

REGLEMENT D'EXPLOITATION



SOMMAIRE

Introduction	4
Titre 1 - Les outillages : Grues et Trémies	6
1.1 Conditions générales d'utilisation – champ d'application	6
1.2 Confirmation, Modification et Annulation de commande des outillages	6
1.2.1 Commande par le manutentionnaire	6
1.2.2 Modification – commandes exceptionnelles par le Manutentionnaire	7
1.2.3 Modification et Annulation de la commande par le Manutentionnaire	7
1.3 Affectation des outillages	7
1.4 Obligations et responsabilités du Manutentionnaire	7
1.5 Suspension des opérations	9
Titre 2 - Les Hangars et Terre-pleins	11
2.1 Affectation des terre-pleins	11
2.2 Nettoyage des bords à quai	11
2.3 Affectation des hangars	11
2.4 Fournitures et prestations diverses	12
2.5 Dommages causés aux bâtiments	12
2.6 Recours	13
2.7 Dispositions communes aux terre-pleins et hangars	13
2.7.1 Etats des lieux	13
2.7.2 Admission des marchandises	13
2.7.3 Pièces justificatives	14
2.7.4 Conditions de dépôts	14
2.7.5 Dommages causés aux marchandises	15
2.7.6 Responsabilité	15
2.7.7 Accès aux hangars et terre-pleins	15
2.7.8 Nettoyage des hangars et terre-pleins	15
Titre 3 - Les voies ferrées d'embranchement	17
3.1 Vitesse de circulation	17
3.2 Manœuvre des aiguillages	17
3.3 Obligations de la CCIBPB	17
3.4 Obligations des sociétés sous-embranchées	18
3.5 Obligations des entreprises ferroviaires utilisatrices (E.F.U.)	18
3.6 Opérateur Ferroviaire de Proximité (O.F.P.)	18
Titre 4 - Les prestations annexes	19
4.1 Passerelles d'accès aux navires	19
4.2 Avitaillement des navires en eau douce	19
4.3 Mise à disposition d'une cuve pour essais de charge	19
4.4 Mise à disposition de charges pour essais de charge	20
4.5 Mise à disposition de ponts roulants au Magasin Général de Blancpignon	20
4.6 Mise à disposition d'un locotracteur	20
4.7 Mise à disposition d'amarres de poste	21
4.8 Mise à disposition d'une pompe	21

Titre 5 – La Forme de radoub de Blancpignon	22
1. Conditions d'utilisation de la forme de radoub – ordre d'admission	22
2. Responsabilités générales des usagers	23
3. Gestion des déchets	24
4. Assurances	24
5. Fourniture de coupées de navire	24
6. Obligations de la CCIBPB et de son prestataire à l'égard des usagers	24
7. Obligation des usagers	25
Titre 6 – Les mouvements des navires	28
6.1 Les mouvements des navires	28
6.2 Accostage simultané au quai Européen	28
Titre 7 – Remorquage dans le port de Bayonne	29
7.1 Les moyens de remorquage	29
7.2 Disponibilité du remorqueur	29
7.2.1 L'équipage est à bord	29
7.2.2 En dehors	29
7.3 Commande du remorqueur	29
7.4 Conditions de l'exercice du remorquage – Responsabilités	30
7.5 Opérations de remorquage effectuées hors du Port	30
Titre 8 – Fonds d'intempéries	31
Titre 9 – Fonds de remorquage	32
Titre 10 – Déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires	33
Titre 11 – Les tarifs	34
11.1 Grues et trémies	34
11.2 Les hangars et terre-pleins	34
11.3 Les voies ferrées	35
11.4 Le service de remorquage	35
11.5 La forme de radoub	36
11.6 Les prestations annexes	36
Titre 12 – Conférence d'exploitation	37
Titre 13 – Sécurité portuaire	38
Titre 14 – Règles de sécurité	39
Annexes	40/41

REGLEMENT D'EXPLOITATION

INTRODUCTION :

Le présent règlement a pour objet de fixer les modalités d'exploitation des quais, terre-pleins, hangars, ouvrages et installations permettant l'accostage des **NAVIRES**, la réception, le stationnement et l'expédition de toutes marchandises pour lesquelles l'Outillage Public peut être utilisé.

