hangars doivent, dans certains cas où le Port l'exige, assurer la protection du bâtiment ou des installations intérieures (par exemple : Robinet d'Incendie Armés (RIA), extincteurs, mur non porteur, etc.) au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs autorisés et validés par le Port.

- Hygiène

La fourniture en eau, pour les besoins sanitaires du personnel du Client, des points d'eau intérieurs ou extérieurs au hangar, est à la charge du Client.

Dans le cas où le Service Municipal des Eaux n'est pas en mesure d'assurer la fourniture d'eau douce, le Port peut le faire à partir de ses installations. La qualité de l'eau fournie est celle livrée à ses installations.

- Fourniture d'électricité dans les biens fonciers et immobiliers

Le Port peut, dans certains cas, assurer la fourniture d'électricité à partir de ses réseaux, s'il lui en est fait la demande par un Client. Le Port ne peut fournir de l'énergie électrique que dans la mesure de ses propres possibilités, des besoins de l'exploitation et de l'état des installations. Il se réserve donc le droit de ne pas donner suite à une demande de fourniture d'énergie électrique si le projet n'est pas compatible avec ses installations et/ou son organisation.

Dans le cas où le Port donne suite à une demande, il facturera les consommations au Client, indépendamment de la facturation des surfaces de biens fonciers et immobiliers.

Les conditions d'intervention du Port d'un point de vue prévention, hygiène et sécurité sont précisées dans un plan de prévention proposé par le Client et signé par le Port.

Aucune responsabilité n'incombe au Port pour les dommages de toutes sortes occasionnés aux Clients ou à des tiers, notamment à la suite d'interruption de fourniture de courant.

1.1.6 Admission des marchandises

L'admission et le dépôt sous hangar ou sur terre-plein des matières dangereuses, infectes ou salissantes, s'effectuent dans le cadre des dispositions :

- » de l'Arrêté Ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, modifié par l'arrêté du 9 Décembre 2010.
- » de l'Arrêté Préfectoral du 10 juillet 2008 portant règlement local applicable sur le Port Autonome de La Rochelle pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.
- » des polices d'assurances du Port, ainsi que d'éventuelles autorisations et/ou déclarations ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

Le dépôt des marchandises sous hangar ou sur terre-plein peut être refusé s'il n'existe pas une surface suffisante pour que ces marchandises puissent stationner dans des conditions normales ou si elles peuvent être une cause de dommages tant pour les bâtiments que pour les marchandises déjà entreposées à proximité.

Pour prévenir l'encombrement ou remédier à des difficultés, le stockage de certaines marchandises sous hangar ou sur terre-plein peut être interdit par décision du Directeur Général du Port, notifiée aux utilisateurs.

Les marchandises déjà déposées ayant causé des dommages aux installations, ou susceptibles d'en causer, sont enlevées d'office par les soins du Port, sur injonction du Directeur Général du Port, aux frais et risques de leur gardien, après mise en demeure restée sans effet et sous contrôle éventuel du service des Douanes, qui doit être informé de la destination à donner auxdites marchandises. Cette mise en demeure précise le délai d'enlèvement.

La responsabilité du Port ou de l'entreprise qui a la charge des opérations d'enlèvement d'office n'est engagée qu'en cas de faute grave de sa part.

1.1.7 Pièces justificatives

Le déposant (armateur, consignataire ou transitaire) est tenu de fournir (sur demande) au Port, au moment même du dépôt ou de l'enlèvement de la marchandise, la liste, les numéros des conteneurs, les marques, les poids et les volumes des marchandises déposées ou d'en justifier la qualité, notamment par la production de documents suivants : manifestes et bon d'enlèvement en ce qui concerne les importations, et bon de réception pour les marchandises à l'exportation ou bien le document « d'interchange » dans les 2 cas.

Toute déclaration incomplète ou inexacte quant à la nature, aux poids et aux volumes des marchandises peut engager la responsabilité du déposant.

1.1.8 Conditions de dépôts des marchandises dans les biens fonciers et immobiliers

Nul ne peut déposer des marchandises sous les hangars ou sur les terre-pleins sans autorisation préalable, demandée par écrit au Port.,

Les demandes de dépôt des marchandises sous hangar ou sur terre-plein sont satisfaites dans la limite des surfaces disponibles, et suivant l'ordre des demandes.

Les marchandises doivent être déposées en tenant compte des instructions données par le Port, et notamment en ce qui concerne les surfaces libres devant être réservées pour la surveillance et la manutention des marchandises déposées.

Sauf dans les hangars munis de murs porteurs, les marchandises ne doivent pas être appuyées sur les parois des bâtiments, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Elles doivent être convenablement empilées et gerbées afin de limiter au strict minimum l'encombrement des surfaces tout en maintenant une distance de sécurité de 1.00 mètres par rapport aux divers éléments constituant les charpentes et les toitures.

Tous les accès doivent être laissés libres et en aucun cas être encombrés par des marchandises de sorte à laisser l'accès en permanence à l'intervention d'un service de secours (sécurité, incendie, etc.).

Le Port se borne à mettre les surfaces de dépôts à disposition des Clients, ceux-ci devant effectuer toutes opérations relatives à la réception, à la manutention, à la conservation et à la sortie des marchandises.

1.1.9 Modifications et dommages causés aux biens fonciers et immobiliers

Aucune modification ne doit être apportée aux biens fonciers et immobiliers et aux installations mis à disposition du Client sans autorisation préalable, demandée par écrit au Port

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

Le Port peut toutefois autoriser le Client à laisser en place, sans indemnité, les installations qu'il a réalisées : celles-ci sont alors intégrées aux biens fonciers et immobiliers du Port.

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

Toutes les avaries ou détériorations aux biens fonciers et immobiliers du Port et à ses installations doivent être signalées immédiatement par le Client au Port.

Il est interdit aux Clients, sans autorisation écrite du Port d'apposer, sur tout ou partie des biens fonciers et immobiliers lui appartenant, affiches et inscriptions.

1.1.10 Dommages causés aux marchandises

Il est de la responsabilité du Client d'entreposer la marchandise aux endroits où elle ne subit aucun dommage et n'entrave pas l'entrée dans les biens fonciers et immobiliers (hangar, terre-plein, atelier, etc.) pour un service incendie ou de sécurité quelconque.

1.1.11 Responsabilité

La garde et la conservation des marchandises placées dans les biens fonciers et immobiliers (sous hangar ou sur terre-plein notamment) ne sont pas à la charge du Port et aucune responsabilité ne lui incombe pour la perte ou le dommage ne résultant pas de son fait, de celui de ses agents ou de ses installations.

Le Client doit s'assurer contre les risques locatifs notamment contre les dégâts des eaux et incendie, la responsabilité civile, les risques d'atteinte contre l'environnement, etc. Le Port est en droit de demander une attestation d'assurance.

1.1.12 Recours

Outre les polices d'assurances couvrant sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers, le Port contracte une assurance contre l'incendie de ses bâtiments, dont la police est tenue à la disposition des Clients.

A titre réciproque, le Client doit, tant pour lui-même que pour ses assureurs, renoncer à tout recours, contre le Port et les assureurs de ce dernier en cas de sinistre et/ou d'avarie occasionnés à ses biens ou aux marchandises dont il a la garde, sauf cas de faute lourde du Port.

Si le Port ne trouve aucun assureur lui permettant de renoncer à tout recours, notification en est faite un mois à l'avance aux Clients, en les invitant à se couvrir de ces risques suivant les dispositions du droit commun.

Le Port n'est redevable d'aucune indemnité pour le préjudice que peuvent subir ses Clients par suite de difficultés ou arrêts de leur exploitation dus aux travaux de réparation ou de réfection effectués sur le domaine portuaire aux bâtiments, outillages et installations diverses.

Quand les agents du Port ou de la société Cliente jugent qu'il y a danger ou inconvénient à utiliser les bâtiments et leurs installations, les Clients doivent immédiatement suspendre leurs opérations jusqu'à remise en bon ordre d'exploitation. Dans tous les cas, le Client doit avertir sans délais le Port de tout risque concernant l'utilisation de son bâtiment ou utilisation.

1.1.13 Accès aux biens fonciers et immobiliers, notamment les hangars et terre-pleins

Par mesure de sécurité, les biens fonciers et immobiliers, notamment les hangars et certains terre-pleins (clos et munis de portails), doivent être tenus fermés en dehors des heures de travail.

L'accès aux biens fonciers et immobiliers, notamment les hangars et terre-pleins est, pendant les heures de travail, réservé aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation et aux Services Publics compétents. Le Port peut subordonner l'accès des personnes dans les biens fonciers et immobiliers lui appartenant à la présentation d'un titre.

A la signature du contrat et après l'état des lieux entrant, le Client procède à l'installation de son propre système de serrures pour les locaux dont il a l'usage privatif. Il est par conséquent responsable de l'ouverture et de la fermeture, notamment des hangars et/ou terre-pleins mis

à sa disposition. A l'état des lieux sortant, le Port remettra en place un dispositif de fermeture sur les biens fonciers et immobiliers ainsi libérés.

1.1.14 Nettoyement des bords à quais publics exploités par le Port

Les bords à quais publics exploités par le Port sont les postes à quai BF01, l'Epi Central du Bassin à Flot et les postes RORO 1 et 2.

Sur ces quais, en substitution aux obligations de l'armateur telles que définies à l'article R5333-18 du Code des Transports, le Port assure sur une largeur de 25,00 mètres de profondeur depuis le front d'accostage : le nettoyage du quai, la collecte et le traitement des résidus de cargaisons solides, tombés au sol lors de chargements et de déchargements des navires.

Cette prestation réalisée au frais de l'armateur comprend :

- » le balayage et l'enlèvement des produits présents sur cette zone ;
- » l'arrosage et/ou le lavage quand ils sont nécessaires à la propreté.

En revanche, cette prestation ne comprend pas :

- » les arrosages d'agrément ;
- » le ramassage des déchets d'exploitation des navires ;
- » le nettoyage suite à des pollutions d'hydrocarbures ou de produits autres qui nécessite une opération de décapage de la zone polluée.

Les moyens et conditions de traitement des résidus de cargaison des navires sont définis dans le « Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires », établi et mis à disposition par le Port, notamment sur son site internet.

Sur les autres quais, exploités dans le cadre des conventions de terminal, les obligations réglementaires de l'armateur telles que définies à l'article R5333-18 du Code des Transports doivent être respectées, sans pour autant que le Port ne se substitue à l'armateur.

1.1.15 Nettoyement des hangars et terre-pleins hors convention de terminal

Sur les terre-pleins situés au-delà d'une profondeur de 25,00 mètres depuis le front d'accostage, dans et autour des hangars, l'espace occupé par les marchandises et ses abords doit être complètement nettoyé aussitôt après l'enlèvement des marchandises, à la diligence de l'entreprise de manutention.

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

Les produits provenant des balayages sont enlevés périodiquement, ou sur demande du Port, par le déposant de la marchandise, à ses frais. En aucune façon, les produits provenant des balayages ne peuvent être versés en mer.

Si cette prescription n'est pas suivie, il est procédé d'office à une commande d'enlèvement de ces déchets par le Port, qui refacture les frais à l'entreprise de manutention, majorés des frais administratifs conformément aux tarifs publics publiés annuellement dans le document Tarifs Publics du Port.

1.2 Charge admissible sur les quais et les terre-pleins

1.2.1 Charges admissibles sur les quais

Chef de Baie	6 tonnes/m ² avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai
Bassin à Flot	6 tonnes/m ² avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai
Anse Saint-Marc	6 tonnes/m ² avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai
Môle d'Escale - ancien	Aucune charge sur une bande de 10 m bord à quai (môle 1 et 2 et jusqu'au bollard 2 du môle 7)
Môle d'Escale - nouveau	6 tonnes/m ² avec un retrait de 5 m par rapport au bord à quai

1.2.2 Charges admissibles sur terre-pleins

Sachant que sur Chef de Baie et l'Anse Saint-Marc, les tassements sont inévitables compte-tenu des matériaux de remblai utilisés, et afin d'éviter des tassements excessifs de nature à pénaliser l'exploitation, les charges admissibles sur terre-pleins sont les suivantes :

Chef de Baie	2 tonnes/m ² . Au-delà, contacter le Port
Bassin à Flot	6 tonnes/m ²
Anse Saint-Marc	3 tonnes/m ² . Au-delà, contacter le Port
Môle d'Escale	6 tonnes/m ²

Les descentes de charges ponctuelles liées à toute manutention classées dans la catégorie « colis lourds » (voir charges admissibles citées précédemment) ainsi que tout entreposage de marchandises, doivent faire l'objet d'une analyse spécifique préalable entre le Port et l'entreprise de manutention, en particulier, vis à vis des réseaux ou ouvrages enterrés existants et des infrastructures des quais.

L'entreprise de manutention donnera au Port tous les éléments nécessaires pour permettre aux services concernés de mener à bien l'analyse technique relative à cette manutention, qui ne pourra se faire qu'après autorisation écrite du Port.

D'une manière générale, seul le Port est habilité à calculer et à vérifier les charges admissibles sur la totalité de ces quais et terre-pleins.

1.3 Conditions d'application des tarifs

Le sol occupé par les biens fonciers et immobiliers du Port, notamment hangar et terre-plein, reste soumis au régime légal de la grande voirie, sous réserve seulement de la perception par le Port des redevances établies pour l'utilisation desdits biens et notamment pour le dépôt des marchandises.

Le paiement de ces redevances ne donne pas aux Clients un droit pour le placement des navires à quai, ni de laisser stationner ceux-ci devant les quais après la fin des opérations de chargement ou déchargement.

Les redevances sont dues pour toute utilisation des biens fonciers et immobiliers propriété du Port et notamment pour toutes marchandises déposées ou manutentionnées sous les hangars et sur les terre-pleins.

Le paiement des redevances ne donne pas aux Clients le droit de laisser stationner les marchandises au-delà des délais fixés.

Les redevances doivent être payées par le propriétaire ou le consignataire de la marchandise. Dans le cas où le propriétaire ou le consignataire est inconnu, elles doivent être payées par le déclarant en Douane, ou à défaut de déclarant, par l'auteur du dépôt de la marchandise ou par la personne qui en a la location.

Le Port peut s'opposer à l'enlèvement des marchandises jusqu'à ce que les redevances soient payées.

Au montant des redevances s'ajoutent, le cas échéant, les redevances fiscales et les dépenses engagées par le Port, pour l'enlèvement d'office et le magasinage des marchandises après expiration des délais de séjour réglementaires.

Lorsqu'une marchandise est déposée sans autorisation ou au-delà du délai fixé, le Port applique au déposant une redevance de pénalités, dont le montant est fixé dans le document Tarifs Publics, publié annuellement par le Port.

Sauf stipulation contraire, les redevances font l'objet d'appel mensuel, par avance.

1.3.1 Conditions particulières d'occupation des biens fonciers et immobiliers

Le bénéficiaire prend le bien foncier et/ou immobilier, et notamment le hangar ou le terre-plein, dans son état au jour d'entrée en jouissance, et ne peut pendant toute la durée de l'occupation, exiger aucune remise en état, ni exercer aucun recours contre le Port, ni réclamer aucune indemnité ni réduction de loyer pour quelque cause que ce soit.

- Les hangars

Les tarifs appliqués aux hangars dépendent notamment de leur situation géographique et de la présence ou non de murs porteurs. La redevance n'inclue aucune autre prestation, l'ensemble des consommations (eau potable – hors réseau d'incendie seulement en cas de sinistre, électricité, utilisation du matériel consommable de lutte contre l'incendie disponible dans les hangars – extincteurs notamment, etc.) restant à la charge financière des Clients.

