



# SOMMAIRE

ARTICLE 1 : OBJET.....	3
ARTICLE 2 : DESCRIPTION DE L'AIRE DE REPARATION NAVALE.....	4
ARTICLE 3 : CARACTERISTIQUES DES NAVIRES ET CONDITIONS METEOROLOGIQUES	4
ARTICLE 4 : DEMANDES ET ORDRES D'ADMISSION SUR LA PLATEFORME.....	5
4.1. Demande d'utilisation.....	5
4.2. Organisation des mises à disposition.....	6
4.3. Calendrier d'utilisation.....	6
4.4. Conditions générales d'utilisation.....	7
4.5. Suspension des opérations.....	7
ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DU GESTIONNAIRE.....	8
ARTICLE 6 : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR OU DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE.....	8
ARTICLE 7 : ACCES DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT.....	9
ARTICLE 8 : ACCES DES USAGERS SUR L'ENSEMBLE DE L'AIRE.....	9
ARTICLE 9 : LEVAGE, ATTINAGE, OU MISE SUR BER.....	9
ARTICLE 10 : DUREE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE DE STATIONNEMENT DES NAVIRES.....	10
10.1. Prolongation du délai de travaux.....	10
10.2. Non commencement ou interruption des travaux.....	11
ARTICLE 11 : CONSERVATION DU MATERIEL PAR LES USAGERS.....	11
ARTICLE 12 : CONDITIONS DE TARIFICATION.....	11
12.1. Tarifs, taxes et paiement.....	11
12.2. Réduction de la durée d'utilisation de l'aire de réparation.....	12
12.3. Décompte des journées de stationnement.....	12
12.4. Utilisation et décompte des fluides consommés.....	12
ARTICLE 13 : ASSURANCES.....	12
13.1. Polices d'assurances contractées par les usagers.....	12
13.2. Conditions d'assurance des usagers.....	13
ARTICLE 14 : PREVENTION DE LA POLLUTION.....	13
14.1. Avant l'opération de levage.....	13
14.2. Durant la mise à terre du navire.....	13
14.3. Lors des opérations de carénage, sablage et de réparation en général.	14
14.4. Prévention de pollution accidentelle.....	15
14.5. A la remise à l'eau du navire.....	15
14.6. Utilisation du point de collecte des déchets.....	15
14.7. Rejet des eaux pluviales, de décapage et de lessivage de l'aire technique	16
14.8. Récupération des eaux usées.....	16
14.9. Mesures applicables à la réduction des impacts sur la qualité de l'air...	16
14.10 Incidents / accidents.....	16
ARTICLE 15 : REGISTRE DES RECLAMATIONS.....	16

## **ARTICLE 1 : OBJET**

Le présent règlement a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la plateforme de réparation navale de Saint-Malo – Pôle Naval Jacques Cartier-, concédée à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Saint-Malo par la Région Bretagne, est mise à la disposition des usagers et des entreprises de réparation navale.

Sont désignés dans le présent règlement par :

- "navires" ou "bateaux" : les navires de mer et tous les engins flottants,
- "usagers" : toute personne physique ou morale faisant usage des installations de l'aire de réparation navale,
- "armateur" : propriétaire de navire,
- "Capitainerie" : Le Commandant du Port de Saint-Malo en charge de la police portuaire, représentant l'Autorité de Police Portuaire,
- "gestionnaire" ou "exploitant" : la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Saint-Malo ou son représentant désigné sur le site,
- "autorité concédante" ou "Directeur du port" : la Région Bretagne,
- "darse" : l'ouvrage et ses équipements constituant la zone de stationnement destinée aux navires pour les manipulations par l'engin de lavage (sortie et remise à l'eau),
- "are de stationnement des navires" : terre-plein étanche et clôturé doté d'un système de récupération et traitement des eaux de ruissellement, destiné aux stationnement des navires "à sec" durant leurs opérations de maintenance, d'entretien et de réparation,
- "chemin de roulement" : voie située entre la darse et l'aire de stationnement des navires, destinée au roulage de l'engin de levage lors des opérations d'acheminement des navires vers la darse ou vers l'aire de stationnement des navires,
- "système de traitement des eaux" : dispositif de récupération, d'acheminement et de traitement des eaux de ruissellement issues de l'aire de stationnement des navires,
- "aire ou plate-forme de réparation navale" : le ou les ouvrages et équipements décrits dans les trois paragraphes précédents et/ou constituant les zones de stationnement provisoire destinées aux navires avant et après les manipulations par l'engin de levage (sortie et remise à l'eau) ainsi que pour les opérations de réparation, entretien et essai à quai,
- "poste" : emplacement dédié au stationnement du navire sur le terre-plein.
- "engin de levage" ou "élévateur" : portique automoteur à sangles destiné aux opérations de manutention des navires.
- "local technique" : bâtiment dans lequel est assuré le stockage et la maintenance des équipements.

L'utilisation des installations entraîne l'adhésion pure et simple au présent règlement, aux tarifs en vigueur approuvés par l'autorité concédante, la Région Bretagne, ainsi qu'aux consignes d'exploitation que peut établir le gestionnaire.

Le règlement, ainsi que les tarifs et consignes d'exploitation font l'objet d'un affichage sur l'aire de réparation navale. Ils sont communicables aux usagers sur simple demande et un exemplaire est tenu à la disposition des usagers dans le local technique.

## **ARTICLE 2 : DESCRIPTION DE L'AIRE DE REPARATION NAVALE**

L'aire de réparation navale est constituée des ouvrages suivants : (plan en annexe 4).