Sauf cas de prescription résultant de conventions spécifiques, l'utilisation des ouvrages et installations du **Port** entraîne l'adhésion au règlement d'exploitation et aux tarifs du **Port de Bayonne**.

L'arrêté Préfectoral **82-R-925 du 9 décembre 1982** Réglementant les Conditions d'Exploitation des Engins de Levage du Service d'Outillage Public du port de Bayonne est abrogé.

L'arrêté Inter Préfectoral **84-R-303 du 19 juin 1984** portant Règlement Particulier pour l'Exploitation du port de Bayonne est abrogé.

Définitions :

- La Région Aquitaine, représentée sur le port de Bayonne par le Service du Développement et de l'Exploitation du Port de Bayonne, 8 avenue de l'Adour à Anglet, sera dénommé « Autorité Portuaire » sigle **AP**.
- La Capitainerie du Port de Bayonne, 128 avenue de l'Adour à Anglet sera dénommée « Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire » sigle **AIPPP**
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque, concessionnaire des installations du port de Bayonne sera dénommée « Le Concessionnaire » sigle **CCIBPB**.
- Le Port de Bayonne sera dénommé le « **Port** ».
- Est dénommé **NAVIRE** tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci et tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime, affecté à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

- Les entreprises ferroviaires utilisatrices qui effectuent de la traction sur les voies d'embranchement de la CCIBPB seront nommées **E.F.U.**
- Le Règlement Général de Police des Ports Maritimes aura le sigle **RGPPM.**
- Le Règlement Particulier de Police du Port de Bayonne aura le sigle **RPPPB.**
- Le Règlement Local des Marchandises Dangereuses dans le Port de Bayonne aura le sigle **RLMD.**
- L'entité qui sera chargée de la manœuvre du bateau porte de la Forme de Radoub (entrée et sortie) ainsi que l'accorage et désaccorage du **NAVIRE** sera nommée le **Prestataire.**

Exploitation des postes à quai :

L'exploitation des postes est assurée sous l'autorité de l'**AP** qui assure les arbitrages éventuellement nécessaires entre les utilisateurs en matière d'utilisation des postes, outillages, terre-pleins, hangars et autres équipements.

L'**AIPPP** a la responsabilité de la police des plans d'eau et elle affecte aux **NAVIRES** les postes à quai sous l'autorité de l'**AP** pour une optimisation de l'utilisation des installations en adéquation avec les demandes et dans le cadre du présent Règlement d'Exploitation. Elle consulte à cet effet les différents intervenants dont la **CCIBPB**, le Consignataire et le Manutentionnaire concerné.

L'utilisation des quais, terre-pleins, outillages et installations diverses mises à disposition par le **Port** s'effectue suivant les règles définies ci-dessous.

TITRE 1 – LES OUTILLAGES : GRUES et TRÉMIES –

1.1 – Conditions générales d'utilisation - champ d'application :

La **CCIBPB** est concessionnaire des installations du port de Bayonne dans le cadre d'une Délégation de Service Public que lui a été accordée, le 29 décembre 2008 et pour une durée de quinze ans, la Région Aquitaine, propriétaire du port.

La **CCIBPB** est gestionnaire du domaine public maritime portuaire.