- Les terre-pleins

Les tarifs appliqués aux terre-pleins dépendent notamment de leur situation géographique, de la durée des contrats d'occupation et des contraintes éventuelles d'exploitation. La redevance n'inclue aucune autre prestation, l'ensemble des consommations (eau – hors réseau d'incendie seulement en cas de sinistre, électricité, utilisation du matériel consommable de lutte contre l'incendie disponible dans les hangars – extincteurs notamment, etc.) restant à la charge financière des Clients.

1.3.2 Manifestation recevant du public

Toute manifestation recevant du public est soumise à l'autorisation préalable du Port et doit s'organiser dans le respect du Règlement particulier de police portuaire (article 3.8.2), disponible sur demande au Port. Le délai de prévenance du Port est fixé à 3 mois.

PARTIE II

POLE DE REPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALE (PRCN)

2 POLE DE REPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALE

Préambule

Le terme de Client, utilisé dans le présent Règlement d'exploitation, désigne l'utilisateur direct des prestations du Port sur le site du PRCN c'est-à-dire la personne ou l'organisme lié au Port par une commande.

Ce Client peut être : un armateur, un capitaine de navire, un maître d'œuvre mandaté par un armateur etc.

Le sigle PRCN signifie Pôle de Réparation et de Construction Navale.

2.1 Conditions générale d'utilisation du PRCN

2.1.1 Contrôle d'accès Terrestre

L'accès au site du PRCN est contrôlé. Les portails sont fermés du lundi au vendredi entre 21h00 et 7h00 et du samedi 12h jusqu'au lundi matin 7h.

Pour tout accès au site, en dehors des heures ouvrables et pour un accès programmé, les dispositions sont les suivantes :

Les portails « accès principal » et « accès quai Camaret » sont équipés d'un système de commande d'ouverture par carte. Chaque Client est titulaire d'une carte qui lui permet d'accéder au site en dehors des heures ouvrables.

2.1.2 Régulation des mouvements

Se reporter au chapitre 8.3 de l'arrêté préfectoral N° 2018-802 du 24 avril 2018 portant Règlement particulier de Police du Grand Port Maritime de La Rochelle.

2.1.3 Horaires d'activité

Les heures normales d'activité du Port sur le site du PRCN sont :

- du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, non compris les jours fériés ;
- le samedi matin de 8h00 à 12h00, non compris les samedis fériés.

Toute demande de prestations, en dehors des heures normales d'activité, sera étudiée au cas par cas par le Port et seront fonction des disponibilités des équipes.

Les tarifs sont précisés dans le document de tarifs publics du Port.

2.1.4 Plan de circulation du PRCN

Comme les autres sites d'exploitation du Port, le site du PRCN est doté d'un plan de circulation et d'une signalétique verticale et horizontale.

• 2.1.4.1 Stationnement

Le stationnement des véhicules des Clients ou des entreprises travaillant sur la zone de carénage doit se faire sur les emplacements qui sont aménagés et réservés à cet effet à l'extérieur du site du PRCN.

Le stationnement des véhicules des Clients est interdit sur les zones de carénage, les aires d'évolution et les espaces de stationnement des engins de manutention du Port.

Le stationnement est toléré sur l'aire de carénage uniquement pour le chargement ou le déchargement des appareils, des matériels, outils et matériaux utilisés dans le cadre des travaux sur les navires.

Le Port ne saurait être tenu pour responsable des dommages, de quelque nature que ce soit, causés aux véhicules en stationnement.

Cependant, certains véhicules spécialisés (camion atelier, soudage, grue...) peuvent stationner dans la limite de leur place de terre-plein sans gêner la circulation générale au sein du PRCN ni les évolutions de l'élévateur à bateaux.

• 2.1.4.2 Circulation

La circulation sur le PRCN est réglementée. Sur l'aire de carénage et en bordure des quais, la vitesse des véhicules est limitée 5 km/h. Il est impératif de « Roulez au pas ».

La circulation des deux roues est interdite sur l'ensemble du PRCN.

• 2.1.4.3 Stockage de matériel

Le stockage de matériel doit être effectué sur les zones prévues à cet effet. En aucun cas il ne doit être réalisé sur l'aire de carénage, sur les zones de stationnement des véhicules légers ou des engins de manutention, et sur l'aire d'évolution des engins de manutention.

2.1.5 Responsabilités générales des Clients

Les éléments précisés dans ce paragraphe sont complétés dans les paragraphes suivants du présent chapitre. Ces responsabilités sont fonction des équipements ou installations du Port utilisés par le Client.

De manière générale, le Client se voit attribuer sur le PRCN un espace de travail délimité situé soit sur l'aire de carénage, le terre-plein du quai Camaret ou la forme de radoub n°2 et son terre-plein associé. L'entreprise est alors identifiée comme **Entreprise Utilisatrice (EU)** au sens du code du travail à l'intérieur de ce périmètre de travail.

Cette situation est effective pendant la période du chantier comprise entre la fin des opérations effectuées par le Port sur le navire pour une mise sur bers sur l'aire de carénage, ou une mise au sec en forme de radoub, et le début des opérations effectuées par le Port sur le navire pour une remise à l'eau à partir de l'aire de carénage ou une remise en eau de la forme.

A ce titre, l'entreprise s'engage à respecter et à appliquer les exigences réglementaires qui sont celles associées à ce statut et tout particulièrement dans les domaines de la prévention, de la sécurité et de l'hygiène.

Les entreprises qui interviennent sur un espace de travail affecté à une EU du PRCN sont identifiées comme **Entreprise Extérieure (EE)** de cette entreprise.

Dans ce contexte, les exigences du décret 92-158 du 20 février 1992 complétant le code du travail (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat) et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une

entreprise extérieure s'appliquent. Le Client assure en matière de sécurité, la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et de celles que prennent l'ensemble des chefs d'entreprises intervenant sur son espace de travail. Entre autre document, un plan de prévention viendra préciser les conditions d'interventions des entreprises extérieures.

2.1.6 Gestion des déchets

Les moyens et conditions de traitement des déchets du PRCN sont définis dans les documents d'informations établis par le Port et mis à disposition des Clients du Port, en particulier sur son site internet. Les principes généraux de fonctionnement sont les suivants :

- 2.1.6.1 Déchets produits sur l'aire de carénage et sur le quai Camaret

Les déchets issus des navires admis sur l'aire de carénage, ou accostés au quai Camaret, doivent être déposés par les Clients sur la zone de regroupement de déchets implantée sur le site dans la limite des conditions d'admissibilité précisées dans le plan de collecte et de traitement des déchets des navires du Port (document téléchargeable sur le site internet du Port).

Les déchets, non admis sur le point déchets du PRCN, doivent être collectés, aux frais des entreprises qui les produisent, par des prestataires agréés par le Port.

- 2.1.6.2 Déchets produits dans les formes de radoub

La collecte et le traitement des déchets issus des navires séjournant dans les formes de radoub sont sous la responsabilité directe du Client qui fait appel à des prestataires agréés par le Port.

- 2.1.6.3 Déchets à l'épi central

La majorité des déchets des navires accostés aux postes de l'épi central doivent être déposés par les Clients dans les contenants mis à disposition sur les quais au niveau de points déchets appelés « points MARPOL ».

Les déchets sur les points MARPOL sont collectés par des prestataires agréés par le Port.

- 2.1.6.4 Traitement des eaux

Les eaux de ruissellement de l'aire de carénage et des formes de radoub font l'objet d'un traitement avant rejet dans le milieu naturel conformément à l'autorisation préfectorale d'exploitation du site.

Les opérations de nettoyage haute pression et nettoyage très haute pression (supérieur à 200 bars) des coques de navire font l'objet d'une facturation particulière.

2.1.7 Cas particulier d'un navire en avarie

Définition

Un navire est en avarie lorsque :

- le capitaine ne considère pas son navire et/ou son équipage en danger grave immédiat, donc que son navire ne nécessite pas une mise au sec en urgence absolue.
- ou la Préfecture Maritime ne considère pas que l'avarie nécessite le déclenchement du plan ANED (Accueil Navire En Difficulté).

2.1.8 Cas particulier d'un navire en difficulté

Définition

Un navire est en difficulté lorsque le capitaine considère son navire et/ou son équipage en danger grave immédiat.

Le capitaine du navire en difficulté doit déclarer son navire en difficulté auprès du C.R.O.S.S. La Préfecture Maritime définira les mesures et moyens à mettre en œuvre dans la cadre de la procédure ANED.

2.2 Conditions d'utilisation de l'élévateur à bateaux et de l'aire de carénage

Le Port réalise les opérations suivantes :

- sortie et/ou mise à l'eau de navires respectant les critères dimensionnels (voir ci-après) ;
- transfert du navire sur l'aire de carénage ;
- attinage de navires avec les équipements adaptés aux caractéristiques du navire (tins, bers, épontilles etc.) ;
- prestations annexes comme : fourniture et pose de passerelle d'accès au navire, fourniture d'énergie électrique et d'eau douce, manutention avec chariot élévateur.

2.2.1 Caractéristiques des navires

L'élévateur à bateaux du Port est dimensionné pour manutentionner des navires dont les caractéristiques maximum sont :

- Longueur : 35 mètres
- Largeur : 9 mètres
- Masse : 250 tonnes.

Tout navire doit se présenter dans la darse de l'élévateur, lège, sans gîte et avec une assiette faible.

Dans le cas d'avarie rendant ces conditions irréalisables, les manœuvres n'ont lieu qu'aux risques et périls de l'armement et dans les limites des capacités de l'élévateur précisées ci-dessus.

2.2.2 Prise de commande pour l'élévateur à bateaux et le terre-plein de carénage

• 2.2.2.1 La demande Client

Le Client désirant utiliser, soit l'élévateur à bateaux, soit l'aire de carénage, doit en faire la demande écrite au Port en renseignant le formulaire « bon de commande élévateur à bateaux » fourni par le Port.

Cette demande est signée par le Client et précise les renseignements ci-dessous se rapportant au navire **tel qu'il doit se présenter pour sa mise au sec :**

- Identification du navire : nom, quartier, numéro, port d'exploitation, armement ;
- Identification de la personne physique ou morale qui effectue la commande ;
- Identification des coordonnées de facturation : nom, coordonnées postales et de télécommunication ;
- Nature de la coque : acier, bois ou composite ;
- Dimensions : jauge brute, longueur hors-tout, largeur au maître couple, tirants d'eau (avant et arrière), hauteur maximum hors-tout de la quille au sommet des mâts (non compris les antennes) ;

- Poids du navire en précisant la nature, l'importance et l'emplacement des principales charges ;
- Date et heure souhaitées pour la réalisation des prestations ;
- Durée prévue du séjour ;
- Nature des travaux à réaliser sur le bateau et désignation de ou des entreprises extérieures chargées des réparations ;
- Désignation de la Compagnie assurant le bateau et le numéro de la police d'assurance.

Cette demande doit être accompagnée des documents suivants :

- Copie de l'attestation d'assurance Responsabilité Civile avec les montants garantis.
- Copie de l'attestation d'assurance du navire avec le montant garanti.

La première demande doit être accompagnée des documents suivants :

- Plan général : élévation, coupe et vue en plan (y compris les mâts) avec indication des caractéristiques principales et des poids élémentaires, et notamment de la position et des caractéristiques des quilles antiroulis.
- Plan des lignes de forme ou liste des relevés de formes, et courbes hydrostatiques si possible.
- Plan de levage + plan de calage.

Toutes erreurs ou omissions dans les documents produits par le Client engagent directement sa responsabilité et déchargent le Port de toute responsabilité en cas de dysfonctionnement lors de la manutention, dont l'origine serait due à ces erreurs.

En cas de doute sur l'exactitude des informations transmises sur le Bon de commande, le Port peut refuser l'exécution de la prestation et demander une vérification de ces informations.

• 2.2.2.2 Validation de la commande et inscription au programme

Les demandes sont analysées puis inscrites dans l'ordre d'arrivée des formulaires de commande visés par le Client.

Si la date et/ou l'heure souhaitée(s) par le Client sont incompatibles avec le programme de l'élévateur à bateaux et du terre-plein, le Port contacte le Client afin d'étudier avec lui une solution de remplacement.

Le Port confirme au Client la faisabilité de sa commande en contresignant le bon de commande et en le lui transmettant.

Le navire, objet de la commande, est alors inscrit dans le programme de l'élévateur à bateaux.

2.2.3 Modifications du programme de l'élévateur à bateaux

Le programme de l'élévateur à bateaux peut faire l'objet de modifications pour des raisons non prévisibles à l'avance :

• 2.2.3.1 Conditions météorologiques

La vitesse du vent établi pour l'exécution des manœuvres réalisées avec l'élévateur à bateaux (hissage hors de l'eau, transfert ou mise à l'eau) doit être inférieure à 72 km/h (40 nœuds).

L'interruption ou le report d'une opération de manutention sera confirmé par le Service des Infrastructures Portuaires et Ferroviaires sur la base de la valeur de vent mesurée sur le Port par la Capitainerie au moment des opérations de manutention.

Dans le cas d'un vent établi supérieur à 72 km/h, le Port ne pourra être tenu responsable des conséquences occasionnées aux Clients, inscrits au programme : retard, surcoût des prestations des entreprises extérieures, etc.

- Navire en avarie

Dans ce cas, le navire pourra être mis au sec en fonction des disponibilités des infrastructures d'accueil du Port et en fonction des horaires de travail définis au § 2.1.3. Il est totalement exclu de demander au propriétaire d'un navire présent sur l'aire de carénage de remettre son navire à l'eau pour satisfaire la demande du navire présenté en avarie.

Si une disponibilité d'accueil existe et l'opération possible, et si le navire souhaite être mis à sec dès son arrivée au Port, celui-ci appliquera une majoration de 100 % sur la prestation complète et en informera, avant l'opération, le propriétaire du navire qui s'engagera par écrit à la prise en charge de cette majoration. Celle-ci couvre l'usage de l'élévateur (§ 4.1 du document Prestations de services de l'année en cours), l'occupation de l'aire de carénage (§ 4.1 du document Prestations de services de l'année en cours) ainsi que le coût de prestation des agents habilités s'ils sont disponibles (§ 4.9 du document Prestations de services de l'année en cours).

- Navire en difficulté

Pour un navire en difficulté comme défini au § 2.1.8, lorsque la Préfecture Maritime, ou le Préfet de département, demande au Port de le mettre au sec, alors ce navire devient prioritaire sur le programme d'activité de l'élévateur à bateau, si tant est que de la disponibilité existe pour mettre à sec ce navire et que les agents du Port, habilités aux manœuvres de mise au sec de navires, soient disponibles. Dans le cas contraire, cette mise à sec ne pourra être possible. Cependant, il est nécessaire que le capitaine informe le CROSS de sa situation afin que la Préfecture Maritime enclenche une procédure ANED.

Dans le cas où le navire peut être mis à sec à son arrivée au Port (en fonction de la disponibilité des infrastructures et de celle des agents habilités à ce type d'opération), celui-ci appliquera une majoration de 100 % sur la prestation complète, et en informera, avant l'opération, le propriétaire du navire qui s'engagera par écrit à la prise en charge de cette majoration. Celle-ci couvre l'usage de l'élévateur (§ 4.1 du document Prestations de services de l'année en cours), l'occupation de l'aire de carénage (§ 4.1 du document Prestations de services de l'année en cours) ainsi que le coût de prestation des agents habilités s'ils sont disponibles (§ 4.9 du document Prestations de services de l'année en cours). Dans le cas où cette mise au sec induit des pertes d'exploitation ou des charges supplémentaires pour l'activité des Clients inscrits dans le planning d'activité de l'élévateur à bateau, et pour celle des entreprises de maintenance prévues en activité sur les navires concernés, le propriétaire du navire s'engage à prendre à sa charge toute perte d'exploitation ou charges diverses, supportées par les entreprises de maintenance concernées et/ou les Clients déjà programmés, mais qui ne pourraient être servis par le Port.