- Quai d'armement : 70 mètres,
- Linéaire accostable : zone de stationnement située à l'extérieur de la darse, sur les 30 ml au sud du quai d'armement ; le stationnement y est provisoire en attente ou après les opérations de levage des navires dans la darse,
- Darse : 10 x 28 mètres utiles (dimensions intérieures maximales),
- Terre-plein de stationnement des navires : 4.800 m<sup>2</sup>,
- Distribution d'eau et d'électricité assurée sur les bornes réparties sur l'aire de stationnement des navires,
- Dispositif de traitement des eaux de ruissellement et de lavage des coques, y compris l'ensemble des réseaux de collecte, d'évacuation, de traitement et de recyclage.

## **ARTICLE 3 : CARACTERISTIQUES DES NAVIRES ET CONDITIONS METEOROLOGIQUES**

- 1) Ne peuvent être admis en levage par l'élévateur que les navires dont les caractéristiques répondent aux conditions rappelées ci-après :
  - Poids des unités à lever inférieur ou égal à 400 tonnes,
  - Largeur inférieure à 10 mètres,
  - Longueur : 28 mètres maximum et 12 mètres minimum.

Par dérogation, l'armateur peut demander à ce que son navire qui ne répondrait pas aux caractéristiques de largeur, de longueur et de hauteur définies ci-dessus, soit néanmoins levé. L'exploitant décide d'accepter le levage du navire ou non, en fonction des caractéristiques du navire et de la répartition des charges, au regard des capacités techniques de l'élévateur (et sur avis de son constructeur si besoin).

Un navire remplissant les conditions visées ci-dessus pourra néanmoins être refusé pour des cas où sa géométrie ne permettrait pas de garantir sa stabilité dans les sangles (angle des sangles par rapport à la verticale).

En aucun cas, un navire supérieur à 400 tonnes ne peut être levé.

Lors des opérations de manutention et de calage, la présence d'un représentant de l'armateur, plus d'un matelot, est requise de façon impérative; en cas d'absence de l'un et / ou de l'autre, la manutention est reportée.

En outre, les navires dont les caractéristiques ne permettent pas l'utilisation de l'élévateur pourront faire appel à un opérateur spécialisé en matière de levage, ceci avec l'accord préalable du gestionnaire qui s'assurera en particulier du respect des limites des caractéristiques techniques des ouvrages (charge des quais, pression au sol, zone ayant une reprise vers la station de traitement des eaux de carénage).

- 2) Au-delà des conditions météorologiques maximum d'exploitation définies ci-dessous, les opérations de levage des navires ne pourront pas avoir lieu ou seront interrompues.

Les opérations de levage des navires seront interrompues à l'initiative de l'exploitant lorsque le vent mesuré dépasse 83 km/h à 10 mètres du sol (23 m/s, soit 30 daN/m<sup>2</sup>).

En-deçà des conditions météorologiques définies ci-dessus, l'exploitant a également la possibilité d'interrompre les opérations s'il juge que la sécurité des personnes ou des biens est menacée, ou si les conditions nécessaires au bon déroulement des opérations ne sont pas réunies.

- 3) Au-delà des conditions météorologiques maximum ultimes définies ci-dessous, l'exploitation interrompra toute manœuvre de circulation de l'engin qui sera ancré sur son poste de stationnement sur la darse. Les opérations de roulage à vide de l'engin seront interrompues à l'initiative de l'exploitant et l'engin ancré au sol lorsque le vent mesuré dépasse 180 km/h à 10 mètres du sol (50 m/s, soit 156 daN/m<sup>2</sup>).

## **ARTICLE 4 : DEMANDES ET ORDRES D'ADMISSION SUR LA PLATEFORME**

### **4.1. Demande d'utilisation**

Les armateurs qui désirent utiliser l'aire de réparation navale doivent adresser une demande écrite préalable au gestionnaire et remplir le contrat-type tel qu'il figure en annexe 2.

La demande doit être signée par l'armateur ou son représentant accrédité et contenir les renseignements ci-après:

- Désignation du navire et son immatriculation,
- Ses dimensions et jauge officielles avec dossier comprenant plans et abaques du navire, détail des appendices et des quilles antiroulis,
- Son tirant d'eau avant et arrière à la présentation,
- Le poids approximatif du navire lège ou en état de jauge normale d'armement à la pêche et, au cas où le gestionnaire du port autoriserait la montée du navire partiellement surchargé, le poids de la surcharge,
- Le jour pour lequel l'usage de l'élévateur est demandé,
- La durée du séjour sur le terre-plein,
- Le motif pour lequel l'usage de l'élévateur est demandé ainsi que la liste des principaux travaux à effectuer,
- La liste des entreprises intervenantes,
- Le mode de calage : (par l'armateur ou par l'exploitant ; dans ce dernier cas, sous la responsabilité et sur indications de l'armateur).

Les demandes signées par des chantiers de réparations ou d'autres personnes non accréditées par l'armateur ne sont pas admises.

Les demandes sont inscrites dans l'ordre de leur production sur un registre. Ce registre sera à disposition, pour consultation, de chaque personne pouvant attester d'un intérêt à en prendre connaissance.

Il sera remis à l'armateur, ou à son représentant, une fiche indiquant la date prévisionnelle de l'opération. Cette date peut être modifiée par le gestionnaire moyennant un préavis de 24 heures.