Le présent règlement a pour objet de définir les conditions dans lesquelles « l'Outillage Public » défini ci-dessous est mis à disposition du public. Le règlement s'applique :

- Aux engins de levage,
- Aux hangars et terre-pleins,
- Aux voies ferrées gérées par la **CCIBPB**,
- Au remorqueur « Baléa » du Port de Bayonne
- Aux services des quais, forme de radoub, pontons, appontements et autres prestations diverses sans que la présente liste soit exhaustive,

La location ou le prêt (à titre gratuit) de l'Outillage Public entraîne l'adhésion pure et simple au présent règlement et au tarif d'usage.

Un plan de prévention sera établi annuellement entre la **CCIBPB** et les différents intervenants devant circuler sur les quais et terre-pleins.

Il sera fait la distinction entre les heures normales du Service d'Exploitation et d'Outillage : **8h-12h et 14h-18h du lundi au vendredi** et les heures d'ouverture du Service de l'Outillage Public du Port : **de 06h le lundi à 22h le samedi**.

1.2 - Confirmation, Modification et Annulation de commande des outillages :

1.2.1 Commande par le Manutentionnaire

- Les engins et les installations sont mis à disposition des USAGERS suivant l'ordre des demandes, sous réserve de la priorité résultant de l'ordre de mise à quai et des cas d'urgence (l'appréciation de ces derniers appartient à la **CCIBPB**, à l'**AIPPP** et à l'**AP**)
- Les plages horaires de travail suivant lesquelles les grues et trémies de l'Outillage Public peuvent être commandées ainsi que les préavis de commande de ces outillages et les modalités de décommande sont définis en **ANNEXE 1** du présent règlement.
- Pour chaque escale, le Manutentionnaire chargé d'opérer le **NAVIRE** commande à la **CCIBPB** les outillages qu'il juge nécessaires. Il dispose de ce fait d'une zone de manutention (surface au sol en bord à quai) afin de réaliser son chantier.
- La mise à disposition de surface de travail pour les opérations de manutention sur **NAVIRE** est traitée au **Titre 2** du présent règlement.
- La commande d'outillage est prise en compte à la réception, par la **CCIBPB**, de la commande écrite et signée sur le carnet de commande mis à disposition au **Bureau d'Exploitation du Port à Tarnos**.

1.2.2 Modification / commandes exceptionnelles par le Manutentionnaire

- Les modifications de commandes faites par le Manutentionnaire pourront être satisfaites si elles sont présentées en respect des préavis cités en **ANNEXE 1**. En dehors de ces préavis, les demandes seront satisfaites suivant la disponibilité du personnel et des outillages.
- Pour les utilisations exceptionnelles résultant de cas de force majeure, les demandes pourront être présentées à tout moment. Elles ne seront évidemment satisfaites que dans la mesure des possibilités de la **CCIBPB**.
- Cas particulier des engins destinés à une autre utilisation (embarquement de vivres, de pièces détachées, etc ...) : si ces demandes n'ont pu être présentées comme indiqué ci-dessus, elles seront satisfaites selon l'ordre d'inscription et en fonction des disponibilités en personnel et matériel.

1.2.3 Modification et Annulation de la commande par le Manutentionnaire

- L'annulation et la modification d'une commande est possible dans les conditions reprises en **ANNEXE 1** du présent règlement.

1.3 - Affectation des outillages :

A réception des commandes, et s'il peut les honorer, le **Service Exploitation** de la **CCIBPB** affecte les engins de levage aux demandeurs en fonction :

- De l'ordre d'arrivée des commandes,
- Des priorités d'accostage dont pourraient bénéficier certains **NAVIRES**, lesquelles priorités d'accostage font bénéficier ces mêmes **NAVIRES** de priorités sur l'outillage,
- Du type de marchandises à manutentionner (certains engins de levage seront préférentiellement affectés à certaines marchandises),
- D'une répartition équitable entre les différents demandeurs.
- De la disponibilité des outillages (entretien, panne, grève, ...)