- Annulation d'une commande par un Client

Si le navire inscrit au programme n'est pas en mesure de se présenter à la date et à l'heure prévues dans la commande, le Client doit impérativement informer par écrit le Port au minimum 48 h ouvrées à l'avance.

En cas de non-respect de ce délai, il sera facturé au Client l'équivalent d'une prise sur sangle correspondant à la taille du navire.

La prise en charge ultérieure du navire fait l'objet d'une nouvelle demande par le Client selon le mode opératoire défini dans l'article 2.2.3.

• Avarie de l'élévateur à bateaux

L'élévateur à bateaux peut être l'objet d'avarie imposant un arrêt d'exploitation non planifié. Dans ce cas, les Clients inscrits au programme dont les navires ne peuvent être manutentionnés n'ont droit à aucune indemnité.

• Etat général d'un navire

Le Port se réserve le droit de refuser à tout moment l'admission d'un navire sur l'élévateur à bateaux en raison de son état, de la solvabilité du Client ou d'un comportement non acceptable à l'égard des personnels du PRCN, et ce sans que le Client puisse prétendre de ce fait à indemnité.

2.2.4 Organisation de l'aire de carénage

L'aire de carénage est constituée de 5 emplacements matérialisés au sol (identifiés TP1 à TP5).

La capacité maximum d'accueil de navires sur l'aire de carénage est définie comme suit :

- La dimension des emplacements (hormis le TP1) permet d'accueillir 2 navires simultanément si la somme de leur taille respective n'excède pas 34 m et si la chronologie des remises à l'eau des navires est compatible avec les positions des navires sur l'emplacement considéré.
- Il ne sera pas admis plus de 2 navires simultanément sur les emplacements TP2 à TP5.
- Le TP1 ne peut accueillir qu'un navire de longueur 20 mètres maximum.

En complément de ces 5 places, une place supplémentaire est disponible à titre exceptionnel en bout de l'aire de roulement de l'élévateur à bateaux et est identifiée TP6. Toutefois, la mise au sec d'un navire sur cette place est conditionnée à l'application de tous les points suivants :

- toutes les places TP1 à TP5 sont indisponibles car occupées ou réservées par des Clients sur la base du planning d'occupation de l'aire de carénage.
- le gabarit hors tout du navire manutentionné n'engage pas le gabarit hors tout de l'élévateur à bateaux, permettant ainsi à ce dernier de se désengager une fois l'opération de pose réalisée. En effet, pour des raisons évidentes d'exploitation, l'élévateur à bateaux doit rester disponible à tout moment.
- pendant toute la durée d'escale sur cette place identifiée TP6, le navire présent ou prévu sur la place adjacente TP5 (voir planning d'occupation du terre-plein), possède un gabarit hors tout qui n'engage pas celui de l'élévateur à bateaux. En effet, dans cette configuration, l'accès à TP5 est possible en marche avant directement à partir de l'aire de roulement. Si tel n'est pas le cas (gabarit hors tout du navire engageant celui de l'élévateur à bateaux), une manœuvre de retournement de l'élévateur doit être obligatoirement réalisée sur la place TP6, nécessitant impérativement sa disponibilité.
- le navire prévu sur la place TP6 est en arrêt de très courte durée sur la base d'une liste de travaux clairement identifiés, et validée par le Client, permettant une remise à l'eau à tout moment. Avant la manutention du navire ou une fois le navire positionné à cet emplacement, en cas de modification ou de rajout de travaux dont

la nature et le contenu ne pourront pas garantir ce principe, le Port se réserve le droit d'annuler la commande du Client ou de dégager le navire aux frais du Client sans que celui-ci ne puisse exiger de contreparties de toutes sortes.

Par ailleurs, cette place supplémentaire en bout d'aire d'évolution de l'élévateur n'est pas équipée de borne technique d'accès à l'énergie électrique et à l'eau douce. Par conséquent, le Client doit donc prévoir, à ses frais, des moyens de production d'énergie autonomes.

Le choix de l'emplacement d'un navire sur l'aire de carénage est de la responsabilité du Port.

2.2.5 Utilisation de la darse de l'élévateur à bateaux

- Circulation et accès

Les voies de roulement de l'élévateur à bateaux ainsi que l'intérieur de la darse sont exclusivement réservées aux opérations de hissage et de remise à l'eau des navires.

L'intérieur de la darse, ainsi que son accès, doivent par conséquent, être laissés libres en permanence pour l'exécution, à tout moment, de ces opérations.

Une fois la remise à l'eau d'un navire effectuée, le Client doit prendre toutes dispositions pour libérer la darse dans les plus courts délais.

Tout séjour prolongé d'un navire à l'intérieur de la darse est donc strictement interdit, et à fortiori toutes opérations de réparations et/ou d'essais de fonctionnement de moteurs sont proscrites.

Enfin, tout stationnement de véhicules est interdit sur la chaussée de roulement.

- Entrée et sortie de la darse de l'élévateur par navire

L'entrée et la sortie du navire dans la darse de l'élévateur à bateaux sont de la responsabilité du Client.

L'équipage, dont la composition est laissée à l'initiative du Capitaine du navire, est chargé de faire entrer le navire dans la darse ou de l'en faire sortir en procédant aux diverses manœuvres et opérations d'amarrage nécessaires, soit pour placer le navire sur les sangles, soit pour le dégager.

En cas de besoin, l'assistance du lamanage peut être demandée. Dans ce cas, cette prestation est la charge du Client.

- Manœuvre des machines

Les machines doivent être stoppées lorsque les hélices sont à l'intérieur de la darse et pendant toute la durée des manœuvres.

2.2.6 Hissage et mise à l'eau d'un navire dans la darse

Le Client est tenu d'assister aux opérations de hissage ou de descente de son navire.

Toutefois, l'accès à l'aire d'évolution de l'élévateur à bateaux (chemin de roulement, zone de terre-plein TP1 à TP5, darse) est strictement interdit au public. Par conséquent, seuls sont admis sur cette aire d'évolution :

- les membres d'équipage ;
- le personnel nécessaire des entreprises autorisées dans le cadre de l'intervention ;

- le personnel du Port.

L'équipage doit obligatoirement quitter le bord ou y monter lorsque le pont du navire se situe approximativement au niveau de la tablette de la darse. Pour ce faire, les agents du Port positionnent le navire à proximité du bord de la darse. L'équipage doit attendre l'autorisation du Port pour le transfert des marins.

Le Port n'est pas tenu pour responsable de tout accident pouvant survenir au moment de quitter ou gagner le navire.

En aucun cas, l'équipage ne doit demeurer à bord pendant le transfert du navire sur l'aire de carénage.

Avant le hissage et le transfert du navire, son capitaine est dans l'obligation de faire procéder à la fermeture des vannes ou portes de communication avec les soutes à carburant, afin d'éviter des transports de la charge liquide compromettant l'équilibre du bateau.

2.2.7 Attinage sur l'aire de carénage

La préparation de l'attinage est assurée par le personnel du Port. Le Client est tenu de fournir par écrit tous les renseignements et documents nécessaires à cette préparation (voir paragraphe 2.2.3.1).

Il revient au Client d'informer le Port de son intention de procéder à des réparations sur la quille ou à son remplacement afin que les mesures de calage adéquate soient mises en œuvre.

En cas de documents et renseignements erronés ou absents, le Port décline toute responsabilité sur l'opération.

Toute modification de l'attinage pendant le séjour du navire sur l'aire de carénage est exclusivement réalisée par les agents du Port. Cette prestation fait l'objet d'une demande écrite du Client et est facturée au temps passé.

L'attinage des navires sur l'aire de carénage est obligatoirement réalisé à l'aide des équipements et ouvrages mis à disposition par le Port.

2.2.8 Durée d'occupation de l'aire de carénage

La durée d'occupation de l'aire de carénage est précisée sur le bon de commande établi par le Client et validé par le Port, tel que stipulé à l'article 2.2.3.1.

D'une manière générale, à l'expiration de la durée d'occupation de l'aire de carénage prévue dans le bon de commande, les travaux doivent être entièrement terminés faute de quoi, si le navire est en mesure de flotter, le Port peut ordonner sa remise à l'eau et son amarrage à un poste à quai aux frais, risques et périls du Client sans possibilité de recours contre le Port.

Si le navire ne peut flotter, ou pour toutes autres raisons, la durée d'occupation peut être prolongée. Dans ce cas, la responsabilité du Port ne peut être engagée auprès des autres Clients dont le navire est immobilisé sur l'aire de carénage ou ne peut être sorti comme prévu au programme.

En cas de prolongation, des pénalités financières sous forme de majoration du coût à la journée sont facturées au Client. (Voir article 2.2.16.1)

2.2.9 Conservation du matériel par les Clients

Le Port n'assure pas la responsabilité du gardiennage pendant le séjour du navire sur l'aire de carénage.

Par conséquent, les Clients ont la charge de la garde et de la conservation du matériel déposé par eux sur l'aire de carénage.

Les Clients doivent en outre assurer la garde et la conservation du matériel pouvant leur être loué par le Port. Ils sont responsables des pertes ou dommages causés à ce matériel pendant toute la durée de la location.

2.2.10 Séjour sur l'aire de carénage

• Généralités

L'accès au terre-plein et à l'aire de carénage est strictement interdit au public et à toute personne non affectée à une tâche spécifique sur un chantier.

Un état des lieux préalable sera fait avec le Client avant de positionner le navire.

Pendant le séjour sur l'aire de carénage, les trous d'évacuation des eaux-vannes et des eaux usées doivent être condamnés et aucun objet ou débris ne doit être jeté par-dessus bord. L'équipage et les personnels employés aux travaux ne doivent, sous aucun prétexte, déposer des ordures en dehors des emplacements spécialement affectés à cet usage.

Conformément à la réglementation en cours, l'utilisation de peinture contenant du TBT est interdite.

Par ailleurs, il est interdit :

- de pénétrer, sans autorisation spéciale, dans les locaux abritant l'appareillage ou dans ceux dont l'usage et l'accès sont réservés au personnel du Port,
- de s'approprier tout ou partie des objets déposés dans le chantier et de mettre en service, sans l'autorisation du Port, les accessoires appartenant à ce dernier.

• Projections

Le Client prend toutes les dispositions nécessaires afin de prévenir les projections de toutes natures (sable, peinture ou autres) susceptibles de causer des dommages aux installations, locaux, équipements, navires, matériels et autres.

Le Client est tenu pour responsable des dommages occasionnés par de telles projections en cas d'insuffisance, voire d'absence, de dispositif de protection.

En cas de non-respect de ce point de règlement, le Port procédera graduellement comme suit :

- une notification verbale et/ou par courrier simple et/ou par email sera adressée au Client par le Responsable d'Exploitation et/ou le chef d'équipe du PRCN.
- puis, en cas de refus de se conformer à ces obligations, une mise en demeure par courrier en recommandé avec AR sera adressée au Client par le Port.
- in fine, le Port prendra toutes les mesures à sa disposition pour interrompre ou remédier aux nuisances aux frais et risques du Client sans que celui-ci ne puisse exiger de contrepartie financière ou calendaire, ou toute autre contrepartie concernant sa commande. Un procès-verbal de Grande Voirie sera rédigé par les officiers assermentés de la Capitainerie du Port.

- Modification sur les navires en cours de chantier

Le Client ne peut en aucun cas modifier la répartition des charges sans avoir obtenu l'accord du Port. Il doit en particulier obtenir l'autorisation de celui-ci pour remplir ou vider les cuves du navire.

- Prévention incendie

Toutes les précautions nécessaires doivent être prises par le Client pour prévenir les risques d'incendie lors de la préparation et de la réalisation des travaux.

L'exécution des travaux de soudure sur les cuves à combustible, dans leur proximité ou dans toute capacité ayant pu contenir ou renfermer des vapeurs inflammables, ne peut être autorisée que si celles-ci ont été préalablement remplies d'eau ou dégazées par un procédé homologué.

Conformément au Règlement Général pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (Arrêté du 18 juillet 2000 modifié en dernier lieu par l'arrêté du 13 décembre 2018 (JORF du 20 décembre 2018), les visites et réparations des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables sont soumises aux conditions définies ci-après : "Les visites ou réparations des cales ou citernes des navires ou bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables et des compartiments utilisés pour le stockage des liquides inflammables destinés à l'usage du bord (soutes, ballasts, caisses, etc.) sur tous les navires ou bateaux, ainsi que les visites ou réparations des parties de la coque attenante à ces cales, citernes ou compartiments, ne peuvent être effectuées qu'après nettoyage, enlèvement des boues et résidus solides ou liquides, dégazage ou aération de ces locaux et des locaux contigus, exécutés de manière qu'il n'y reste aucune vapeur inflammable, ni aucune matière susceptible d'en produire."

Le Client est tenu d'informer le Port de toutes visites, réparations ou travaux à chaud.

- Manœuvre des machines

Le fonctionnement des hélices et autres machines (moteurs, grues etc.) pouvant générer un problème d'équilibre sur les bers est interdit.

- Rangement et nettoyage de l'emplacement

Pendant toute la durée d'occupation, la propreté de l'emplacement du terre-plein, mis à disposition par le Port dans le cadre d'une commande, incombe au Client.

Le Port vérifiera avec le Client que l'emplacement est conforme à l'état des lieux d'entrée.

Le Client est tenu d'évacuer quotidiennement les débris provenant du décapage des carènes.

Dans la mesure où les quantités de déchets sont supérieures aux seuils d'acceptation de la zone de regroupement des déchets du PRCN (cf. Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison), le Client est responsable de leur évacuation et de leur traitement. Il doit pour cela s'adresser aux prestataires déchets agréés par le Port.

Tout matériel appartenant au Client ou ayant servi aux réparations doit être enlevé par ses soins, avant l'enlèvement du navire.

Le Client doit donc laisser l'emplacement dans le même état de propreté que lorsqu'il l'a trouvé à son arrivée.

Avant la remise à l'eau du navire, le Port procédera à un état des lieux contradictoire de l'emplacement avec le Client. Cette constatation pourra conduire, si justification, à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge du Client. Dans ce cas, le Port s'assurera du nettoyage et facturera au Client les prestations réalisées. Si le nettoyage est réalisé par le personnel du Port, il sera facturé au Client conformément aux conditions mentionnées dans le document Prestations de Services de l'année en cours.

De même, le Client doit également assurer le nettoyage de la darse et de l'élévateur si ceux-ci sont accidentellement pollués lors des opérations de hissage et de descente. Une constatation sur site pourra conduire, si justification, à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge du Client. Dans ce cas, le Port s'assurera du nettoyage et facturera au Client les prestations réalisées. Si le nettoyage est réalisé par le personnel du Port, il sera facturé au Client conformément aux conditions mentionnées dans le document Prestations de Services de l'année en cours.

Concernant le nettoyage des équipements d'attinage mis à disposition dans le cadre d'une commande, celui-ci est obligatoirement à la charge du Client. En cas de mise en œuvre de procédés utilisant le principe de projection (sablage et peinture), ces équipements devront être protégés par tout moyen approprié et efficace avant le début des travaux. En cas de protection insuffisante ou inexistante, la remise en état fonctionnelle de ces équipements est obligatoirement à la charge du Client. A défaut, le Port assurera la remise en état, ou le remplacement des constituants endommagés, aux frais et risques du Client.