La désignation des postes à quai (zone d'attente dédiée à la réparation navale, située à l'extérieur de la darse) appartient à l'exploitant. Aucun usager n'est admis à stationner en dehors des places désignées dans les conditions susmentionnées sous peine de poursuites.

#### **4.2. Organisation des mises à disposition**

Lorsque le tour d'un navire sera venu pour le levage et qu'un poste sera libre, ou sur le point de le devenir, le gestionnaire en avisera, vingt quatre heures au moins à l'avance, l'armateur, ou le patron du navire, et indiquera l'horaire probable auquel l'ouvrage sera mis à sa disposition.

Le gestionnaire en avise en même temps la Capitainerie qui a la charge de l'organisation des mouvements des navires dans les bassins du port.

La priorité sera toujours accordée, sauf cas d'urgence et dérogations indiquées ci-après, à l'antériorité du rang d'inscription. En cas de contestation sur une manutention ou l'affectation d'un poste sur l'aire technique, le représentant du gestionnaire statuera en dernier ressort.

Lorsqu'un navire inscrit ne se sera pas présenté à l'heure convenue en fonction de son rang, il perd son rang d'inscription et devra se réinscrire.

Les navires d'un même armement pourront intervertir leur ordre d'entrée avec l'accord du gestionnaire.

Par dérogation aux dispositions ci-dessus, il est accordé un droit de priorité pour les navires en avarie majeure (navire hors d'état de flottabilité, navire menaçant ruine sous réserve de la capacité de les sortir) ainsi que pour un motif d'intérêt général dont l'appréciation appartiendra d'abord à la Capitainerie puis, en second ressort, au représentant du gestionnaire ou de l'autorité portuaire.

Ce droit de priorité n'ouvre pas droit à indemnisation pour les navires bloqués sur le terre-plein ou n'ayant pas pu accéder à l'aire.

Il appartient à l'usager de s'assurer des conditions d'accès et notamment des horaires de fonctionnement de l'écluse d'entrée au port et de levage des ponts.

En cas d'arrêt de fonctionnement non programmé de l'élévateur pour réparation, révision prolongée, circonstances exceptionnelles ou force majeure (hypothèse des conditions météorologiques défavorables par exemple), les navires inscrits qui ne pourront y être admis n'auront droit à aucune indemnité ; l'ordre d'inscription restant inchangé dès la reprise du fonctionnement normal de l'aire. Les navires bloqués sur le terre-plein ne seront pas indemnisés de leurs pertes d'exploitation et des frais encourus liés à cette situation, exception faite du coût de stationnement sur le terre-plein qui ne leur sera pas facturé pour la durée de stationnement supplémentaire liée à ces circonstances.

#### **4.3. Calendrier d'utilisation**

Les demandes d'utilisation de la plate forme sont traitées :

- d'une part, selon le seul critère d'antériorité de l'inscription de la demande telle qu'elle a été enregistrée sur le registre (article 4.1.),
- d'autre part, entre deux opérations, le navire qui doit être remis à l'eau est prioritaire sur le navire qui doit être déposé sur le terre-plein.

#### **4.4. Conditions générales d'utilisation**

Sauf les cas d'urgence évoqués à l'article 4.2, les dispositions générales suivantes s'appliquent.

Le gestionnaire a le droit de refuser l'admission sur l'aire de réparation navale d'un navire en raison, soit de son état, soit de la fourniture de renseignements incomplets ou manifestement erronés, soit de conditions météorologiques défavorables.

Les armateurs ou leurs représentants sont tenus d'assister aux opérations de levage et d'attinage de leurs navires.

La sortie et la mise à l'eau des navires se font les jours ouvrables, pendant les heures de travail usuelles. Toutefois, le gestionnaire peut faire effectuer ces manœuvres en dehors de ces jours et de ces heures, s'il le juge utile et possible, moyennant une majoration du tarif (article 12.1).

Les armateurs, ou leurs représentants, doivent mettre à la disposition de l'agent du gestionnaire assurant les responsabilités de chef de l'équipe affectée à l'utilisation de l'élévateur tous les renseignements dont celui-ci pourrait avoir besoin pour assurer un bon attinage.

Les armateurs, ou leurs représentants, doivent se conformer aux instructions du chef de l'équipe affectée aux responsabilités de manœuvre de l'élévateur, en particulier pour le réglage du tirant d'eau, du lest ou de la cargaison des navires présentés et pour les manœuvres à effectuer à la montée et à la descente. En cas de non-respect, il sera procédé à l'arrêt des opérations sans aucune indemnité.

Le responsable de l'exploitation de l'élévateur leur indique le nombre d'hommes de l'équipage dont la présence est jugée nécessaire pour assurer la manœuvre, avec au minimum un représentant de l'armateur et un matelot. Le navire doit être muni des amarres, des défenses et matériels propres à assurer la sécurité pendant les opérations de levage. Le chef de l'équipe affectée à la manœuvre de l'élévateur pourra demander et l'armateur sera tenu de lui fournir un schéma indiquant les dimensions, la différence des tirants d'eau et les formes des parties inférieures de la coque. L'entrée ou la sortie de la darse doit se faire propulseurs débrayés et moteurs coupés. S'il le juge nécessaire et en particulier pour une première sortie d'eau sur l'aire de réparation, le chef de l'équipe pourra demander le concours d'un plongeur pour s'assurer du bon positionnement des sangles. Le surcoût de cette intervention sera à la charge de l'armateur.

