



Règlement d'Exploitation
de la plateforme de
réparation navale
de Saint-Brieuc – Le Légué



Sommaire

ARTICLE 1.	OBJET	4
ARTICLE 2.	DESCRIPTION DE L'AIRE DE REPARATION NAVALE	5
ARTICLE 3.	CARACTERISTIQUES DES NAVIRES ET CONDITIONS METEOROLOGIQUES	6
ARTICLE 4.	DEMANDES ET ORDRE D'ADMISSION SUR LA PATEFORME	7
4.1.	DEMANDE D'UTILISATION	7
4.2.	ORGANISATION DES MISES A DISPOSITION	8
4.3.	CALENDRIER D'UTILISATION	10
4.4.	CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION	10
4.5.	SUSPENSION DES OPERATIONS	11
ARTICLE 5.	OBLIGATIONS DU GESTIONNAIRE	11
ARTICLE 6.	OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR OU DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE	13
ARTICLE 7.	ACCES DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT	14
ARTICLE 8.	ACCES DES USAGERS SUR L'AIRE TECHNIQUE	14
ARTICLE 9.	LEVAGE, ATTINAGE OU MISE SUR BER	15
ARTICLE 10.	DUREE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE TECHNIQUE	16
10.1.	PROLONGATION DU DELAI DE TRAVAUX	16
10.2.	NON COMMENCEMENT OU INTERRUPTION DES TRAVAUX	17
ARTICLE 11.	CONSERVATION DU MATERIEL PAR LES USAGERS	17
ARTICLE 12.	CONDITIONS DE TARIFICATION	18
12.1.	TARIFS, TAXES ET PAIEMENT	18
12.2.	REDUCTION DE LA DUREE D'UTILISATION DE L'AIRE DE REPARATION	19
12.3.	DECOMPTE DES JOURNEES DE STATIONNEMENT	19
12.4.	UTILISATION ET DECOMPTE DES FLUIDES CONSOMMES	20

ARTICLE 13.	ASSURANCES	20
13.1.	POLICES D' ASSURANCES CONTRACTEES PAR LES USAGERS	20
13.2.	CONDITIONS D' ASSURANCE DES USAGERS	20
ARTICLE 14.	PREVENTION DE LA POLLUTION	22
14.1.	AVANT L' OPERATION DE LEVAGE	22
14.2.	DURANT LA MISE A TERRE DU NAVIRE	22
14.3.	LORS DES OPERATIONS DE CARENAGE, SABLAGE ET DE REPARATION EN GENERAL	23
14.4.	PREVENTION DE POLLUTION ACCIDENTELLE	24
14.5.	A LA REMISE A L' EAU DU NAVIRE	24
14.6.	UTILISATION DU POINT DE COLLECTE DES DECHETS	25
14.7.	REJET DES EAUX PLUVIALES, DE DECAPAGE ET DE LESSIVAGE DE L' AIRE TECHNIQUE	25
14.8.	RECUPERATION DES EAUX USEES	26
14.9.	MESURES APPLICABLES A LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LA QUALITE DE L' AIR	26
14.10.	INCIDENTS/ACCIDENTS	26
ARTICLE 15.	REGISTRE DES RECLAMATIONS	27

TABLE DES ANNEXES

Article 1. OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la plateforme de réparation navale de Saint-Briec Le Légué, concédée à la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Briec par le Conseil Général des Côtes d'Armor, 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 » : l'officier de port et ses adjoints chargés de la police
- « Gestionnaire » ou "exploitant": Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor ou son représentant désigné sur le site
- "Autorité concédante" ou "Directeur du port" : Conseil Général des Côtes d'Armor
- "arrêté préfectoral" : arrêté de Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor du 24 mai 2004 relatif à l'autorisation de création et d'aménagement d'une aire de réparation navale dans l'enceinte portuaire du Légué
- « darse » : le ou les ouvrages et équipements constituant la zone de stationnement destinée aux navires pour les manipulations par l'engin de levage (sortie et remise à l'eau) ;
- « aire de stationnement des navires » : terre-plein étanche et clôturé doté d'un système de récupération et traitement des eaux de ruissellement, destiné au stationnement des navires "à sec" durant leurs opérations de maintenance, d'entretien, et de réparation ;
- « chemin de roulement » : dallage béton situé entre la darse et l'aire de stationnement des navires destiné 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 notamment la production des énergies et des fluides ;
- « USB » : unité de stockage des boues destinées à la décantation.

La création de l'aire et son exploitation ont été autorisées par arrêté préfectoral du 24 mai 2004 (annexe 1) qui s'impose aux usagers de l'aire.