Tout Client, ayant déjà fait l'objet de remarques écrites suite à l'inobservation des consignes décrites ci-dessus, se verra demander une caution d'un montant équivalent à une journée de travail pour 2 agents du PRCN sur la base du coût horaire majoré indiqué dans le document Prestations de Services de l'année en cours, publié annuellement par le Port, et ceci afin de couvrir les éventuels frais de nettoyage et de remise en état de l'emplacement de terre-plein et/ou du matériel d'attinage.

En cas de nouveaux manquements, le Port pourra refuser l'admission du (des) navire(s) dudit Client, sur la totalité du site du Pôle de Réparation et de Construction Navale.

2.2.11 Fourniture de courant électrique basse tension et eau douce

Le Port met à disposition des Clients de l'énergie électrique et de l'eau douce dans les limites des puissances et débit disponibles.

Cette mise à disposition est assurée par des bornes techniques réparties sur le terre-plein de carénage.

Le Client s'assure qu'il dispose des adaptateurs pour les branchements de ses équipements sur les prises des bornes techniques.

Lors de l'utilisation de ces bornes le Client doit :

- observer les prescriptions du décret 88.1056 du 14 novembre 1988, concernant les appareils raccordés sur les coffrets ;

- s'assurer de l'efficacité et de la durabilité des liaisons équipotentielles de toutes les masses métalliques et de leur mise à la terre sur les installations prévues à cet effet ;
- informer le Port de toute anomalie constatée sur les installations mises à disposition.

2.2.12 Fourniture de passerelles d'accès au navire

Le Port met à la disposition des Clients des passerelles d'accès à bord des navires dans la limite du matériel disponible.

Un état des lieux est réalisé par le Port en présence du Client à la mise à disposition de la passerelle et en fin d'utilisation.

Pendant son utilisation, cet outillage est placé sous la surveillance et la responsabilité du Client y compris l'amarrage.

2.2.13 Remise à l'eau du bateau

Avant la remise à l'eau du navire, le Capitaine ou son représentant, qui en application de l'article 2.2.6.2 du présent règlement doit assister à la manœuvre, s'assure sous son entière responsabilité, de la flottabilité et de la stabilité du navire.

La décision de mise à flot est prise sous l'entière responsabilité du Capitaine. L'utilisation du moteur est interdite, sauf accord écrit du Port.

Le Client est responsable de son navire dès qu'il entre en flottaison. Il doit immédiatement le sortir de la darse et l'amarrer à un poste d'accostage qui lui est désigné par le Port. Faute de sortie immédiate de la darse, le remorquage du navire est effectué d'office aux frais, risques et périls du Client.

2.2.14 Prévention de la Pollution

• Lors des opérations de hissage et remise à l'eau

En cas de déversement pendant le hissage ou la descente, l'opération en cours peut être interrompue jusqu'au nettoyage complet. Les redevances d'occupation sont facturées pendant l'interruption comme s'il y avait occupation effective.

De même, le Client doit également assurer le nettoyage de la darse et de l'élévateur à bateaux si ceux-ci sont accidentellement pollués lors des opérations de hissage et de descente.

Au cas où le Client ne se conforme pas aux prescriptions du présent article, après une mise en demeure effectuée par le Port restée sans effet, il y est pourvu d'office à ses frais, risques et périls, sans préjudice des poursuites pouvant lui être intentées au titre :

- soit du Code des Transports ;
- soit du code de l'environnement, articles L218 à L218-20, réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Le Port peut ordonner à la société de lamanage la mise en place de moyens anti-pollution aux frais du Client pollueur.

• Lors des opérations de carénage sur terre-plein

Tout déversement de produits pétroliers est interdit sur les emplacements de terre-plein. En cas de déversement, même accidentel, le Client doit immédiatement avertir le Port et prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître toutes traces. Pour cela, le site du PRCN est équipé de matériels de première intervention en cas de pollution accidentelle et qui sont à

disposition des Clients si nécessaire. Toutefois, le Port ne pourra être tenu pour responsable en cas d'inadéquation entre les moyens d'urgence qu'il met à disposition de ses Clients et la gravité de la pollution (étendue et nature du polluant). Le Port n'a pas d'obligation de résultat. Par conséquent, en amont, le Client doit prendre toutes les précautions et les mesures préventives pour éviter un déversement d'hydrocarbures sur l'aire de carénage.

En cas de non traitement, ou de traitement partiel, de cette pollution, le Port mettra ou fera mettre en œuvre, à la charge du Client, des absorbants à hydrocarbures (pétroles ou huiles), qui devront être utilisés immédiatement dès l'apparition de la pollution. Le Port veillera également à la récupération par ramassage ou balayage des déchets et résidus vers le point de collecte approprié le plus proche, également aux frais du Client

En cas de nécessité de décaper la zone polluée, le Port mettra ou fera mettre en œuvre un nettoyage spécifique par décapage en ayant recours à une société spécialisée équipée pour réaliser ce type de prestation. Cette prestation sera à la charge du Client.

2.2.15 Tarifs d'usage - Application

Les tarifs pour les prestations avec l'élévateur à bateaux sont fonction de la longueur du navire. La longueur prise en compte est celle portée sur l'acte de francisation. Elle peut faire l'objet d'un contrôle par un agent du Port.

La durée d'occupation de l'aire de carénage est évaluée de la manière suivante :

- Le jour de la manutention de sortie d'eau, réputée première journée, la durée d'occupation de la place de terre-plein est considérée :
 - comme journée entière, pour tout navire calé et remis au Client, avant 10h00.
 - comme demi-journée, pour tout navire calé et remis au Client, entre 10h00 et 15h00.
- En cas de navire calé et remis au Client après 15h00, la 1^{ière} journée d'occupation de la place de terre-plein est prise en compte à partir du lendemain 00h00.
- les journées suivantes débutent à 00h00,
- la journée de la manutention de remise à l'eau, réputée dernière journée, la durée d'occupation de la place de terre-plein est également considérée :
 - comme demi-journée, pour toute manutention du navire entre 10h00 et 15h00.
 - comme journée entière, pour toute manutention du navire après 15h00.
- En cas de manutention de navire avant 10h00, la dernière journée d'occupation de la place de terre-plein est la veille jusqu'à 24h00

Chaque samedi, dimanche et jour férié, compris dans le séjour d'occupation, compte pour une journée normale, qu'elle ait ou non été utilisée pour la visite et la réparation du navire.

- La facturation de l'occupation de l'aire de carénage

La durée d'occupation est facturée sur la base minimum de la durée prévue dans le bon de commande.

La durée d'occupation initialement prévue peut être prolongée pour diverses raisons. Dans les cas où cette prolongation est de la responsabilité du Client (travaux supplémentaires sur le navire, retard d'approvisionnement, etc.), les journées supplémentaires d'occupation font

l'objet d'une majoration sur le prix à la journée conformément aux tarifs en usage suivant le barème suivant :

- du 1^{er} au 7^{ème} jour de retard, par journée : majoration de **500 %** du prix par journée
- au-delà du 7^{ème} jour de retard, par journée : majoration de **1000 %** du prix par journée

Toutefois, dès que le Client a connaissance de la nécessité de prolonger la durée d'occupation du terre-plein au-delà de la date de remise à l'eau du navire mentionnée sur le bon de commande du Port, il doit en informer par écrit le Port sous un délai de prévenance de 7 jours **calendaires** avant cette date contractuelle. Le Port confirme ou non, par écrit, la possibilité de repousser la date remise à l'eau suivant son planning d'occupation de l'aire de carénage.

Si cela est possible, le nombre de jours supplémentaires demandés en prolongation ne fera pas l'objet de majoration.

Si ce n'est pas possible mais que le navire est en capacité de flotter, celui-ci est remis à l'eau pour libérer la place.

Si le navire n'est pas en capacité de flotter, les pénalités sont appliquées.

Si la remise à l'eau du navire était retardée par le mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, le Client ne peut réclamer de ce fait aucune indemnité. Dans ce cas, le Client ne supporte pas le coût de la durée supplémentaire d'occupation de l'aire de carénage et bers.

Toute prestation en dehors des horaires normaux d'activité (article 2.2.2) subit une majoration de la facturation (cf. Tarifs Public en vigueur).

2.2.16 Assurances

• 2.2.16.1 Assurance du Client

Préalablement à toute utilisation de l'élévateur à bateaux ou de l'aire de carénage, le Client doit justifier d'une police d'assurance valide couvrant :

- les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile qu'il peut encourir du fait de ses activités en raison des dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non causés au tiers ;
- l'incendie et le vol ;
- les dommages subis par son propre navire.

Le Client doit également présenter une renonciation à recours pour tout dommage dont le montant serait supérieur aux garanties assurées par le Port (voir § 2.2.16.2).

Le Client doit fournir au Port le justificatif de ses assurances détaillant les garanties, avec la demande de commande (voir article 2.2.3.1).

• 2.2.16.2 Assurance du Port

Dans le cadre de ses activités, le Port est assuré pour les dommages subis par les tiers dans le cas où sa responsabilité pourrait être engagée. Le tableau ci-dessous récapitule la nature des garanties couvertes par le contrat d'assurance du Port avec leur montant plafond :

- Pour les activités sur l'aire de carénage au titre de sa « Responsabilité Civile » limitée aux conditions précisées ci-dessous :

Les garanties sont à considérer par sinistre :

- Limitation tous dommages confondus (garantie non indexée) dont :	23.000.000 €
- Tous dommages confondus liés aux infrastructures portuaires	10.000.000 €
- Dommages matériels et dommages immatériels consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti liés aux infrastructures portuaires (par sinistre et par an) Dont	10.000.000 €
- Dommages matériels et dommages immatériels consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti hors infrastructures portuaires (par sinistre et par an)	8.000.000 €
- Dommages immatériels non consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti liés aux infrastructures portuaires (par sinistre) Dont	4.000.000 €
- Dommages immatériels non consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti hors infrastructures portuaires (par sinistre)	1.000.000 €

- Dommages aux biens confiés, y compris les bateaux	10.000.000 €
- Faute inexcusable	1 500 000 €
- Occupation temporaire des locaux	750.000 €
- Atteinte à l'environnement, dommages matériels et immatériels	1.000.000 €
- Intoxications alimentaires	1.500.000 €
- Vol commis par les préposés	50.000 €
- Protection juridique (Défense recours) y compris pour les dommages relatifs aux infrastructures portuaires	50.000 €

- pour l'activité de l'élévateur à bateaux au titre de son contrat Véhicule à moteur limitée aux conditions précisées ci-dessous :
 - Dommages corporels : illimité
 - Dommages matériels et immatériels : 100 000 000,00 euros

2.3 Conditions d'utilisation des formes de radoub

Le Port dispose de 2 formes de radoub nommées forme 1 et forme 2.

Les formes 1 et 2 sont gérées par le Port qui en fixe les conditions de réservation et d'occupation. Le Client souhaitant réaliser l'arrêt technique de son navire en forme doit donc prendre contact avec le Port.

Quelle que soit la forme, le Port réalise les opérations suivantes pour l'accueil de navire :

- manœuvrer les bateaux-portes (ouverture / fermeture) ;
- préparer l'attinage d'un navire suivant les plans fournis par le Client ;
- pendant la phase d'assèchement, maintenir le navire dans les axes longitudinal et latéral de la forme conformément au plan d'attinage, et ce jusqu'à son échouage. Pour rappel, il est de la responsabilité du Client de respecter impérativement les conditions d'assiette et de gîte définies dans le Dossier Technique Passage en Forme réalisé avant l'entrée du navire en forme et de prendre toutes les mesures nécessaires pour les respecter (article 2.3.2.3) ;
- assécher les formes et les maintenir à sec en permanence pendant la durée du séjour d'un navire ;
- accorer et désaccorer les navires, avec éventuellement des opérations de mise en place ou d'enlèvement d'épontilles ou d'étais, et de faux tins ;
- nettoyer le fond des formes après chaque assèchement avant le début des interventions du Client sur le navire ;
- remettre les formes en eau.

2.3.1 Capacité d'accueil

Les 2 formes de radoub présentent les dimensions suivantes :

- Forme 1 : 176 m de longueur pour 22,00 m de largeur et un tirant d'eau maximum de 7,50 m.
Cotes utiles : L=165 m, l =21,30 m.
- Forme 2 : 107 m de longueur pour 14 m de largeur et un tirant d'eau maximum de 7,50 m.
Cotes utiles : L= 90 m, l = 13 m.

2.3.2 Réserve d'une Forme

La réserve d'une forme peut se faire soit directement soit en posant une option. Celle-ci est organisée conformément à l'instruction INT288 du GPMLR intitulée : « Réserve de la forme 2 ». Ce document est joint en annexe du présent Règlement d'exploitation.

• L'option

L'option sur une forme est organisée conformément à l'instruction INT288 du GPMLR intitulée : « Réserve d'une forme ». Ce document est joint en annexe du présent Règlement d'exploitation.

• La réserve

La réserve d'une forme est organisée conformément à l'instruction INT288 du GPMLR intitulée : « Réserve d'une forme ». Ce document est joint en annexe du présent Règlement d'exploitation.

2.3.3 Préparation de l'assèchement d'un navire en forme

• Le dossier Technique Passage en Forme (DTPF)

Dès le versement des arrhes avec signature de la proposition commerciale et/ou envoi d'un bon de commande par le Client, le dossier technique d'escale est instruit. Son objectif est de vérifier l'adéquation entre les moyens mobilisables par le Port et les besoins du Client pour un projet d'accueil de navire en forme. Il est réalisé par le Port en présence du Client.

Les points suivants sont abordés :

- attinage avec analyse du plan d'attinage et/ou d'accorage fournis par le Client, adéquation de la forme retenue au besoin du Client, etc. ;
- définition de moyens d'accorage ou d'attinage spécifiques éventuels à faire fabriquer par le Port au frais du Client ;
- définition des modalités de mise à disposition éventuelle des moyens d'attinage – accorage propres au navire ;
- accès à la forme ;
- assèchement : position et configuration (assiette, gîte) du navire dans la forme, ainsi que besoins particuliers tel qu'inspection subaquatique de la coque avant pose du navire ;
- besoins en énergie et en eau ;
- gestion des déchets ;

- analyse des risques et de l'adéquation aux montants des couvertures d'assurances respectives ;
- prestations complémentaires : besoin en surface de terre-plein, implantation d'une base vie, manutention, etc.

Le Dossier Technique Passage en Forme est donc validé par le Client. Cette validation est une condition obligatoire pour que la prestation d'assèchement ait lieu.

Dans l'hypothèse où, dans le cadre de l'instruction initiale et des mises à jour du Dossier Technique Passage en Forme, de nouveaux éléments importants, fournis par le Client, sont de nature à remettre en cause la faisabilité de l'assèchement, le Port se réserve le droit de désinscrire le navire du planning d'occupation de la forme et de remettre la période concernée disponible pour d'autres Clients.

Il est précisé qu'en l'absence de fourniture des plans d'attinage et/ou d'accorage de la part du Client, le Port ne réalise pas de prestations d'assèchement.

Toutes erreurs ou omissions dans les documents produits (plan de navire, document d'attinage ou d'accorage) par le Client engagent directement sa responsabilité, et déchargent le Port de toute responsabilité en cas de dysfonctionnement lors de l'opération d'assèchement dont l'origine serait liée à ces erreurs.