Le carénage d'un navire ne peut s'effectuer qu'une fois qu'il repose sur ses bers et tins, et donc une fois terminées les opérations assurées par l'élévateur.

#### **4.5. Suspension des opérations**

Quand les agents du gestionnaire chargés de la surveillance, ou par défaut la Capitainerie, jugeront qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail sur l'aire de réparation navale, ou lors d'une opération de levage, soit sur l'ensemble des postes, soit simplement sur une partie de l'aire, ou à laisser les appareils en fonctionnement, ou quand les appareils ou engins mobiles devront être déplacés par ordre des agents chargés de la police du port, les usagers devront immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité. Dans l'un et l'autre cas, les usagers ne paieront les taxes que pendant le temps où ils auront pu faire usage des installations et appareils.

## **ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DU GESTIONNAIRE**

Le gestionnaire est tenu de mettre les installations et appareils à la disposition des usagers ainsi que le personnel nécessaire pour les faire fonctionner tous les jours, samedis, dimanches et jours fériés exceptés, entre 8 heures et 12 heures et entre 14 heures et 18 heures. Toutefois, il peut faire effectuer les manœuvres en dehors de ces jours et heures, si il le juge utile et possible (article 4.4), en particulier pour des opérations déjà engagées.

Le gestionnaire aura à sa charge d'une façon générale, toutes les opérations nécessaires à la mise à sec sur l'aire de stationnement des navires et à leur remise à flot (le levage des navires, le transport jusqu'au poste affecté au navire levé, éventuellement l'attinage ou la mise sur ber sous la responsabilité de l'armateur, le levage à nouveau pour la remise à flot du navire).

Le gestionnaire sera tenu d'assurer la manœuvre de l'élévateur. Il a à sa charge l'exploitation des appareils de traitement des effluents, la gestion de l'aire de réception des déchets et l'entretien et la gestion des bornes d'eau et d'électricité. A cet effet, il doit préalablement se concerter avec l'armateur afin d'apprécier si ce dernier dispose des matériels et outils adaptés aux bornes mises en place.

D'une façon générale, le gestionnaire n'encourra aucune responsabilité du fait des dommages de nature quelconque pouvant résulter pour les usagers ou les tiers de l'utilisation de la plateforme de réparation navale pour les opérations que ne se déroulent pas sous son contrôle. Cette responsabilité incombera entièrement aux usagers, sans recours possible.

Stationné à quai, dans ou à proximité de la darse, ou une fois le navire déposé sur le terre-plein, l'armateur a la garde de son navire et du matériel qu'il utilise, et ne peut se retourner contre le gestionnaire en cas de vols, de dégradations, ou de tout autre préjudice.

Tout dommage survenu suite à une modification du système d'attinage ou de la répartition des poids du navire stationné, reste de la responsabilité de l'armateur.

Lorsque l'armateur fait intervenir un autre moyen de levage que l'élévateur, après accord du gestionnaire, ce dernier n'est pas responsable des opérations de levage et d'attinage.

## **ARTICLE 6 : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR OU DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE**

L'armateur ou le propriétaire est tenu de mettre son navire à disposition du gestionnaire de l'aire de réparation navale dans les conditions ci-après :

- opérations préalables à la venue du navire sur l'aire de réparation navale : le navire sera stationné provisoirement par son propriétaire ou armateur, à proximité de la darse (zone d'attente dédiée à l'extérieur de la darse, 30 m au sud du quai d'armement), dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale ;
- opérations préalables à la prise en charge du navire dans la darse par l'engin de levage (sortie de l'eau) : le navire sera stationné par son propriétaire ou armateur dans la darse, muni des amarres et défenses dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale ;
- opérations préalables à la prise en charge du navire sur le terre-plein de stationnement par l'engin de levage (mise à l'eau) : le navire sera préparé par son propriétaire ou armateur, muni des amarres et défenses dans les conditions stipulées par les responsables de l'aire de réparation navale ;



- opérations suivant la remise à l'eau du navire par l'engin de levage dans la darse : le navire sera évacué de la darse par son propriétaire ou armateur après mise à l'eau muni des amarres et défenses. Dans le cas où le navire est stationné ensuite à proximité de la darse sur un des ouvrages de l'aire de réparation navale, le propriétaire ou l'armateur positionnera son navire dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale.

## **ARTICLE 7 : ACCES DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT**

L'armateur ou le propriétaire ou son représentant stationnera son navire sur la zone dédiée en attente des opérations de manutention, dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale.

Le stationnement sur le linéaire accostable de la zone d'attente est provisoire et ne peut excéder une journée, sauf avis contraire de l'exploitant. Le débarquement de matériel sur cet ouvrage ne sera admis qu'après accord explicite de l'exploitant; tout matériel laissé sur le quai après le départ du bateau sera mis en décharge aux frais de l'armateur. L'amarrage du navire est réalisé par son propriétaire ou armateur conformément aux prescriptions de l'exploitant.

L'armateur ou le propriétaire du navire ou son représentant est tenu d'informer l'exploitant de la venue d'engins sur le quai d'armement - débarquement de matériel et d'équipements - lorsque les contraintes au sol induites par leurs passages seront supérieures à 1.5 Tonne/m<sup>2</sup>.

Il ne sera pas admis d'essais de traction sur les ouvrages (essai machine moteur embrayé) et notamment le quai d'armement et le linéaire accostable.