*Les décisions de la **CCIBPB** relatives à la mise à disposition des outillages ne pourront faire l'objet d'un recours qu'auprès de la seule **Autorité Portuaire**.*

1.4 - Obligations et responsabilités du Manutentionnaire :

- Les opérations de manutention sont effectuées sous le commandement du Manutentionnaire et sous sa surveillance. Il reste responsable de toute opération effectuée durant cette mise à disposition tant à l'égard de l'AP que de la **CCIBPB** et de ses employés qui deviennent du seul fait de cette mise à disposition d'outillage les préposés du Manutentionnaire.

- Le Manutentionnaire assume la garde des engins commandés à la **CCIBPB** depuis leur mise à disposition jusqu'à leur restitution en position de repos, au milieu du **NAVIRE** sur lequel l'engin a opéré.
- Le Manutentionnaire doit se conformer strictement aux conditions et limites d'utilisation des grues et appareils telles que définies en **ANNEXE 10**.
- Il doit signaler immédiatement au **Service Exploitation** de la **CCIBPB** tout agent de cette dernière, affecté à l'opération de manutention commandée par ses soins, qui refuserait de suivre ses instructions et confirmer par écrit dans un délai de 24 h (sachant que les agents de la **CCIBPB** ont consigne de refuser tout ordre qui irait à l'encontre des consignes de sécurité internes à la **CCIBPB**).
- Si le Manutentionnaire désirait assurer la finition du **NAVIRE** avec ses propres outillages ou des outillages du privé et demandait, de ce fait, que la grue de la **CCIBPB** soit positionnée à une des extrémités du **NAVIRE**, le service d'astreinte de la **CCIBPB**, en dehors des heures normales du lundi au vendredi, interviendrait, à la demande de l'**AIPPP** ou du Manutentionnaire via le Consignataire du **NAVIRE** et aux frais du Manutentionnaire, pour repositionner la grue au milieu du **NAVIRE**.
- Les grues de l'Outillage Public sont fournies avec leur benne dans le cadre de la manutention de vrac. Seul le crochet est fourni dans le cadre de la manutention de marchandises diverses excepté pour la manutention de conteneurs pour lesquels la grue GR31 de Saint Bernard peut être équipée d'un spreader de la **CCIBPB** qui sera facturé selon les Redevances d'Outillage. Tous les autres accessoires de manutention (palonniers, chaînes, élingues, ...) sont fournis par le Manutentionnaire.
- Le Manutentionnaire prendra en charge les frais liés aux dommages que pourrait occasionner l'outillage public au **NAVIRE** manutentionné ou aux équipements opérant pour la manutention (chariot élévateur, camion, tracteur, etc ...).
- Le Manutentionnaire doit restituer les engins commandés à la **CCIBPB** dans le même état que lors de leur prise en charge. Dans le cas contraire, les frais des réparations engagés par la **CCIBPB** sur l'engin endommagé seraient répercutés au Manutentionnaire.

En respect des dispositions de l'article **L5422-19** du **Code des Transports**, les Manutentionnaires « **sont chargés de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire** ».

A ce titre, ils ont la responsabilité de veiller à ce que les marchandises soient stockées sur les quais et terre-pleins en accord avec les règles en vigueur sur le Port, qu'ils connaissent parfaitement et qui sont définies dans le **RPPPB**.

- Les Manutentionnaires seront responsables des dommages causés aux équipements portuaires tels que grues, trémies, voies ferrées, clôtures, caniveau électrique de bord à quai, mâts d'éclairage, portails (sans que cette liste soit exhaustive), qui seraient endommagés soit lors des manutentions, soit lors des mises et reprises sur terre-pleins par leurs soins ou par les transporteurs de leurs clients, soit du fait du non respect des consignes de stockages données par la **CCIBPB** et / ou précisées dans le **RPPPB**.
- Les Manutentionnaires disposent d'espaces de travail sur le domaine portuaire, hangars et terre-pleins, pour réaliser leurs manutentions. Sur ces espaces de travail, le

Manutentionnaire est identifié comme **Entreprise Utilisatrice (EU)** au sens du code du travail. A ce titre, il assume les responsabilités liées à ce statut et tout particulièrement en matière de prévention, d'hygiène, de sécurité et conditions de travail.