Le Dossier Technique Passage en Forme peut évoluer au fur et à mesure de la précision de la définition des travaux (nature et consistance des interventions) décidée par le Client ; aussi, le Dossier Technique Passage en Forme est mis à jour et indicé afin de tracer ses évolutions. Chaque mise à jour ne doit pas remettre en cause la faisabilité du projet et doit être validée conjointement par le Port et le Client. La signature de la dernière version indicée du Dossier Technique Passage en Forme est obligatoire pour réaliser l'opération d'assèchement.

• Mise à disposition de terre-plein

La bande de surface d'une largeur de 5 mètres autour des formes fait partie intégrante de la location de la forme. Cette bande est matérialisée au sol par des hachures de couleur blanche.

En cas de besoin de surface supplémentaire, le Port peut proposer en fonction des disponibilités des surfaces complémentaires en location avec facturation sur la base des tarifs publiés annuellement par le Port dans le document Prestations de Services de l'année en cours.

Pour précision, la surface comprise entre les deux formes de radoub jusqu'au mole d'amarrage constitue un accès aux équipements et infrastructures situés en bord à quai. Par conséquent, cette surface doit être laissée en permanence libre d'accès à tout moyen du PRCN et ne peut donc faire l'objet d'une location.

• Protocole d'assèchement et de remise à l'eau

Le Port définit les protocoles d'assèchement et de remise en flottaison du navire à partir des éléments inscrits dans le Dossier Technique Passage en Forme. Ces protocoles se présentent sous la forme de plannings découpés en phases avec précision des horaires de début et de fin. Ces protocoles sont validés par le Client.

• Préparation de l'attinage

A partir des éléments précisés dans le Dossier Technique Passage en Forme, le Port prépare la forme pour l'accueil du navire, objet de la commande.

Les bers et tins spécifiques fabriqués par le Port sont préparés et mis en place par le Port en fond de forme, suivant le plan de calage.

Avant la remise en eau de la forme, le Client signe pour validation :

- le plan d'attinage/accorage servant de base à la réalisation en fond de forme après vérification conjointe Port-Client en fond de forme ;
- le Dossier Technique Passage en Forme auquel est annexé le plan d'attinage-accorage.

Une fois ces deux étapes impérativement validées par signature, la forme est alors mise en eau, prête à accueillir le navire.

• Entrée et sortie du navire en forme

L'entrée du navire dans la forme de radoub est de la responsabilité du Client jusqu'à son amarrage qui est réalisé de manière à pré ligner le navire dans sa configuration d'assèchement comme prévu dans le Dossier Technique Passage en Forme.

La sortie du navire de la forme de radoub est de la responsabilité du Client dès lors que le navire se met en flottaison.

L'équipage, dont la composition est laissée à l'initiative du Capitaine du navire, est chargé de faire entrer le navire dans la forme ou de l'en faire sortir en procédant aux diverses manœuvres et opérations d'amarrage nécessaires soit seul, soit avec l'assistance de la société de lamanage agréée par le Port.

En cas de besoin, l'assistance du lamanage ou du remorquage peut être imposée par la Capitainerie.

Conformément à l'annexe technique n°1 du règlement local de la station de pilotage de La Rochelle-Charente, tout navire de plus 55 m de long doit obligatoirement faire appel au pilotage pour entrer ou sortir de la forme. Le Capitaine du navire, après concertation avec le Pilote, décide alors des moyens adaptés à la manœuvre. Ces prestations sont à la charge du Client.

Lorsque le navire est en forme dans l'attente de l'opération d'assèchement, les opérations d'amarrage et de reprises éventuelles des amarres sont effectuées par le personnel du bord ou par les lamaneurs à la demande et aux frais du Client.

L'opération d'assèchement, sous responsabilité du Port, débute dès lors que les personnels du Port agissent sur les amarres afin de centrer le navire par rapport aux repères d'attinage-accorage en vue de son échouage, ou donnent les ordres dans le cas de l'utilisation des moyens du bord.

• Cas d'un navire en avarie

Dans ce cas, le navire pourra être mis au sec en fonction des disponibilités de la forme de radoub et en fonction des horaires de travail définis au § 2.1.3. Il est totalement exclu de

demander au propriétaire d'un navire déjà en forme de radoub de procéder à la mise à l'eau son navire pour satisfaire la demande du navire en avarie.

Il est nécessaire de noter qu'une mise au sec en forme de radoub nécessite un temps de préparation important afin de préparer l'opération, éventuellement s'approvisionner en moyens spécifiques, et nécessite des informations que le propriétaire devra impérativement fournir au Port. Sans ces informations, l'opération ne pourra être réalisée.

Dans tous les cas, le navire ne pourra donc pas être mis à sec à son arrivée au Port.

Compte tenu de l'urgence demandée, si une disponibilité d'accueil existe et l'opération possible, et si le propriétaire du navire souhaite que celui-ci soit mis à sec, le Port appliquera une majoration de 100 % sur la prestation complète et en informera, avant l'opération, le propriétaire du navire qui s'engagera par écrit à la prise en charge de cette majoration. Celle-ci couvre l'usage de l'infrastructure et des opérations d'exploitation associées (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours), l'occupation en forme de radoub (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours), ainsi que le coût de prestation des agents habilités à cette opération s'ils sont disponibles (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours).

- Cas d'un navire en difficulté

Pour un navire en difficulté comme défini au § 2.1.8, lorsque la Préfecture Maritime, ou le Préfet de département, demande au Port de le mettre au sec, alors ce navire devient prioritaire sur le programme d'activité de la forme de radoub, si tant est que de la disponibilité existe pour mettre à sec ce navire et que les agents du Port, habilités aux manœuvres de mise au sec de navires, soient disponibles. Dans le cas contraire, cette mise à sec ne pourra être possible. Cependant, il est nécessaire que le capitaine informe le CROSS de sa situation afin que la Préfecture Maritime enclenche une procédure ANED.

Il est totalement exclu de demander au propriétaire d'un navire déjà en forme de radoub de procéder à la mise à l'eau son navire pour satisfaire la demande du navire en difficulté.

Il est nécessaire de noter qu'une mise au sec en forme de radoub nécessite un temps de préparation important afin de préparer l'opération, éventuellement s'approvisionner en moyens spécifiques, et nécessite des informations que le propriétaire devra impérativement fournir au Port. Sans ces informations, l'opération ne pourra être réalisée.

Le navire ne pourra donc pas être mis à sec à son arrivée au Port.

Compte tenu de l'urgence demandée, si une disponibilité d'accueil existe et l'opération possible, et si le propriétaire du navire souhaite que celui-ci soit mis à sec, le Port appliquera une majoration de 100 % sur la prestation complète, et en informera, avant l'opération, le propriétaire du navire qui s'engagera par écrit à la prise en charge de cette majoration. Celle-ci couvre l'usage de l'infrastructure et des opérations d'exploitation associées (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours), l'occupation en forme de radoub (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours), ainsi que le coût de prestation des agents habilités à cette opération s'ils sont disponibles (Cf. le document Prestations de services de l'année en cours). Dans le cas où cette mise au sec induit des pertes d'exploitation ou des charges supplémentaires pour l'activité des Clients inscrits dans le planning d'activité de l'élévateur à bateau, et pour celle des entreprises de maintenance prévues en activité sur les navires concernés, le propriétaire du navire s'engage à prendre à sa charge toute perte d'exploitation

ou charges diverses, supportées par les entreprises de maintenance concernées et/ou les Clients déjà programmés mais qui ne pourraient être servis par le Port.

2.3.4 Opération d'assèchement d'un navire dans la forme

- Entrée du navire dans une forme

Selon le tirant d'air du navire, pour des raisons de faisabilité technique, dans des conditions de sécurité des personnes et de conservation des biens confiés, l'entrée en forme du navire et sa mise au sec seront reportées dès lors de l'édition d'un BMS « vent frais » de force 6 et plus, annoncé la veille et/ou à la date de l'assèchement.

Les informations météorologiques de référence sont disponibles sur le site internet de Port Atlantique La Rochelle via l'application LR Traffic accessible sous l'onglet « Mouvement des navires et accès nautiques ». En cas de difficulté à s'identifier sur le site de LR Traffic, la Vigie Capitainerie fournira le BMS sur demande.

En cas de BMS supérieur ou égal au BMS force 6, le planning d'assèchement sera revu et mis à jour en fonction de l'évolution des conditions météorologiques fournies et disponibles sur l'application décrite ci-dessus.

Dans le cas où le navire est déjà présent en forme lors de l'édition du BMS, les frais relatifs à la sortie du navire de la forme et de sa mise à quai au BF sont à la charge du navire. Il en est de même pour les frais d'une nouvelle entrée en forme après la fin du BMS.

- Assèchement du navire

Une fois le navire amarré dans la forme, le Port réalise :

- la fermeture de la forme en mettant en place le bateau porte ;
- Le vidage de la forme jusqu'à créer un différentiel de hauteur d'eau suffisant entre le bassin à flot et la forme afin d'assurer le placage correcte et hermétique du bateau porte dans son logement ;
- le positionnement du navire en configuration assèchement conformément au protocole d'assèchement.

Le Client donne son accord pour le lancement de l'assèchement.

Le Port réalise alors l'assèchement du navire dans le respect du protocole d'assèchement.

Pendant toute la durée des opérations, le Client reste responsable de la stabilité du navire et de sa configuration (assiette, gîte).

Le Port peut décider de stopper un assèchement en cours : voir § 2.3.3.6.

Une fois l'assèchement terminé, une visite du navire posé sur ses tins, forme à sec, est effectuée par le Client et le Port afin de réceptionner l'attinage-accorage.

En cas de défaut d'attinage-accorage, une analyse est réalisée par le Port et une solution est proposée au Client pour approbation.

Le Port, en accord avec le Client, met alors en œuvre les moyens adaptés afin de retrouver une configuration satisfaisante pour le navire.

En cas de dommages, une expertise est réalisée entre les parties afin d'identifier les responsabilités.

Les coûts inhérents aux moyens et aux opérations engagées sont supportés par le Port ou le Client en fonction des conclusions issues de la recherche des responsabilités.

- Etat des lieux

Le Port réalise le nettoyage de la forme une fois l'assèchement finalisé.

Un état des lieux d'entrée contradictoire est alors réalisé par le Port en présence du Client. Cet état des lieux intègre le terre-plein éventuellement mis à disposition du Client pendant la durée de son chantier.

Les travaux prévus par le Client ne peuvent en aucun cas débuter avant la réalisation et la validation conjointe de l'état des lieux d'entrée.

Le Client s'engage à restituer la forme dans le même état que celui constaté lors de l'« état des lieux entrée ».

En fin de chantier, et avant la remise à l'eau du navire, un « état des lieux sortie » contradictoire est dressé pour comparaison avec l'« état des lieux entrée ».

Dans le cas où il est constaté que le Client n'a pas respecté son engagement en matière de remise en état de la forme et du terre-plein conformément à l'« état des lieux entrée », le Port ajournera la remise en eau du navire, en attendant de retrouver l'état initial des lieux. Cette opération de remise en état de la forme et du terre-plein est de la responsabilité du Client. En cas de manquement du Client à ses obligations, le Port s'assurera de la remise en état des installations et facturera au Client les prestations réalisées. Dans le cas où le Port a recours au personnel du PRCN, ce dernier sera facturé au Client au tarif de l'heure agent Port.

En aucun cas, le Port ne sera tenu pour responsable des préjudices subis par le Client en raison de ce retard. Le Client ne pourra donc exiger de contrepartie financière ou calendaire, ou toutes autres contreparties concernant sa commande.

2.3.5 Séjour du navire dans la forme

- Maintien au sec de la forme

Le Port assure le maintien au sec de la forme pendant toute la durée du séjour du navire dans la forme.

- Passerelles

Le Port met à la disposition des navires, des passerelles d'accès à bord dans la limite du matériel disponible.

Pendant son utilisation, cet outillage est placé sous la surveillance et la responsabilité du Client. Il est également de la responsabilité du Client de vérifier autant que nécessaire son amarrage sur le navire et de s'assurer de son intégrité en cas de manutention de charge à proximité à terre et/ou à bord et/ou entre la terre et le bord.

- Gestion des déchets

Pendant la durée du chantier, la gestion des déchets de chantier, dont les produits de carénage, et les déchets du navire sont à la charge du Client.

En cas de nettoyage de la coque, le Client placera une protection de type géotextile sur les grilles de caniveau afin de récupérer la pollution et éviter un encrassement des caniveaux.

En fin de chantier, ces protections sont enlevées par le Client qui en assure l'élimination dans la filière adaptée.

- Surveillance et conservation des matériels

La garde et la conservation des matériels et équipements, provenant du navire, qui ont été déposés sur les terre-pleins ou dans l'enceinte du PRCN, ne sont pas à la charge du Port. Il en est de même avec les matériels et consommables utilisés dans le cadre des travaux. Aussi aucune responsabilité n'incombe au Port pour la perte, le vol ou le dommage.

La remise en état de tout dommage causé par le Client aux ouvrages ou au matériel appartenant au Port sera à sa charge.

- Stabilité du navire

Toute modification de l'attinage et/ou de l'accorage pendant le séjour du navire en forme de radoub fait l'objet au préalable d'une demande écrite du Client. Le GPMLR étudie la faisabilité et notifie par écrit son refus ou son accord de modifier le calage du navire. En cas d'accord du GPMLR, la modification est réalisée exclusivement par les agents du Port. Cette prestation est facturée au temps passé.

- Suspension des opérations d'assèchement

Quand les agents du Port jugent qu'il y a un danger à continuer l'assèchement du navire suite à un changement de stabilité important avant que celui-ci ne soit totalement posé, alors le Client doit remettre son navire dans la même configuration de gîte et d'assiette que celle validée dans le dossier technique d'escale.

Les opérations d'assèchement peuvent également être stoppées par le Port à la détection d'une incohérence entre les différents points de positionnement du navire qui permettent, par recoupement, de s'assurer de la conformité de l'échouage par rapport à la position des tins.

Ces interruptions ne donnent droit à aucune indemnité au Client.

- Produits interdits

Conformément à la réglementation en cours, l'utilisation de peinture contenant du TBT est interdite.

- Mise à la terre

Afin de permettre l'écoulement de l'électricité atmosphérique et le respect des dispositions du décret n° 662-1454 du 14 Novembre 1988, concernant la protection des travailleurs dans les établissements qui mettent en œuvre des courants électriques, le Client doit, dès la mise au sec, assurer une liaison électrique d'une section suffisante entre la coque de son navire et la terre.

Pendant toute la durée du séjour du navire, il en contrôle la permanence, et procède à son enlèvement avant la mise à l'eau.

- Vie à bord du navire

Lors de la durée de l'escale technique d'un navire dans une forme en configuration à sec, la vie à bord n'est pas autorisée compte tenu des risques importants de chute de hauteur. Cependant pour des raisons de sécurité propres aux caractéristiques techniques du navire, le GPMLR pourra accepter à bord, sous certaines conditions qu'il fixera, des visites nocturnes de sécurité ou une présence minimale.

2.3.6 Remise en eau du navire

Après validation de l' « état des lieux sortie » par le Port, le protocole de remise à l'eau est engagé par les agents du Port après accord du Client (voir § 2.3.1.3).

Cette opération se termine par le dégagement du bateau porte.

Le navire peut alors quitter la forme suivant les règles décrites à l'article 2.3.1.5. Il doit faire toute diligence pour libérer la forme de radoub, en se conformant aux ordres du Port.

2.3.7 Tarifs d'usage – Application

• Généralités

La durée de l'occupation des formes de radoub est évaluée par ½ journée, les demi-journées commençant à 00h00 et à 12h00.

La première demi-journée à prendre en compte est celle consécutive à la réalisation de l'état des lieux entrant.

La dernière demi-journée à prendre en compte est celle précédant la sortie du navire de la forme.