## **ARTICLE 8 : ACCES DES USAGERS SUR L'ENSEMBLE DE L'AIRE**

Les accès sont réglementés sur l'ensemble de l'aire de réparation navale (terre-plein, darse, et leurs abords) et le public y est interdit.

L'exploitant prend les mesures de restriction d'accès nécessaires pour garantir la sécurité des biens et des personnes (fermeture des barrières, mise en service des équipements de surveillance et sécurité,...) pendant et en dehors des heures d'ouverture, sauf pour des raisons d'urgence.

Il doit notamment mettre en place un dispositif pour éviter toute circulation du public sur ou à proximité de la darse pendant les périodes de manutention.

De même, les véhicules des usagers du Pôle Naval, armateurs et entreprises intervenantes, doivent respecter les règles de circulation et de stationnement telles que stipulées par la signalisation de police horizontale et verticale en place sur le site. Notamment, la circulation et le stationnement sur l'aire de stationnement des navires sont strictement limités aux opérations de chargement et de déchargement de matériels. Toute infraction relevée pourra donner lieu à établissement d'un procès-verbal et l'enlèvement du véhicule par la fourrière pourra être demandé.

## **ARTICLE 9 : LEVAGE, ATTINAGE, OU MISE SUR BER**

Tout navire entrant dans la darse devra se présenter stable et droit. Au besoin, le gestionnaire peut imposer à l'armateur ou au propriétaire la vidange et l'évacuation de tout ou partie de son carburant, de son eau douce restés à bord, de la glace restée en cale, ainsi que de son système de production de glace avant les opérations de levage, et notamment dans le cas d'un dépassement constaté du poids du navire déclaré. Cette vidange sera à la charge de l'armateur ou du propriétaire du navire ou de son représentant.

L'armateur sera responsable du calage, de l'attinage et / ou de la mise sur ber du navire, qu'il ait confié cette prestation au gestionnaire ou à un autre prestataire; la responsabilité du gestionnaire se borne au levage du navire.

Au cas où l'armateur serait en désaccord avec le gestionnaire sur le mode de levage du navire, il aura la possibilité de signer une décharge de responsabilité vis-à-vis du gestionnaire, ce dernier gardant in fine la possibilité de refuser le mode de levage réclamé par l'armateur.

L'usager est responsable de tout dommage, avarie ou frais supplémentaires d'exploitation qui résulteraient de la modification de la stabilité du navire au cours de son séjour sur le poste désigné pour son attinage ou sa mise sur ber, ainsi que de tout dommage causé à son navire, à l'aire de réparation navale, à un équipement ou ouvrage du port, ou à des tiers.

Le navire reste sous l'entière responsabilité de l'armateur avant le démarrage de la phase de levage du navire et après sa remise à l'eau.

## **ARTICLE 10 : DUREE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE DE STATIONNEMENT DES NAVIRES**

### **10.1. Prolongation du délai de travaux**

La durée d'occupation d'un poste par un navire est limitée en principe à la durée précisée lors de son inscription. Cette durée ne pourra être prolongée qu'avec l'autorisation expresse du gestionnaire.

A l'expiration du délai initial ou du délai supplémentaire fixé par le gestionnaire, une mise en demeure est adressée à l'usager d'évacuer le poste dans un délai déterminé. A l'expiration du délai imparti par la mise en demeure :

- Si le navire peut flotter, et que toutes les mesures nécessaires pour hâter l'achèvement des réparations ne sont pas prises par l'armateur dans le sens des recommandations écrites du gestionnaire, et dans les 24 heures qui suivront la réception de ces recommandations par l'intéressé, le gestionnaire en accord avec le Directeur du Port aura le droit de remettre à l'eau le navire sans attendre la fin des réparations (notamment s'il ne juge pas suffisant le nombre d'ouvriers employés à celles-ci). Aussi, le gestionnaire pourra ordonner le levage et la mise à l'eau du navire, le tout aux frais, risques et périls de l'usager.
- Si le navire ne peut flotter, les redevances d'occupation qui lui sont applicables seront majorées selon les taux définis ci-après ; de plus, si cela s'avère nécessaire pour assurer la flottabilité du navire, le gestionnaire aura le droit de faire effectuer aux frais de l'armateur les réparations de fortune nécessaires et de conduire le navire en un point quelconque du domaine maritime de la Concession Portuaire, hors de l'aire de réparation navale.

A partir de ce moment, le gestionnaire est dégagé de toute responsabilité concernant le navire.

La durée du séjour dépassant celle indiquée par l'armateur dans sa demande initiale donne lieu à l'application d'une tarification majorée de :

- > 0 % pour les 2 premiers jours dépassant la durée indiquée,
- > 25 % pour les trois jours suivants,
- > 50 % pour chacun des jours suivants.

Toutefois, si dans les 48 heures comptées à partir de l'achèvement des opérations d'aménage du navire sur le terre-plein de stationnement, la visite dudit navire fait prévoir que les réparations nécessiteront un délai supérieur à la durée de séjour demandée par l'armateur, une demande de prolongation est à formaliser par l'armateur et est soumise à l'accord du gestionnaire.

## **10.2. Non commencement ou interruption des travaux**

Lorsqu'un navire installé sur le terre-plein de l'aire de réparation ne peut pas commencer ou doit interrompre ses réparations pour une raison indépendante du gestionnaire, ce dernier peut décider la remise à l'eau du navire. Cette décision est notifiée à l'armateur dans les plus brefs délais.

Le navire reprendra éventuellement rang, après dépôt d'une nouvelle demande par l'armateur ou le propriétaire; il paiera l'ensemble des prestations, conformément à la grille tarifaire.