L'utilisation des installations entraîne l'adhésion pure et simple au présent règlement et à l'arrêté préfectoral dont il est issu, aux tarifs en vigueur approuvés par l'autorité concédante, le Conseil Général des Côtes d'Armor, ainsi qu'aux consignes d'exploitation que peut établir le gestionnaire.

Le règlement, l'arrêté préfectoral 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'AIRES DE REPARATION NAVALE

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

- Quai d'armement : 90 mètres ;
- Linéaire accostable : zone de stationnement située entre la darse et le quai d'armement. Le stationnement y est provisoire en attente ou après les opérations de levage des navires dans la darse ;
- Darse : 30 X 9 mètres utiles (dimensions intérieures maximales) ;
- Terre-plein de stationnement des navires : 6500 m² ;
- Bâtiment destiné aux opérations de peinture des coques ;

- Local technique : un local technique est intégré au bâtiment décrit ci avant. Les productions d'énergies et fluides sont assurées dans ce local. La distribution est assurée sur les bornes réparties sur l'aire de stationnement des navires (électricité, air comprimé, eau potable).
- Dispositif de traitement des eaux de ruissellement et de lavage des coques, y compris l'ensemble des réseaux de collecte et d'évacuation.

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 maximales rappelées ci-après :

- Poids des unités à lever inférieur à 350 tonnes ;
- Largeur inférieure à 8 m ;
- Longueur : 27 mètres maximum
- Passage sous poutre transversale supérieure de l'élévateur (appareil en charge) : 12 m par rapport au sol, au maximum.

Par dérogation, l'armateur pourra demander à ce que son navire qui ne répond pas aux caractéristiques de largeur, de longueur et de hauteur définies ci-dessus soit néanmoins levé. Dans ce cas, il doit fournir à l'exploitant les plans du navire établis par le constructeur (nota : les plans sont demandés dans tous les cas : cf art 4.1 et contrat type) . L'exploitant décide alors d'accepter le levage du navire ou non en fonction des caractéristiques du navire (de la répartition des charges notamment) et des capacités techniques de l'engin (sur avis de son constructeur si besoin).

En aucun cas, un navire supérieur à 350 tonnes ne peut être levé.

Dans tous les cas, lorsque le navire en question dépasse les caractéristiques de largeur, longueur et hauteur telles que définies dans le premier alinéa du présent article, le levage du navire est conditionné par la signature d'une décharge de responsabilité de l'exploitant en cas d'incident ou d'accident pouvant survenir lors des opérations de manutention du navire effectuées sur l'aire de réparation navale, y compris dans la darse. Il appartient en outre à l'armateur de souscrire les assurances complémentaires nécessaires spécifiques à ce cas particulier de manutentions durant lesquelles l'armateur devra impérativement être présent pour valider notamment le positionnement des sangles sur son navire.



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 :

- De la sécurité et de la conformité des matériels de levage proposés par la société retenue par l'armateur (visites périodiques de sécurité, assurances, ...)
- Du respect des limites des caractéristiques techniques des ouvrages (charge des quais, pression au sol,....)

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/m²).

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'exploitant 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/m²).

Article 4. DEMANDES ET ORDRE 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.

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 (zones d'attente dédiées à la réparation navale, situées à proximité de la darse) appartient à l'exploitant, en accord avec la capitainerie. 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 A 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. Cette information peut être faite par lettre, télécopie, courrier électronique.



Le gestionnaire en avise en même temps la Capitainerie qui a la charge de l'organisation et de la gestion des postes à quai dans le bassin n° 1 autres que ceux réservés à la réparation navale (quai d'armement ; linéaire accostable).

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 prendra le premier tour dont il sera en mesure de profiter. Toutefois, le rang d'inscription sera perdu.

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) 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.

En cas d'arrêt de fonctionnement non programmé de l'élévateur pour réparation, révision, 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 GENERALES 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.



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. 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.

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.

4.5. SUSPENSION DES OPERATIONS

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 pendant les jours et heures réglementaires de travail sur la plate-forme de réparation navale, c'est-à-dire tous les jours, dimanches et jours fériés exceptés, entre huit heures et dix-huit 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), et notamment en fonction des contraintes de marée et du tirant d'eau du navire.

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, l'attinage ou la mise sur ber, le levage à nouveau pour la remise à flot du navire).

Le gestionnaire sera tenu de manœuvrer l'élévateur, les barrières de sécurité sur la voie portuaire. Il a à sa charge l'exploitation des appareils de traitement des effluents, la gestion de l'aire de réception des déchets, l'entretien du local technique.

Le gestionnaire doit également à l'armateur la fourniture des différents fluides (eau, électricité, air comprimé...). 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.