Si l'introduction de l'eau dans la forme ou l'enlèvement du bateau-porte est retardée par le mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, le Client ne pourrait réclamer aucune indemnité.

Les dimanches et jours fériés ne comptent pas comme jours d'occupation sauf si des travaux sont effectués.

• Assèchement des Formes

Les redevances d'assèchement subissent une majoration quand les opérations d'assèchement s'effectuent en dehors des jours ouvrables et des heures normales d'ouverture (Voir document Prestations de Services de l'année en cours) à la demande du Client.

• Séjour de navires à flot en réparation

Le séjour des navires à flot dans les formes n'est pas autorisé par le Port.

• Prime de fidélité

Une « prime de fidélité » a été instituée. Elle correspond à une réduction de 20 % sur les prestations de base : ASSECHEMENTS et OCCUPATION. Elle est applicable pour tout armement dont un navire entre dans une forme moins de 12 mois après un précédent passage de l'une de ses unités.

2.3.8 Assurances

• Assurance du Client

Préalablement à l'accueil d'un navire en forme, le Client doit justifier d'une police d'assurance valide couvrant :

- les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile qu'il peut encourir du fait de ses activités en raison des dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non causés au tiers ;
- l'incendie et le vol ;
- les dommages subis par son propre navire.

Le Client doit fournir au Port les justificatifs de ses assurances détaillant les garanties, avec la demande de commande au moment de la revue de contrat.

Le Client doit également présenter une renonciation à recours pour tout dommage dont le montant serait supérieur aux garanties assurées par le Port (voir § 2.2.16.2).

• Assurance du Port

Dans le cadre de ses activités, le Port est assuré pour les dommages subis par les tiers dans le cas où sa responsabilité pourrait être engagée. Le tableau ci-dessous récapitule la nature des garanties couvertes par le contrat d'assurance du Port avec leur montant plafond :

- Limitation tous dommages confondus (garantie non indexée) dont :	23.000.000 €
- Tous dommages confondus liés aux infrastructures portuaires	10.000.000 €
- Dommages matériels et dommages immatériels consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti liés aux infrastructures portuaires (par sinistre et par an)	10.000.000 €
Dont	
- Dommages matériels et dommages immatériels consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti hors infrastructures portuaires (par sinistre et par an)	8.000.000 €
- Dommages immatériels non consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti liés aux infrastructures portuaires (par sinistre)	4.000.000 €
Dont	
- Dommages immatériels non consécutifs à un dommage corporel ou matériel garanti hors infrastructures portuaires (par sinistre)	1.000.000 €
- Dommages aux biens confiés, y compris les bateaux	2.000.000 €
- Faute inexcusable	1 500 000 €
- Occupation temporaire des locaux	750.000 €
- Atteinte à l'environnement, dommages matériels et immatériels	1.000.000 €
- Intoxications alimentaires	1.500.000 €
- Vol commis par les préposés	50.000 €
- Protection juridique (Défense recours) y compris pour les dommages relatifs aux infrastructures portuaires	50.000 €

Toutefois, suite à une analyse de risques avec le Client, le Port pourra étudier au cas par cas une extension de sa couverture d'assurance. Cette extension pourra faire l'objet d'une proposition commerciale au Client.

2.4 Conditions d'utilisation des quais de réparation à flot

2.4.1 Désignation des quais

Deux quais sont mis à disposition pour la réparation à flot dans le bassin :

- le Quai Camaret dédié exclusivement à l'activité de réparation à flot ;
- l'Épi Central du Bassin à Flot : quai dédié à une activité d'hivernage et également à l'activité commerciale du Port.

L'Épi Central peut toutefois accueillir des navires en réparation à flot sous respect des conditions de reprise de charge définies sur ce quai et des conditions de faisabilité d'intervention des matériels et équipements nécessaires à la réparation.

En aucun cas, les deux formes de radoub ne constituent un quai de réparation à flot.

2.4.2 Prestations du Port

Le Port propose aux Clients une prestation de fourniture de fluides : eau et électricité.

2.4.3 Obligations des Clients

Conformément au Règlement Général de Police des Ports Maritimes, la Capitainerie reste responsable de la désignation des postes à quai.

Tout stationnement sur un des quais désignés doit au préalable faire l'objet d'un accord de la Capitainerie en concertation avec le responsable d'exploitation du PRCN.

Les navires doivent être maintenus soigneusement amarrés pendant toute la durée de leur escale sous la responsabilité du Client.

Le Client peut être requis à tout instant pour déplacer les navires si les nécessités de l'exploitation l'y obligent.

S'il devient indispensable, pour la bonne exploitation du Port ou la sauvegarde des navires, de les déplacer sans équipage à bord, ou avec des équipages réduits, ne pouvant assurer seuls la manœuvre, la Capitainerie commande les équipes de lamanage aux frais et risques du Client.

Le nettoyage du quai est à la charge et sous la responsabilité du Client.

A défaut, le nettoyage est réalisé par le personnel du Port puis facturé au Client.

Les opérations de réparation à flot sont strictement réglementées. Toute opération générant un risque de pollution du bassin à flot est strictement interdite (opérations de sablage, projection de peinture etc.).

Conformément à la réglementation en cours, l'utilisation de peinture contenant du TBT est interdite.

D'une façon générale, tout rejet polluant dans l'eau est strictement réglementé (hydrocarbures, solvants, eaux mazouteuses, déchets solides, etc).

Le Port n'assure pas la responsabilité du gardiennage pendant le séjour du navire à quai. Par conséquent, le Client a la charge de la garde et de la conservation du matériel déposé par lui sur les quais ou terre-pleins.

Le Client doit en outre assurer la garde et la conservation du matériel qui lui est loué par le Port. Il est responsable des pertes ou dommages causés à ce matériel tant que celui-ci reste en sa possession.

2.4.4 Fourniture de courant électrique basse tension et mesures de sécurité

Le Port met à disposition des Clients de l'énergie électrique et de l'eau douce dans les limites des puissances et débit disponibles.

Cette mise à disposition est assurée par des bornes techniques réparties sur le terre-plein de carénage.

Le Client s'assure qu'il dispose des adaptateurs pour les branchements de ses équipements sur les prises des bornes techniques.

Dans l'utilisation de ces bornes le Client doit :

- observer les prescriptions du décret 88.1056 du 14 novembre 1988, concernant les appareils raccordés sur les coffrets ;
- s'assurer de l'efficacité et de la durabilité des liaisons équipotentielle de toutes les masses métalliques et de leur mise à la terre sur les installations prévues à cet effet ;
- informer le Port de toute anomalie constatée sur les installations mises à disposition.

2.4.5 Tarifs Publics – Application

Tous les navires en stationnement sont facturés sur la base de la longueur hors tout du navire qu'ils soient ou non en réparation. Cette disposition intègre les navires en stationnement à couple.

La durée de l'occupation des quais est évaluée par 1/2 journée, les demi-journées commençant à 00h00 et à 12h00.

La première demi-journée à prendre en compte est celle consécutive à l'amarrage du navire à quai.

La dernière demi-journée à prendre en compte est celle précédant l'appareillage du navire.

Partie III

MOUVEMENTS DES NAVIRES

3 CONDITIONS D'EXPLOITATION

Les conditions d'exploitation pour les mouvements de navires sont rappelées dans le présent document. Des aménagements peuvent être étudiés par le Port en concertation avec le Pilotage, à la demande de l'Armateur ou de son représentant ou de l'Affréteur ou de l'opérateur du terminal.

3.1 Objet

Le présent règlement traite des modalités d'exploitation de chaque terminal conventionné ou pas, spécialisé, ou non affecté à un opérateur particulier. Ces dispositions sont prises en conformité avec le Code des Transports, le Code des Ports Maritimes et les conventions de terminaux passées entre le Port et chacun des opérateurs de terminaux.

3.2 Exploitation des terminaux

L'exploitation technique et commerciale des terminaux est assurée par l'opérateur ; ce dernier a la responsabilité des opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires et à la marchandise.

A ce titre, l'opérateur bénéficie d'une priorité d'usage du ou des quais publics dont il assure l'exploitation, sous réserve de l'application des dispositions de la Vème Partie Livre III – titre III du Code des Transports et du présent règlement.

Cette priorité cessera dans les cas suivants :

- navire en difficulté ;
- événements graves ou exceptionnels ;
- cas de force majeure ;
- navire saisi ou retenu, faute de place disponible ailleurs ;
- navire en attente d'ordre ou de chargement/déchargement, sans gêne pour la bonne exploitation du terminal ;
- cas fortuits ou mesures de sûreté particulières, etc.

Dans tous les cas, le Port en informera l'opérateur.

3.3 Demande de Place à Quai (DPQ)

Chaque escale fait l'objet d'une DPQ transmise à la Capitainerie par l'armateur ou son agent, avec au moins 48 heures de préavis, par l'intermédiaire de LR Traffic, logiciel de gestion interactif des escales des navires de commerce pour l'ensemble du Port.

Lorsque le Port de La Rochelle n'est pas le premier port de l'Union Européenne touché par le navire et qu'il est situé à moins de 48 heures de route, ce délai est ramené à 24 heures.

La DPQ doit comporter obligatoirement les informations suivantes :

- nom et caractéristiques du navire (longueur, largeur, tirant-d'eau maximum, tirés de la base navire du Lloyd's Register) ;
- numéro OMI du navire ;
- tirant- d'eau prévu à l'arrivée ;
- ETA ;
- poste demandé ;
- provenance du navire ;
- temps prévu d'escale ;
- soumission à une inspection renforcée ou non ;
- nom de l'agent et du manutentionnaire ;
- marchandises manutentionnées (Nature et quantité), conditionnement et provenance/destination ;
- manifeste des matières dangereuses chargées, déchargées ou en transit, (s'il y a lieu) (FAL 7) ;
- nombre de remorqueurs commandés.

De plus, pour que la DPQ soit validée par la Capitainerie, les documents FAL 1, 2, 3, 4, 5 et 6 au format ANna doivent également être injectés dans le dossier escale du navire.

Enfin, les certificats d'assurance, l'attestation de sûreté, la déclaration de déchets et résidus et la déclaration de santé (si requise) doivent également être renseignés dans le dossier escale du navire.

Le visa final de la Capitainerie, donnant autorisation administrative au navire de faire escale dans le Port de La Rochelle ne pourra être donné qu'après validation de l'ensemble du dossier escale par l'agent consignataire du navire.

Après vérification de la compatibilité du navire avec le poste demandé, le Port attribuera la place à quai selon les règles de priorité en usage (premier arrivé/premier servi, priorité liée à une convention de terminal, postes spécialisés, etc.).

En cas de difficultés d'exploitation, le Port recherchera en concertation avec les différents gestionnaires de terminaux, une solution permettant d'accueillir le navire dans les meilleures conditions.

3.4 Demande de sortie (DS)

Chaque sortie de navire fait l'objet d'une Demande de Sortie transmise à la Capitainerie par l'armateur ou son agent à l'aide du logiciel « LR Traffic ».

La DS doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- ETD du navire ;
- tirant- d'eau sortie ;
- destination, ETA au port suivant ;
- plan de chargement (si marchandises dangereuses en sortie ou en transit) ;
- déclaration de déchets (si pas renseignée dans la DPQ à l'entrée) ;

- nombre de personnes à bord ;
- nombre de remorqueurs commandés.

De même que pour la DPQ, le dossier escale doit reprendre les documents FAL 1, 2, 5, 6 et 7 au format ANna ainsi que l'attestation de collecte des déchets et résidus de cargaison du navire.

Le visa final de la Capitainerie, donnant autorisation administrative au navire de quitter le Port de La Rochelle ne pourra être donné qu'après validation de l'ensemble du dossier escale par l'agent consignataire du navire.

3.5 Demande de déhalage (DH)

Chaque déhalage de navire fait l'objet d'une Demande de Déhalage transmise à la Capitainerie par son agent à l'aide du logiciel « LR Traffic ».

La DH doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- ETD ;
- tirant- d'eau avant déhalage ;
- tirant- d'eau prévisionnel de sortie ;
- poste d'arrivée ;
- nom du nouvel agent et de l'armement en cas de changement ;
- manifeste des matières dangereuses à charger ;
- nombre de remorqueurs commandés.

La demande de poste sera traitée de la même façon que dans le cas d'une DPQ.

Dans le cas d'un changement d'agent avant déhalage, la DH sera alors renseignée dans LR Traffic par le Port.

3.6 Mouvements de navires

3.6.1 Définitions

- autorisation d'entrée dans le port : elle se fera au début du chenal d'accès délimité par le travers des bouées de la Roche du Sud et de Chauveau ;
- heure limite : heure à partir de laquelle sur le montant ou jusqu'à laquelle sur le baissant, $TE = H + S$ (tirant d'eau = hauteur d'eau + sonde) dans les accès desservant le poste du navire ;
- accès desservant le poste du navire : zone de transit du navire pour laquelle la sonde est la plus faible ;
- Heure Limite Passage des Bouées (HLPB) : heure à partir de laquelle le navire peut passer les bouées d'entrée sur le montant et heure jusqu'à laquelle le navire peut passer les bouées d'entrée sur le baissant ;
- Heure Limite d'Appareillage (HLA) : heure à partir de laquelle le navire peut quitter le quai sur le montant (pilote à Bord + équipage au poste de manœuvre + machine parée + remorqueurs crochés) et heure jusqu'à laquelle le navire peut quitter le quai sur le baissant (PAB + équipage au poste de manœuvre + machine parée + remorqueurs crochés) ;

- navire limité en tirant d'eau : navire qui de par son tirant d'eau ne peut pas effectuer son mouvement à toute heure de la marée ;
- hauteur d'eau : hauteur d'eau du SHOM pour La Rochelle ;
- unité de hauteur : par pas de 10 cm ;
- unité de temps : par pas de 5 minutes (arrondi inférieur dans le cas d'un mouvement sur le baissant) ;
- station de pilotage : zone d'embarquement/débarquement du pilote située à un mille dans le sud de la bouée de Chauveau ;
- points d'embarquement et de débarquement du pilote : l'embarquement normal du pilote à bord des navires à destination du Port, s'effectue, en principe, à la station de pilotage. Cependant, dans certains cas exceptionnels et en concertation avec le Port, l'embarquement pourra se faire entre la station de pilotage et la tour du Lavardin. Le débarquement normal du pilote d'un navire en provenance du Port, s'effectue à la station de pilotage ;
- cependant, pour les navires transportant des matières dangereuses en vrac, les navires à fort tirant d'eau et en cas de croisement dans le chenal d'accès de deux ou plusieurs navires, l'embarquement et le débarquement se feront exclusivement à la station de pilotage ;
- pour les navires en provenance et à destination du Pertuis Breton, l'embarquement et le débarquement normal du pilote se fera dans le Nord du pont de l'île de Ré ;
- en cas de mauvaises conditions météorologiques (forte houle) ne permettant pas un débarquement normal du pilote en toute sécurité, le Port devra être averti suffisamment à l'avance afin d'assurer, en pleine collaboration avec le pilote, le suivi du navire jusqu'à sa sortie du chenal d'accès ;
- suivant l'usage et **avec l'accord du Capitaine du navire**, le débarquement du pilote peut s'effectuer entre la tour du Lavardin et les bouées délimitant le point d'entrée du chenal d'accès. Le Port devra en être informé avant le débarquement du pilote. Le Pilote devra s'assurer de la route suivie par le navire jusqu'à sa sortie du chenal d'accès ;
- Poste clair :
 - l'opérateur de terminal devra, en collaboration avec le Port, positionner ses engins de manutentions afin de minimiser les risques d'avaries ;
 - éclairage des postes à quai : sous la responsabilité des opérateurs de terminal, les systèmes d'éclairage des postes à quai devront pouvoir être mis en œuvre rapidement et à tout moment pour permettre des mouvements de navires dans de bonnes conditions de sécurité de nuit ou par mauvaise visibilité. Cet éclairage de manœuvre est à la charge du navire.