## **ARTICLE 11 : CONSERVATION DU MATERIEL PAR LES USAGERS**

Les usagers auront la charge de la garde et de la conservation du matériel déposé par eux sur le terre-plein ou sur le quai d'armement et aucune responsabilité ne pourra incomber au gestionnaire en raison de perte ou de dommages concernant le dit matériel et ne résultant pas de son fait ou de celui de ses agents.

Les usagers devront, en outre, assurer la garde et la conservation du matériel qui leur aura été loué par le gestionnaire, ils seront responsables des pertes ou dommages causés à ce matériel tant que celui-ci restera en leur possession. Il en sera de même pour le matériel mis gratuitement à leur disposition par le gestionnaire.

L'armateur et les entreprises ayant effectué une prestation pour le compte de celui-ci veilleront à enlever le matériel utilisé pendant la durée du séjour du navire sur l'aire de réparation, faute de quoi, après une mise en demeure effectuée par un agent du gestionnaire et à laquelle il ne serait pas fait droit dans le délai que celui-ci indiquerait, ce matériel serait enlevé par les soins du gestionnaire aux frais de l'armateur.

## **ARTICLE 12 : CONDITIONS DE TARIFICATION**

### **12.1. Tarifs, taxes et paiement**

Les tarifs des prestations effectuées par le gestionnaire et montants des taxes de séjour tels qu'ils figurent en annexe 3 sont détaillés dans le barème des tarifs d'outillage et de services de la concession en vigueur. Ces tarifs d'outillage sont remis à jour régulièrement.

Au montant des taxes s'ajoutent, le cas échéant, et sont exigibles dans les mêmes conditions, les dépenses exposées d'office par le gestionnaire en application des dispositions du présent règlement, de même que les dépenses engagées en vue de la remise en état des installations. .

Le gestionnaire peut s'opposer au départ du port du navire jusqu'à ce que le montant total des droits et des frais ait été payé, ou jusqu'à ce qu'une caution valable et satisfaisante ait été fournie.

## **12.2. Réduction de la durée d'utilisation de l'aire de réparation**

Si l'armateur demande, pour quelque motif que ce soit, que son navire soit remis à l'eau avant l'expiration de la durée indiquée par lui dans sa demande, il devra payer le droit de séjour dans les conditions suivantes:

> 2 premiers jours annulés : pas de facturation

> jours suivants annulés : facturations suivant tarifs

## **12.3. Décompte des journées de stationnement**

La durée de séjour sur le terre-plein est évaluée en jours, sous déduction de ceux non ouvrables lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés pour les réparations. Les jours se comptent de zéro heure à minuit. La journée de montée comme celle de sortie sont toujours comptabilisées, quelle que soit l'heure à laquelle s'effectue l'opération.

## **12.4. Utilisation et décompte des fluides consommés**

La délivrance des fluides à l'utilisateur est soumise au paiement en fonction des quantités utilisées au niveau du poste du navire. Un bilan de la consommation sera réalisé lors du départ du navire et la prestation lui sera facturée. L'utilisation de matériel induisant des nuisances sonores (ex : groupes électrogènes, compresseur...) est proscrite, sauf accord préalable du gestionnaire de l'aire publique.

## **ARTICLE 13 : ASSURANCES**

### **13.1. Polices d'assurances contractées par les usagers**

L'armateur doit souscrire une assurance pour l'ensemble de l'opération, et notamment le levage, l'attinage et le stationnement à terre de son navire.

A ce titre, le gestionnaire exigera des usagers qu'ils justifient d'une assurance particulière couvrant au moins les risques suivants :

- Dommages causés aux installations portuaires (ouvrages et équipements),
- Responsabilité civile avec capitaux garantis,
- Renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage dans les limites du port, ou dans les chenaux d'accès,
- Dommages causés aux tiers à l'intérieur de l'aire de réparation navale,
- Pollution,
- Incendie,

et plus généralement tous dommages corporels, matériels et immatériels, causés aux tiers, y compris au gestionnaire, dans le cadre de ses activités.

L'utilisateur devra produire, au moment où il remettra au gestionnaire sa demande d'utilisation de l'élévateur et du terre-plein de stationnement (annexe 2), l'attestation correspondante qui couvrira nécessairement la période envisagée d'utilisation de l'aire.

### **13.2. Conditions d'assurance des usagers**

Les droits tarifés ne comprennent aucune assurance contre l'incendie ou les avaries, ni aucune garantie contre le vol. Il est rappelé que la facturation de l'utilisation du site consiste en une redevance pour services rendus assortie d'une redevance d'occupation temporaire du Domaine Public. Aucun gardiennage n'étant assuré par le gestionnaire, le navire reste sous la garde juridique de son armateur.

Les armateurs sont responsables des avaries, détériorations qui seraient causées à l'élévateur et à ses accessoires ainsi que des pertes de matériel et d'équipements pendant les opérations de montée et de descente ainsi que pendant la durée de stationnement du navire quand ces détériorations sont la conséquence directe de l'état de leur navire ou causées par leur personnel ou les entreprises mandatées par eux pour intervenir sur leur navire.

Le montant à rembourser pour ces avaries, détériorations ou pertes causées au gestionnaire et constatées par procès-verbal, sera celui des dépenses effectivement réalisées par le gestionnaire pour la remise en l'état de l'équipement, majorées de 30 % pour frais d'immobilisation.