Il devra aussi enlever des rigoles ou des caniveaux, des tins ou des bers, de l'aire de stationnement en général, tous les soirs avant la fermeture de la plateforme, les produits et déchets solides que les entreprises ou les usagers n'auraient pas enlevés par eux-mêmes au cours de la journée de travail.

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 qui ne se déroulent pas sous son contrôle.

Cette responsabilité incombera entièrement aux usagers, sans recours possible contre l'autorité délégante.

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, notamment en cas de vol.

Le gestionnaire ne peut pas être tenu pour responsable de dommages survenus suite à une modification du système d'attinage ou de la répartition des poids du navire stationné, réalisée sans autorisation préalable ou hors de son contrôle.

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

Au cas où les dommages auraient leur origine dans une faute lourde prouvée à l'encontre du gestionnaire ou de ses préposés, hors forces majeures, acte de guerre ou de terrorisme, celle-ci en supporterait toutes les conséquences, sans recours possible contre l'autorité délégante.



Le gestionnaire sera responsable vis-à-vis des usagers de tous les dommages subis par le fait d'une infraction quelconque aux clauses du cahier des charges de concession commise par elle ou par ses agents.

Tous les objets employés ou donnés en location par le gestionnaire seront adaptés à leur fonction et en bon état de fonctionnement.

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 (zones d'attentes dédiées à la réparation navale), dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale, ou à défaut la Capitainerie du port ;
- 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 le responsable 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 ou la Capitainerie du port.

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.

Le gestionnaire garantit le bien confié et les pertes financières consécutives jusqu'à un montant défini annuellement et fixé à l'annexe 5 du présent règlement. Au-delà de ce montant, l'armateur renonce à tout recours contre le gestionnaire ainsi que contre l'autorité concédante et en informe ses assureurs.

Article 7. ACCES DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT

L'armateur ou le propriétaire ou son représentant stationnera son navire sur le quai d'armement ou le linéaire accostable en attente des opérations de manutention, dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale, ou à défaut la Capitainerie du port.

Le stationnement sur le linéaire accostable, entre la darse et le quai d'armement, est provisoire et ne peut excéder une journée, sauf avis contraire de l'exploitant. Il ne sera admis aucun débarquement de matériel sur cet ouvrage. 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/m².

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, sauf autorisation expresse du gestionnaire de l'aire.

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, la circulation et le stationnement obéissent à une réglementation particulière.

Article 9. LEVAGE, ATTINAGE OU MISE SUR BER

Sauf disposition contraire dûment consignée par l'exploitant au propriétaire ou à l'armateur, le navire reste sous l'entière responsabilité de ce dernier avant le démarrage de la phase de levage du navire et après sa remise à l'eau.

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.

Dans le cas d'avarie rendant ces conditions irréalisables, l'entrée dans la darse et/ou sur le linéaire accostable et/ou au quai d'armement n'aura lieu, que sur l'ordre exprès de la Capitainerie et aux risques et périls de l'utilisateur.

Le gestionnaire, responsable de la manœuvre de l'élévateur, sera responsable du calage, de l'attinage ou de la mise sur ber du navire, dans la mesure où l'utilisateur n'aura pas confié cette préparation à un autre prestataire. Dans ce cas, la responsabilité du gestionnaire se bornera au levage du navire.

L'utilisateur 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.

Article 10. DUREE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE TECHNIQUE

10.1. PROLONGATION DU DELAI DE TRAVAUX

Sauf cas exceptionnels, 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, 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 Départementale, hors de l'aire de réparation navale.

A partir de ce moment, le gestionnaire est déchargé 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 :

- 25 % pour les 2 premiers jours dépassant la durée indiquée,
- 50 % pour les trois jours suivants,
- 100 % pour chacun des jours suivants.

Toutefois, si dans les 48 heures comptées à partir de l'achèvement des opérations d'amenerie 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, comme il est dit dans le présent article, les majorations ci-dessus seront réduites de 50 %.

Les éventuels dommages, frais et pertes d'exploitation, notamment les pertes d'exploitation de l'utilisateur suivant, sont à la charge de l'armateur à l'origine du décalage.

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.

Les outils et tous objets accessoires appartenant aux installations, devront être rendus et placés par les soins des usagers suivant les indications du chef de l'équipe affecté à l'aire de réparation navale, qui en vérifiera l'état ; toute perte ou toute dégradation engagera la responsabilité de l'armateur qui supportera les frais de réparation ou de remplacement.

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 revus tous les ans et approuvés par l'autorité concédante.

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.

Dans le cas où l'armateur souhaiterait utiliser les installations de l'aire de réparation au-delà des horaires normaux de travail, une majoration de 50 % des tarifs sera appliquée.