3.6.2 Généralités

Dans le cadre général, les mouvements d'entrées des navires qui travaillent à leur arrivée sont prioritaires sur les mouvements de sorties, sauf contraintes techniques, notamment liées à la disponibilité de la place à quai. Les mouvements sont régulés par le Port.

Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par le Port dans les cas suivants :

- plusieurs mouvements programmés, pour une meilleure organisation et une utilisation optimale des moyens nautiques et des effectifs (remorquage, lamanage, pilotage) ;

- navire sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc. ;
- conditions météorologiques défavorables ;
- navire transportant des animaux vivants, selon la réglementation en vigueur nécessitant le débarquement afin de limiter leur temps de présence à bord du navire ;
- déclenchement de plan de secours ou d'un sinistre à terre ou sur un navire, pouvant avoir des conséquences sur les opérations commerciales.

3.6.3 Cas des navires limités par leur tirant d'eau

- Cas d'un navire entrant sur le montant

Pour tous les navires à destination de tous les postes extérieurs et intérieurs :

HLPB = heure limite dans ses accès – 30 minutes

-

- Cas d'un navire sortant sur le montant

HLA = heure limite dans ses accès

- Cas d'un navire entrant sur le baissant

a) Pour les navires à destination de tous les postes extérieurs

HLPB = heure limite dans ses accès- 02H00 à 01H45 (15 minutes maximum de tolérance au passage des bouées)

b) Pour les navires à destination du Bassin à Flot

HLPB = heure limite dans l'avant-port –02H00 à 01H30 selon les capacités manoeuvrières du navire appréciées par le Pilotage.

- Cas d'un navire sortant sur le baissant

a) Pour les navires en partance de Chef de Baie

HLA = heure limite dans ses accès – 45 minutes

b) Pour les navires en partance du môle d'escale

HLA = heure limite dans ses accès – 01H15 si non évité

HLA = heure limite dans ses accès – 45 minutes si évité

c) Pour les navires en partance du Bassin à Flot

HLA = heure limite dans l'avant-port – 01H00

3.7 Affectation des postes à quai des terminaux non conventionnés

3.7.1 Règle générale

En règle générale, l'ordre de priorité à l'entrée est le suivant :

- « premier arrivé, premier servi »
- en cas de compétition entre deux navires, le franchissement du méridien 001°25'.00W définit l'ordre d'arrivée. Les dates et heures de passage sont enregistrées par le Port.

3.7.2 Utilisation des rampes RORO 1 et RORO 2

Définitions :

- a- RORO 1 = Rampe + linéaire de quai nécessaire au navire et à son amarrage
- b- RORO 2 = Rampe + linéaire de quai nécessaire au navire et à son amarrage

Pour les navires rouliers à rampes axiales qui ne peuvent travailler qu'à la rampe RORO 2

- en cas de demandes simultanées d'autres navires pour le poste de CB03 et si le navire roulier n'est pas manutentionné par l'opérateur du terminal, la règle qui prévaut est : « premier arrivé, premier servi » (sauf accord entre opérateurs) ;
- le Port informera l'opérateur de terminal ;
- dès que le navire a terminé ses opérations commerciales de déchargement et/ou de chargement en mode RORO, il devra, si nécessaire, déhaler pour libérer le poste à ses frais ;
- l'utilisation de terre-plein attenant au poste CB03 reste soumise à l'autorisation de l'opérateur de terminal.

3.8 Affectation des postes à quai sur les terminaux conventionnés

3.8.1 Cas général

- **chaque opérateur de terminal manutentionne ses navires en priorité sur les quais de ses terminaux ;**
- le numéro du poste doit impérativement apparaître dans la DPQ ;
- le Port valide le poste demandé après vérification des compatibilités navire/poste ;
- en cas d'incompatibilité, le Port en informe l'opérateur et l'agent du navire et leur propose un nouveau poste.

3.8.2 Ordre d'Affectation des postes à quai entre les différents terminaux

• Accord d'échange de poste entre deux opérateurs de terminaux

Lorsqu'un opérateur de terminal ne peut honorer une demande de poste, il lui appartient de rechercher une solution alternative avec un autre opérateur de terminal.

Cet accord devra être notifié par écrit au Port.

Le Port validera cette décision après vérification de la nouvelle compatibilité navire/accès/quai.

Faute d'accord, le Port, sous l'autorité du Président du Directoire, assurera l'arbitrage du conflit en recherchant la solution la moins pénalisante.

Le Port informera l'opérateur du terminal de la décision.

Tous les frais induits sont à la charge du navire objet de la demande de poste.

Le manutentionnaire qui opère le navire devra tout mettre en œuvre pour libérer le poste au plus vite à l'issue des opérations commerciales quand un autre navire est annoncé, sous réserve pour ce dernier d'un travail dès que possible après l'accostage.

Nota :

- fin des opérations commerciales : comprend le délai nécessaire au navire pour se mettre en configuration de mer (saisissage de toute la marchandise, grues au poste de

mer, fumigation des céréalières à l'export etc). En revanche, les différents « statements » et autres documents de transports pourront être finalisés soit à un autre poste, soit au mouillage, si l'opérateur du terminal a un besoin urgent de son poste à quai ;

- lorsque les opérations de soutage ne peuvent être réalisées qu'après les opérations commerciales, le navire sur demande de l'opérateur du terminal, devra déhaler pour les effectuer.

• Paquebots

Pour des raisons de sûreté et d'accès aux infrastructures d'accueil, les paquebots sont prioritairement accostés au Môle d'Escale Ouest.

En cas d'impossibilité effective d'accueillir le paquebot au Môle d'Escale Ouest, il lui sera alors proposé, en fonction de ses caractéristiques et des possibilités de placement les postes suivants :

- Môle d'Escale Est ;
- Terminal de Chef de Baie ;
- Terminal de l'Anse Saint-Marc ;
- Quai Lombard partie Ouest ;
- Bassin à Flot.

Dès qu'il en aura connaissance, le Port diffusera aux opérateurs de terminaux et aux agents, le planning de prévision d'escales des paquebots.

Les paquebots devront être annoncés 30 jours avant leur escale à La Rochelle à l'aide du logiciel LR Traffic.

L'armement, via son agent consignataire à La Rochelle, fera parvenir 30 jours avant sa première escale à la Capitainerie et au pilotage, les caractéristiques de manœuvrabilité de son navire ainsi que ses limites en force de vent établi pour accoster et appareiller sans l'assistance de remorqueur conformément à sa norme ISM.

L'agent consignataire du paquebot devra dans tous les cas obtenir l'accord de l'opérateur de terminal concerné au plus tard 10 jours avant l'escale.

Cet accord devra être notifié par écrit au Port.

Faute d'accord, le Port, sous l'autorité du Président du Directoire, assurera l'arbitrage du conflit en recherchant une solution de placement du Paquebot la moins pénalisante pour le reste du trafic.

Le Port informera l'opérateur du terminal ainsi que l'agent consignataire du paquebot de sa décision 4 jours minimum avant l'escale afin d'assurer les démarches administratives de sûreté.

Tous les frais induits pour permettre le placement du paquebot au Môle d'Escale Ouest et de façon subsidiaire sur les autres postes seront entièrement à la charge du paquebot.

Au plus tard de 2 heures avant son ETA à la bouée de « Chauveau » et 2 heures avant son appareillage, le navire confirmera le fonctionnement optimum de tous ses moyens de propulsion et de manœuvre.

3.8.3 Règles de stationnement

L'agent d'un navire n'effectuant aucune opération commerciale devra tout mettre en œuvre pour libérer le poste, aux frais du navire et/ou de son armateur via son agent consignataire, sur demande justifiée de l'opérateur du terminal et sur ordre du Port.

3.8.4 Déhalage

Pour chaque mouvement de déhalage, la Capitainerie fera parvenir à l'agent consignataire du navire une fiche de procédures « Shifting Data » définissant les conditions et moyens à mettre en œuvre pour l'exécution du mouvement. (Voir PJ1)

3.9 Opérations spécifiques

3.9.1 Pose et dépose des coupées de terre

Tous les navires de commerce accostés sur un quai du Grand Port Maritime de La Rochelle, à l'exception du bassin à flot, sont assujettis au paiement du forfait de mise à disposition d'une coupée de terre par ou les société (s) agréée (s) par l'Autorité Portuaire.

Les prestations de pose, repositionnement, intervention et dépose de la coupée de terre pour l'accès au navire doivent être commandées par son agent consignataire auprès de la ou les société (s) agréée (s) conformément à leurs règlements d'exploitations.

Au bassin à flot, les navires accostés ne paieront ce forfait qu'en cas de commande effective par son agent consignataire.

3.9.2 Dépôts des marchandises et nettoyage des quais et terre-pleins

Il est interdit, sauf accord exceptionnel du Port, de faire des dépôts aux endroits ci-après :

- sur les bandes de halage et tout autour des bollards et crocs d'amarrage ;
- sur les voies ferrées et à 1,5 mètre de part et d'autre des voies ;
- sur une zone de 1 mètre de largeur faisant le tour des hangars et constructions diverses ;
- sur les chaussées routières matérialisées ;
- sur les zones réservées au stationnement des véhicules ;
- sur les voies de roulement et d'évolution des grues portuaires ;
- sur les zones balayées par les engins de manutention roulant lors de leur déplacement ;
- sur les câbles et prises d'alimentation des engins de manutention roulants ;
- sur les prises d'eau et sur les accès ;
- sur les bouches d'avitaillement en soute des navires ;
- dans un rayon de 5 mètres autour de l'ensemble « bouche d'avitaillement, véhicule de distribution » lors des opérations de soutage des bâtiments ;
- sur une zone de 3 mètres de largeur en façade des postes électriques, ainsi que devant leur accès.

Il est interdit à toute personne non munie d'une autorisation spéciale délivrée par le Port ou du propriétaire de la marchandise de prélever une quelconque marchandise qu'elle provienne du dépôt organisé ou de déversement ayant eu lieu au cours de manutention ou transport.

Lorsque les opérations commerciales sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, sur une longueur et une largeur minimum de 25m, doit obligatoirement être laissé propre. La société La Romane est agréée par le GPM LR pour effectuer ces prestations de nettoyage. Celles-ci sont facturées au titre de la taxe de nettoyage.

3.9.3 Avitaillements

Les avitaillements du navire (vivres, huile, matériel divers, etc.) et les soutes ne doivent en aucun cas retarder la mise à quai et les opérations commerciales du navire suivant.

Pour les avitaillements par camion, une demande d'autorisation préalable doit être faite par l'armateur ou son agent auprès du Port qui en fixe les conditions.

3.9.4 Travaux à chaud

Les travaux à chaud ou nécessitant l'utilisation d'une flamme nue, les mises à l'eau d'embarcation ainsi que tous les travaux nécessitant une immobilisation de l'appareil propulsif, des appareils de manœuvre ou du matériel de sécurité, doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du Port qui en fixe les conditions d'exécution.

3.9.5 Fourniture d'eau douce

Le Port assure dans la limite de ses possibilités et aux conditions de son tarif, la fourniture d'eau douce aux installations terrestres et aux navires à l'Epi Central du Bassin à Flot ainsi que sur les quais du PRCN.

Sur les autres postes, la fourniture d'eau douce est assurée par le fontainier de la Ville de La Rochelle.

3.9.6 Entreprises extérieures

Les entreprises de réparation, construction, travaux publics... effectuant des travaux sur les terre-pleins doivent maintenir leurs chantiers propres et assurer l'enlèvement à leurs frais, de tous les déchets, déblais, etc. à l'expiration du chantier.

A défaut, le Port fera procéder d'office au nettoyage post-chantier aux frais et risques des entreprises concernées, sans préjudice des poursuites susceptibles d'être engagées par elles à l'encontre du Port.

3.10 Suspension des opérations

Le Port peut être amené dans l'intérêt général, à ordonner, en donnant un préavis dans la mesure du possible, la suspension des mouvements et opérations commerciales comportant l'utilisation des ouvrages, des outillages et installations diverses du Port (totalité ou partie de terminaux, quais, élévateur, formes, plateau du PRCN, etc).

Cette décision peut être prise notamment dans les cas suivants :

- mouvements de navires ordonnés par le Port ;
- conditions météorologiques ou atmosphériques défavorables ;
- mise en sécurité des personnes et des biens ;

- déclenchement d'un plan de secours ;
- accueil d'un navire en difficulté à la demande de la Préfecture Maritime de l'Atlantique ;
- raison de sûreté ;
- cas d'urgence ou événement exceptionnel.

En cas de déplacement d'un navire sur ordre du Port, les frais et risques occasionnés sont supportés par l'armateur du navire. (Article R5333-11 du Code des Transports).

3.11 Conditions normales d'exploitation du Bassin à Flot

3.11.1 Ecluse du Bassin à Flot

• Portes ouvertes

Les navires et bateaux peuvent entrer et sortir du bassin en période dite « portes ouvertes » de l'heure de la Pleine-mer -02h00 à l'heure de la Pleine-mer +01h00.

Ces créneaux horaires théoriques peuvent varier en fonction des coefficients de marée, notamment en période de mortes eaux.

Les dimensions maximum des navires en portes ouvertes sont de :

- longueur : 165 m ;
- largeur : 21.30 m ;
- tirant d'eau : 3.00 m + hauteur d'eau au jour et à l'instant considéré.

• Sassements

En dehors de cette période, un sasement est effectué dans les conditions suivantes :

- dans la mesure des places à quai disponibles, les entrées sont prioritaires sur les sorties ;
- entrée : sasement à l'arrivée en fonction du tirant d'eau du navire ; en cas d'entrées multiples, l'ordre d'entrée se fait en fonction des heures de travail ;
- sortie : sasement également en fonction du tirant-d'eau ; dans le cas où plusieurs navires doivent sortir en sasement à la même heure, priorité est donnée au navire dont la destination est la plus proche ;
- sauf cas très particulier, les amarrages dans le sas se font côté nord prioritairement.

Les dimensions maximum des navires en sasement sont de :

- longueur : 145 m avec 1 remorqueur d'assistance ; 130 m avec 2 remorqueurs d'assistance ;
- largeur : 21.30 m ;
- tirant-d'eau : 3,00 m + hauteur d'eau de la marée au jour et à l'instant considérés.

En cas d'impossibilité, pour raisons techniques, de sasser un navire dès son arrivée au Port ou sitôt les opérations commerciales terminées, le Port ne pourra en aucune façon être tenu responsable des retards engendrés.

3.11.2 Bassin à Flot

Le Port règle la hauteur d'eau du bassin, en fonction de la marée, de façon à conserver une profondeur minimale bord à quai de 7, 00 m.

Règle des mouvements au bassin

Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 145 m, assistés de remorqueurs, doivent respecter les règles suivantes :

- a) Impérativement évités à l'entrée au bassin, si les postes 1, 2, 10 et 11 sont libres,
- b) Si non évité à l'entrée, il ne peut s'éviter à la sortie, assisté de remorqueurs, que si les postes 1, 2, 10 et 11 sont libres.

Jusqu'à 25 nœuds de vent établi, le service du lamanage n'est pas obligatoire pour un déhalage dans le bassin. Au-delà, le service du lamanage est obligatoire.