Une provision, correspondant au montant total estimé des réparations, fixée par le Directeur du port sera versée immédiatement au gestionnaire, en attendant que le montant exact soit connu. Une fois que les réparations ou le remplacement seront effectués, l'usager devra payer une somme complémentaire ou se verra rembourser le trop perçu, selon le cas. Le navire constituera la garantie du gestionnaire, tant pour le paiement des différents droits d'usage de l'élévateur que pour celui des avaries, détériorations ou pertes mentionnées ci-dessus.

L'attention des usagers est attirée par le fait que la responsabilité du gestionnaire pour les biens qui lui sont confiés est garantie tous dommages confondus jusqu'à un montant défini annuellement et fixé à l'annexe 5 du présent règlement. Au-delà de ce capital garanti par le gestionnaire au titre de sa police RESPONSABILITE CIVILE, l'armateur s'engage à renoncer à recours contre le gestionnaire et en avise ses assureurs afin que ces derniers en prennent acte, une attestation de ses assureurs devant confirmer cette renonciation à recours.

Toute modification des caractéristiques du navire par rapport à celles renseignées pour le précédent levage fera l'objet d'une déclaration préalable du propriétaire du navire ou de l'armateur et sera suivie d'une expertise par le responsable d'exploitation de l'élévateur (ex: vidange de cuves, transfert de matériel, tous travaux pouvant modifier la gîte du navire telle qu'elle était lors de l'échouage).

## **ARTICLE 14 : PREVENTION DE LA POLLUTION**

### **14.1. Avant l'opération de levage**

Avant toute opération de levage, le navire devra avoir évacué sa cargaison et nettoyé ses cales de tous résidus. Les cales de navires de pêche ne contiendront donc plus de poissons, coquillages, ou de déchets de poissons ou coquillages, avant le levage. Un contrôle pourra être effectué par un agent du gestionnaire. A la demande du gestionnaire, les engins de pêche et autres matériels seront débarqués avant le levage et évacués en dehors des installations du pôle.

### **14.2. Durant la mise à terre du navire**

Tout rejet de déchets ou d'effluent du bord d'un navire à poste sur le terre-plein, est strictement interdit. Les contrevenants s'exposeront à un procès-verbal établi par la police portuaire, conformément aux dispositions du Code des Ports Maritimes, et aux règlements particuliers en vigueur sur le port de Saint-Malo.

Les eaux de fond de cale des navires, ainsi que les eaux noires ou grises des navires seront pompées et évacuées par des opérateurs spécialisés à la demande des armateurs.

Dans ce cas, des copies des bordereaux de suivi de ces déchets seront, le cas échéant, adressées au gestionnaire.

### **14.3. Lors des opérations de carénage, sablage, et de réparation en général**

Pour limiter au maximum les possibilités de contamination des eaux de ruissellement, il est imposé aux entreprises et usagers travaillant sur le terre-plein les règles de bonne pratique suivantes :

- Le gestionnaire veillera au nettoyage complet par balayage et récupération des résidus et des déchets solides d'un poste avant la mise à terre d'un navire, et de la même manière, il veillera au nettoyage du poste lors de la remise à flot du navire. Le nettoyage du poste pendant l'occupation et au départ du navire est sous la responsabilité de l'utilisateur (propriétaire du navire et entreprises travaillant sur le navire). Cependant, si le nettoyage n'est pas effectué, le gestionnaire le fera réaliser par ses propres agents ou par des prestataires de services qualifiés, et facturera cette prestation à l'utilisateur ; le gestionnaire aura également la possibilité de retarder la mise à l'eau du navire, tant que l'armateur n'aura pas procédé au nettoyage du poste occupé. Le nettoyage des voies de roulement de l'élévateur et des parties communes sur l'aire étanchée, en dehors des postes de stationnement des navires, est de la responsabilité du gestionnaire.
- L'utilisateur d'un poste veillera également au balayage et à la récupération des salissures restantes sur le terre-plein à la fin de chaque opération de lavage, de décapage ou de sablage du navire ; la récupération de ces salissures s'effectuera uniquement par balayage, le nettoyage au "kärcher" avec rejet des eaux chargées dans le réseau pluvial étant strictement interdit.
- L'utilisateur d'un poste veillera à la vérification à la fin de chaque journée que des déchets au pied du navire attiré ou sur ber n'aient pas été oubliés, et en cas de présence de déchets, procédera à la récupération de ceux-ci et l'envoi dans l'aire de collecte des déchets.
- En cas d'opérations de sablage, celles-ci ne seront autorisées que sous réserve expresse qu'une installation de confinement soit réalisée par l'armateur.
- L'ensemble des déchets solides (ou liquides) collectés sur l'aire, ainsi que les pots de peinture usagés ou autres détritiques, seront envoyés au fur et à mesure dans le point de collecte et de tri des déchets dont l'accès est réglementé ; le traitement des déchets déposés fait l'objet d'une facturation par le gestionnaire à l'armateur.

Lorsque l'armateur fait intervenir une entreprise spécialisée, les déchets spéciaux tels que, sables de carénage, pots de peinture vides et matériaux souillés de peinture, sont évacués par l'entreprise intervenante, qui est alors responsable de la collecte et du traitement de ces déchets. Elle établit et communique au gestionnaire de l'aire un bordereau de suivi des déchets qu'elle a pris en charge.

Un non-respect de ces consignes de la part d'un usager autorise le gestionnaire à refuser l'admission ultérieure du navire sur la plateforme de réparation navale ou l'accès de l'utilisateur au terre-plein.