Les droits, taxes et frais accessoires sont dus et payés par le signataire de la demande avant l'établissement des cales en vue de l'échouage du navire.

La participation à l'élimination de ces déchets est intégrée dans la facture payée par le propriétaire, l'armateur ou son représentant, lors du départ du navire. Le coût de cette prestation est forfaitaire et fonction de la longueur du navire. Il figure dans la grille tarifaire (annexe 3).

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. REDUCTION DE LA DUREE D'UTILISATION DE L'AIRE DE REPARATION

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 pour la durée entière demandée.

12.3. DECOMPTE DES JOURNEES 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 heures 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 DECOMPTE DES FLUIDES CONSOMMES

La délivrance des fluides à l'utilisateur est soumise au paiement 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

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,
- 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,
- vol
- pollution
- incendie

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.

Le gestionnaire garantit le bien confié et les pertes financières consécutives jusqu'à un montant défini annuellement et fixé à l'annexe 5 du présent règlement. Au-delà de ce montant, l'armateur renonce à tout recours contre le gestionnaire ainsi que contre le Département et en informera ses assureurs.

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'utilisateur 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 la nécessité de déclarer **la valeur de leur navire** (aménagements et accessoires inclus) **en toutes lettres**.

Au-delà de la valeur garantie par le gestionnaire (annexe 5), en application de l'alinéa 2 du présent article, la souscription d'une assurance complémentaire par l'armateur est obligatoire et devra être justifiée par :

- Une attestation du ou des assureurs,
- Une valeur complémentaire souscrite.

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'OPERATION 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 pour être stockés sur le quai d'armement, à l'emplacement prévu à cet effet.

14.2. DURANT LA MISE A 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 du Légué.

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 OPERATIONS DE CARENAGE, SABLAGE ET DE REPARATION EN GENERAL

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 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 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.
- 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. Un contrôle de l'ensemble de l'aire sera fait en fin de chaque journée par le gestionnaire, avant la fermeture de l'aire. Le gestionnaire devra aussi enlever des rigoles ou des caniveaux, des tins ou des bers, de l'aire technique en général, tous les soirs avant la fermeture de la plateforme, les produits et déchets solides que les entreprises ou les usagers n'auraient pas enlevés par eux-mêmes au cours de la journée de travail.
- L'ensemble des déchets solides (ou liquides) collectés sur l'aire seront envoyés au fur et à mesure dans le point de collecte et de tri des déchets dont l'accès est réglementé.
- Les usagers enverront les pots usagés de peinture au fur et à mesure dans le point de collecte des déchets. 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'usager au terre-plein.

14.4. PREVENTION DE POLLUTION ACCIDENTELLE

Le gestionnaire tient à la disposition des usagers les équipements de dépollution marine suivants : barrage flottant ; écrémeur ; pompes et flexibles ; produits absorbants et moyens adaptés à la récupération d'hydrocarbures ; le coût correspondant est facturé à l'usager.

Tout déversement de produits pétroliers est interdit sur la surface du poste. En cas de déversement, même accidentel, l'usager 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'usager, 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 A L'EAU DU NAVIRE

Avant le levage du navire du poste, l'usager 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'usager avant la remise à l'eau du navire.

Cette inspection pourra conduire le gestionnaire à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge de l'usager 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.

14.6. UTILISATION DU POINT DE COLLECTE DES DECHETS

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-Briec Le Légué.

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 DECAPAGE 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'événement pluviométrique important ;
- d'entretien des ouvrages de l'aire.
- de déversement par l'ouvrage de surverse situé au sud 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. RECUPERATION DES EAUX USEES

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

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 le gestionnaire.

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 A LA REDUCTION DES IMPACTS SUR LA QUALITE 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 installé un système de bâches devant retenir les aérosols et les poussières. La protection des moyens de calage et d'attelage doit être préalablement réalisée.

Dans tous les autres cas, ces opérations devront obligatoirement être faites dans le bâtiment peinture. Les consignes et règles d'utilisation de ce bâtiment sont fixées par l'exploitant et font l'objet d'un règlement particulier.

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 ou la police portuaire.



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. Les résultats de l'instruction faite par le Directeur du port y seront transcrits. Ce registre sera coté et paraphé par le Directeur du port. Il sera présenté à toute réquisition du public. Dès qu'une plainte y aura été inscrite, le gestionnaire en avisera le Directeur du port.



Table des annexes

Annexe 1 : arrêté préfectoral

Annexe 2 : contrat-type

Annexe 3 : tarifs

Annexe 4 : plan de l'aire de réparation navale

Annexe 5 : Plafond de garanties