Les mouvements à l'intérieur du bassin sont exclus de l'obligation de pilotage, le Port se réservant le droit de l'imposer en fonction des circonstances. Dans le cas où le navire commande un remorqueur, celui-ci reste aux ordres du Capitaine et de lui seul. Sans pilote à bord du navire, le remorqueur ne peut être utilisé qu'en pousseur.

Lorsqu'il y a sassement, le lamanage est obligatoire pour les navires d'une longueur supérieure à 55 mètres.

3.11.3 Quai Camaret

Sont admis au quai Camaret, les navires d'une longueur maximum de 80 m, d'un tirant d'eau maximum de 6.00 m et devant effectuer en priorité des réparations à flot. De façon dérogatoire, il peut être utilisé pour du stationnement à flot.

• *Epi Central*

- a) Partie **Sud** : ce poste est utilisé prioritairement pour le déchargement d'acide phosphorique et la réparation navale à flot, pour des navires d'une longueur maximum de 165 m et d'un tirant d'eau maximum de 7.00 m.
- d) Partie **Nord** : ce poste est utilisé en priorité pour la réparation navale à flot dans sa partie Ouest. Après l'accord du Port, il peut être utilisé pour le stationnement des navires de l'Etat dans sa partie Est.

3.12 Opérations de sablage

Aucune opération de sablage de coque ou de pont n'est autorisée à flot.

Les opérations de sablage de coque ou de pont ne sont autorisées que dans les formes de radoub ou sur le terre-plein du PRCN.

Des protections et des affichages de prévention sur les risques de projections doivent être mises en place par le propriétaire du navire ou son représentant.

3.13 Lavage de coque

Les opérations de lavage de coque à flot ne sont pas autorisées dans les eaux du Port.

3.14 Mise en sécurité des navires de pêche de Chef de Baie au Bassin à Flot

Lors de circonstances météorologiques exceptionnelles (tempête), les navires de pêche du port de Chef de Baie peuvent demander à venir s'abriter dans le Bassin à Flot du Port, où un linéaire de quai leur est attribué en fonction de la disponibilité :

- à l'Epi Central du Bassin à Flot
- ou
- à un poste commercial libre après accord de l'opérateur de terminal.

Les conditions d'entrée sont les suivantes :

- avis de « fort coup de vent » ou « tempête » annoncé sur les côtes de Charente-Maritime par Météo France
- ou
- un vent établi supérieur ou égal à 45 nœuds
- ou
- une houle dans le port de Chef de Baie risquant de provoquer des avaries graves aux bateaux ou aux ouvrages d'accostage, que le Port apprécie et dont il reste seul juge des mesures à prendre.

L'entrée des bateaux de pêche de Chef de Baie se fait de préférence en période de « portes ouvertes » (2H00 avant à 1H00 après pleine mer de La Rochelle). En cas d'impossibilité, les navires doivent se regrouper pour effectuer les sarrées suivant la planification effectuée par le Port.

Au retour de conditions météorologiques favorables (vent inférieur à 30 nœuds), les bateaux de pêche doivent impérativement libérer le bassin.

3.15 Appontement pétrolier

3.15.1 Conditions de sécurité des navires citernes aux appontements pétroliers

Les navires citernes accostés aux appontements pétroliers ont obligation d'appliquer la totalité des « règles de sécurité » propres aux appontements pétroliers du Port, qui leur sont remises lors de leur première escale.

Les opérations de chargement et de transbordement d'essence doivent se faire selon les conditions énoncées aux « consignes de sécurité à destination des navires citernes ».

Les opérations de soutage par la terre sur les pétroliers sont autorisées à l'appontement selon les conditions énoncées aux « consignes de sécurité à destination des navires citernes ».

3.15.2 Restrictions d'accostage

Tout navire citerne, civil ou militaire, transportant de la classe 3, non dégazé, devra impérativement accoster aux appontements pétroliers.

D'une façon générale, les navires pétroliers ou pétro-chimiquiers peuvent accoster aux appontements si leur longueur hors tout est supérieure ou égale à 100 m avec une longueur de muraille droite supérieure ou égale à 40 m et une distance « Etrave/Manifold » compatible. (une étude peut être conduite par le Port pour tout navire de caractéristiques moindres).

Pour rappel :

- le déplacement maximum admissible à l'appontement Est est de 85 000 T ;
- le déplacement maximum admissible à l'appontement Ouest est de 150 000 T.

En fonction des conditions météo et des caractéristiques du navire, le Port en concertation avec les services portuaires aux navires peut reporter l'accostage du navire.

Interdiction d'accostage à partir de 40 nœuds de vent établi et/ou une houle supérieure ou égale à 1,50 m le long de l'appontement.

Retour du navire sur rade à partir de 45 nœuds de vent établi et/ou une houle supérieure ou égale à 1,50 m le long du navire.

L'annulation du mouvement est possible jusqu'à une demi-heure avant la mise à bord du pilote.

L'accostage des navires à l'appontement Est se pratique aux alentours de 1 heure avant la pleine mer de La Rochelle, à 1 heure avant la basse mer de La Rochelle. Ces limites peuvent être modifiées à la demande du pilotage en cas de morte eau ou de conditions météorologiques particulières.

- Cohabitation d'accostage des navires pétroliers chargés d'essence non inertes à l'Appontement Pétrolier et les paquebots au Môle d'Escale

La cohabitation d'accostage de ces deux types de navires est interdite s'ils sont positionnés du même côté (à l'Est ou à l'Ouest tous les deux).

Dans les autres cas, le paquebot est placé « cap à la sortie » au Môle d'Escale en cas de présence simultanée d'un pétrolier aux appontements.

3.15.3 Conditions de déconnexion des bras

En fonction des conditions météorologiques et de la tenue du navire à quai en raison du vent ou de la houle, les réceptionnaires adopteront les mesures suivantes :

- vent établi à 40 nœuds : arrêt du pompage ;
- vent établi à 45 nœuds : vidange du bras, débranchement et mise en position de repos de l'unité.

3.15.4 Conditions exceptionnelles

En cas de conditions météorologiques suffisamment dégradées pour compromettre le maintien à quai du navire citerne ou l'intégrité des appontements, le Port, pour des raisons de sécurité, se réserve le droit de faire arrêter le pompage et de renvoyer le navire sur rade.

3.15.5 Remorqueurs de sécurité

• Aux appontements pétroliers

Les navires chargés de liquides inflammables (classe 3) ou l'ayant été mais non dégazés, opérant aux appontements pétroliers, sont astreints à utiliser au minimum :

A – Pour l'accostage

Le troisième remorqueur doit être commandé auprès de Boluda La Rochelle, 48 heures avant l'ETA du navire.

Port (PL)	en	lourd	Navire sans propulseur d'étrave en état de marche	Navire pourvu d'au moins un propulseur en état de marche

5000 t ≤ PL < 10 000 t	1 remorqueur avec un minimum de traction de 30 t	Pas d'obligation
10 000 t ≤ PL < 70 000 t	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 t	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 30 t
PL ≥ 70 000 t	3 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 90 t	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 t

B – Pour l'appareillage

Port en lourd (PL)	Navire sans propulseur d'étrave en état de marche	Navire pourvu d'au moins un propulseur en état de marche
10 000 t ≤ PL < 25 000 t	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 30 t	Pas d'obligation
25 000 t ≤ PL < 40 000 t	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 30 t	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 30 t
40 000 t ≤ PL < 70 000 t	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 t	1 remorqueur avec un minimum de force de traction de 30 t
PL ≥ 70 000 t	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 t	2 remorqueurs avec un minimum de force de traction totale de 60 t

• *Au quai Lombard*

Le quai Lombard peut recevoir des navires contenant exclusivement des produits d'un point éclair supérieur ou égal à 60°C.

3.16 Restriction d'accostage au Quai Lombard

Restrictions d'accostage

- A partir de 35 nœuds de vent établi, les céréaliers sur ballast à destination du quai Lombard, d'une longueur supérieure ou égale à 150 m ne seront autorisés à faire mouvement qu'après concertation et accord entre le Port et le pilotage sur les moyens d'assistance à la manœuvre en fonction des conditions de navigabilité, de manœuvrabilité et de tenue à quai.

3.17 Restriction d'accostage au Môle d'Escale

Restrictions d'accostage

- à partir de 35 nœuds de vent établi, les navires rouliers et les navires mixtes rouliers/conteneurs ne seront autorisés à faire mouvement qu'après concertation et accord entre le Port et le pilotage sur les moyens d'assistance à la manœuvre en fonction des conditions de navigabilité, de manœuvrabilité et de tenue à quai ;
- en cas d'annonce de coup de vent (30-35 nœuds) durant l'escale d'un navire roulier à porte latérale, celui-ci devra se tenir paré à appareiller avec un préavis d'une heure pour la rade ou pour la mer, au cas où les conditions de tenue à quai risqueraient de compromettre la conservation des installations portuaires ou de provoquer des avaries au navire ;
- à partir de 35 nœuds de vent établi de secteur Nord-Est à Nord-Ouest, l'accostage des navires au môle 7 n'est pas autorisé ;
- en cas d'annonce de coup de vent (30-35 nœuds), durant l'escale d'un navire au môle 7, celui-ci doit se tenir paré à appareiller avec un préavis d'une heure pour la rade ou pour la mer, au cas où les conditions de tenue à quai risqueraient de compromettre la conservation des installations portuaires ou de provoquer des avaries au navire.

3.18 Anse Saint-Marc

- Les dimensions maximales des navires admissibles à l'Anse Saint-Marc sont de :
 - ✓ longueur : 350 m maxi ;
 - ✓ largeur : 45 m maxi ;
 - ✓ tirant d'eau : 14.00 m maxi ;
 - ✓ déplacement : 70.000 T maxi ;
 - ✓ port en lourd : 55.000 tpl maxi.
- Conditions d'accostage :

Le bord à quai sera défini en fonction des caractéristiques du navire et des conditions nautiques par le Port et le pilotage.

3.19 Remorquage

L'utilisation des remorqueurs pour tous les navires de charges, y compris les navires pétroliers, équipés de moyens de propulsion conventionnels (une hélice non orientable), sans propulseur avant et/ou arrière, est la suivante :

A l'accostage et au déhalage, 3 remorqueurs sont nécessaires si

1- Les 3 paramètres suivants existent simultanément

- Longueur supérieure ou égale à 210.0 m
- Largeur supérieure ou égale à 32.30 m
- Tirant d'eau supérieur ou égal à 12.50 m

2- Ou le navire a une longueur supérieure ou égale à 220.0 m ; quels que soient les autres paramètres.

3- Ou le navire a un tirant d'eau supérieur ou égal à 13.0 m, quels que soient les autres paramètres.

Toute dérogation à ces dispositions devra faire l'objet d'une concertation entre le pilotage et le Port, notamment en cas d'indisponibilité d'un remorqueur.

3.20 Répartition des moyens d'assistance à la manœuvre dans les conditions normales d'exploitation

Les prestations de remorquage et de poussage sur les navires sont effectuées d'une façon générale par la Société de Remorquage agréée par le Président du Directoire du Port.

Néanmoins, les Capitaines de navires peuvent, s'ils le souhaitent et conformément aux pratiques en vigueur, utiliser au choix, soit un remorqueur, soit une vedette de lamanage utilisée en prestation d'assistance aux manœuvres d'accostage, dans les cas suivants :

- navires à destination ou en provenance du Bassin à Flot, quelle que soit la longueur ;
- navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 m à destination ou en provenance du bassin de marée (avant-port et ensemble des postes extérieurs), sauf en cas de risque pour la sécurité des navires ou des installations portuaires et sur ordre du Port.

Aucun attelage mixte (1 vedette + 1 remorqueur) n'est autorisé pour les navires de mer dans le Port.

En revanche, dans le cas des engins de travaux maritimes (barge en remorque, plate-forme en remorque etc.) ou bien encore de navires de servitude, chaque cas sera étudié par le Port en collaboration avec l'ensemble des services aux navires.

3.21 Atteinte au domaine public

Lorsqu'en exécution des lois et règlements du RGPPM, il a été engagé d'office certains frais à la charge du Capitaine, de l'armateur ou du propriétaire d'un navire, bateau ou autre engin flottant, ou lorsqu'il a été dressé procès-verbal pouvant donner lieu soit à une amende, soit à des réparations de dommages causés aux dépendances du domaine public (appontements, quais, outillages publics, formes), soit à l'une et l'autre de ces mesures à la charge de ce même capitaine ou propriétaire, le navire, bateau ou engin flottant ne peut quitter le port avant qu'il n'ait fourni une lettre de garantie bancaire couvrant ces frais.

3.22 Déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires

Les moyens et conditions de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires sont définis dans le Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires établi par le Port et mis à disposition des Clients et utilisateurs des terminaux. Ce plan est disponible sur le site internet du Port.

Les principes généraux de fonctionnement sont les suivants :

3.22.1 Points MARPOL

Les navires peuvent déposer sur les quais leurs déchets d'exploitation triés dans les contenants adéquats des points déchets appelés « points MARPOL ».

3.22.2 Interventions des prestataires déchets

Dans les cas suivants, les navires doivent faire collecter leurs déchets par les prestataires agréés par le Port.

- ceux ayant des déchets liquides et des déchets solides non admis sur les points MARPOL (volume de déchets trop important ou type de déchets non pris en charge).
- ceux ayant des résidus de cargaison demeurant dans les cales ou les citernes après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage.

La liste des prestataires agréés par le Port est disponible sur le site internet du Port.

3.22.3 Eaux de lavage de cale des navires transportant du vrac sec

Dans l'état actuel de la législation, les eaux de lavage de cale de navires céréaliers ou vraquiers ne peuvent être rejetées dans les eaux du Port qu'avec l'autorisation de celui-ci.

LEXIQUE

Accorer	Etayer un navire avec des accores
ANED	Accueil Navire En Difficulté
Attinage	Mise en place des tins dans une forme de radoub servant de plan de pose pour la mise à sec d'un navire (échouage)
Dégazage	Opération qui consiste à ventiler une cuve ou un ballast afin d'en évacuer toutes les vapeurs inflammables
DH	Demande de Déhalage
DPQ	Demande de Place à Quai
DS	Demande de Sortie
DWT	Deadweight tons (Port en lourd)
EE	Entreprise Extérieure
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure
EU	Entreprise Utilisatrice
GPM LR	Grand Port Maritime de La Rochelle
H	Hauteur d'eau à un instant donné
HLA	Heure Limite d'Appareillage
HLPB	Heure Limite de Passage par le travers des Bouées de « Chauveau » et la « Roche du Sud »
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
MARPOL	Marine Pollution (pollution marine)
Nœud	1 mille / H, soit 1 852 m / heure
Numéro OMI	Numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale
OMI	Organisation Maritime Internationale
PAB	Pilote A Bord
Points MARPOL	Points de collecte des déchets de navires
PRCN	Pôle de Réparation et de Construction Navale
RIA	Robinet / Réseau d'Incendie Armé
RORO	Roll on – Roll off

RTMMD	Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses
S	Sonde = Hauteur d'eau, au jour de la plus basse mer, entre le fond et le « 0 » des cartes marines.
TBT	Tributyletain utilisé dans les peintures antifouling
TE	Tirant d'eau du navire
TP	Terre-plein de l'aire de carénages numérotés de 1 à 5
RGPPM	Règlement Général de Police des Ports Maritimes.

Quai et terre – plein cf Article 20 du Règlement Général de Police dans les Ports Maritimes de Commerce et de Pêche :

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

ANNEXES



141 boulevard Emile Delmas
CS 70394
17001 La Rochelle Cedex 1
Tél. + 33 (0)5 46 00 53 60
www.larochelle-port.fr
contact@larochelle-port.eu