#### **14.4. Prévention de pollution accidentelle**

Le gestionnaire ou le concédant tiennent à la disposition des usagers les équipements de dépollution marine suivants : barrage flottant ; produits absorbants et moyens adaptés à la récupération d'hydrocarbures ; le coût correspondant est facturé à l'utilisateur.

Tout déversement de produits pétroliers est interdit sur la surface du poste. En cas de déversement, même accidentel, l'utilisateur doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour en faire disparaître toute trace sur le terre-plein, les caniveaux...

Le gestionnaire pourra mettre en œuvre ou faire mettre en œuvre, à la charge de l'utilisateur, des absorbants à hydrocarbure, qui devront être utilisés immédiatement sur toute trace d'hydrocarbures ou d'huiles détectée sur le terre-plein et veillera également à la récupération par balayage du résidu pour l'envoyer immédiatement dans le point de collecte des déchets.

#### **14.5. A la remise à l'eau du navire**

Avant le levage du navire du poste, l'utilisateur devra également procéder à l'enlèvement de tous les débris et les déchets provenant des travaux de réparation effectués à l'occasion du passage du navire sur le poste, ainsi qu'au démontage et à l'enlèvement de tous les objets et matériels utilisés à l'occasion de ces opérations.

Le gestionnaire procédera à un état des lieux contradictoire avec l'utilisateur avant la remise à l'eau du navire.

Cette inspection pourra conduire le gestionnaire à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge de l'utilisateur si les travaux se sont révélés particulièrement salissants ou ont été conduits avec des précautions insuffisantes. Dans ce cas, un constat écrit et contresigné par l'armateur ou son représentant sera dressé.

En cas de refus par l'armateur de procéder au nettoyage de l'aire ou de prendre à sa charge ce nettoyage effectué par un tiers, le gestionnaire aura également la possibilité d'immobiliser le bateau; les taxes de séjour resteront dues pendant cette période.

#### **14.6. Utilisation du point de collecte des déchets**

Les différentes filières de destination des déchets produits et de leur conditionnement sont décrites dans le plan de réception et de traitement des déchets du port de Saint-Malo.

L'utilisation de l'aire de collecte se fait sous le contrôle des agents du gestionnaire. Les quantités et le type de déchets apportés par un usager seront comptabilisés dans un cahier de réception, et un bordereau lui sera délivré par le gestionnaire. Les bordereaux de suivi des déchets concernent : les aires de collecte des déchets et le nettoyage des ouvrages. Ils précisent la nature, la quantité et la destination finale des déchets.

**Cas particulier** : les bordereaux de suivi des déchets des eaux de cales, des eaux noires et grises sont établis par la société prestataire sur demande de l'armateur et une copie en est adressée au gestionnaire de l'aire.

#### **14.7. Rejet des eaux pluviales, de décapage et de lessivage de l'aire technique**

Le fonctionnement de l'aire sera momentanément interrompu en cas

- d'atteinte de la capacité du stockage et/ou de traitement des eaux collectées ;
- d'évènement pluviométrique important ;
- d'entretien des ouvrages de l'aire,
- de déversement par l'ouvrage de surverse du dispositif de traitement des eaux.

Il est rappelé que les peintures contenant du TBT pour les navires de moins de 25 m sont interdites.

#### **14.8. Récupération des eaux usées**

Les eaux usées domestiques des bâtiments et installations de l'aire sont raccordées au réseau d'eaux usées de la Ville de Saint-Malo.

Les eaux noires et/ou issues des cales des navires seront pompées et transférées à bord de camions spécialisés à l'initiative du propriétaire ou armateur du navire, dans les conditions explicitées par les gestionnaires.

Aucuns résidus extraits des navires ne seront admis dans le système de traitement des eaux de l'aire technique. Le propriétaire du navire ou son armateur prendra toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer qu'aucun déversement ne sera fait dans le réseau du système de traitement des eaux.

#### **14.9. Mesures applicables à la réduction des impacts sur la qualité de l'air**

Seules les opérations ponctuelles et les opérations de peinture au rouleau ou au pistolet sur de petites surfaces sont admises en extérieur ; elles sont soumises à l'accord préalable du gestionnaire. Lors des opérations de sablage ou de peinture au pistolet en extérieur, il sera procédé par l'armateur ou son prestataire à l'installation d'un confinement permettant de retenir les aérosols et les poussières. La protection des moyens de calage et d'attinage doit être préalablement réalisée.

#### **14.10. Incidents / accidents**

En cas d'incident ou d'accident présentant un danger pour la sécurité ou la qualité des eaux, les usagers de l'aire devront en informer immédiatement le gestionnaire de l'aire, ou à défaut la capitainerie.

### **ARTICLE 15 - REGISTRE DES RECLAMATIONS**

Il sera tenu dans le bureau du gestionnaire un registre destiné à recevoir les réclamations des personnes qui auraient des plaintes à formuler soit contre lui, soit contre ses agents.



## **TABLE DES ANNEXES**

Annexe 1 : délibération de l'Assemblée Générale de la CCI du Pays de Saint-Malo du 1<sup>er</sup> Octobre 2010

Annexe 2 : demande d'inscription d'un navire pour le passage à l'élève à bateaux

Annexe 3 : demande prolongation d'occupation du terre-plein

Annexe 4 : tarifs

Annexe 5 : plan de l'aire de réparation navale

Annexe 6 : plafond de garanties