- Les entreprises qui interviennent sur un espace de travail affecté à un Manutentionnaire sont identifiées comme Entreprise **Extérieure (EE)** vis-à-vis de ce Manutentionnaire.
- Dans ce contexte, les exigences du **décret 92-158** s'appliquent. Le Manutentionnaire assure en matière de sécurité la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et de celles que prend l'ensemble des chefs d'entreprises intervenant sur son espace de travail. Entre autre document, un plan de prévention proposé par le Manutentionnaire et signé par la **CCIBPB**, viendra préciser les conditions d'intervention des agents de la **CCIBPB** sur les chantiers du dit Manutentionnaire.
- Les Manutentionnaires doivent respecter les prescriptions des plans de prévention concernant la manutention et l'exploitation portuaire.
- Les Manutentionnaires doivent respecter les plans de circulation communiqués par la **CCIBPB**

1.5 - Suspension des opérations :

La suspension ou l'arrêt de la manutention peut intervenir dans les cas principaux suivants, sans que la liste ci-dessous ne soit exhaustive :

- Si les conditions climatiques et/ou la qualité des produits manutentionnés occasionnaient une pollution atmosphérique anormale.
- Si une défectuosité quelconque est constatée dans le fonctionnement de tout équipement fourni par la **CCIBPB** au Manutentionnaire : dans ce cas la **CCIBPB** a le droit d'y substituer un autre équipement de même usage ou d'arrêter les opérations.
- Si l'utilisation de l'engin n'est pas conforme au présent règlement, ou aux conventions particulières de mise à disposition : la **CCIBPB** peut interrompre le travail.
- En cas d'arrêt, si la responsabilité de l'arrêt de l'engin revient à la **CCIBPB**, le loyer est suspendu.
- En outre, le travail peut être interrompu à la demande du Responsable de l'Exploitation de la **CCIBPB** ou de ses représentants, en cas de conditions météorologiques pouvant affecter la sécurité des personnels ou des installations. Dans ce cadre, l'exploitation des outillages ne peut commencer ou doit être interrompue lorsque les vitesses de vent mesurées, dans les limites du port par les anémomètres des grues, sont supérieures aux limites de vitesse de vent admissibles par grue, fixées par la **CCIBPB** et qui figurent en **ANNEXE 10**.
- En application des termes de la **loi L4131-1 du Code du Travail** : le conducteur d'un outillage peut interrompre la conduite de son équipement s'il estime qu'il y a un danger réel et imminent à poursuivre son travail (*Droit d'alerte et de retrait*)
- Les opérations de manutentions pourront également être suspendues ou arrêtées à l'initiative de la **CCIBPB** si les produits manutentionnés génèrent des nuisances olfactives, présentaient des envols de produits inacceptables ou étaient susceptibles

d'occasionner des pollutions sur d'autres marchandises stockées ou manutentionnées à proximité en application des dispositions prévues en ANNEXE 13

Il ne sera pas donné suite aux réclamations verbales du Manutentionnaire qui n'auront pas été confirmées par écrit à la CCIBPB sous les 72 heures après l'incident ayant motivé les réclamations.

TITRE 2 – LES HANGARS et TERRE-PLEINS –

2.1 - Affectation des terre-pleins :

- Les terre-pleins sont réservés, sauf dérogation expressément accordée par le **Service Exploitation de la CCIBPB**, aux dépôts des marchandises transitant par le **Port** et utilisant soit à l'importation, soit à l'exportation, la voie maritime et si les conditions d'entreposage le permettent, aux matériels d'exploitation publics ou privés pouvant être utilisés pour les manutentions et travaux portuaires.
- Les surfaces sont affectées pour un **NAVIRE** ou un trafic déterminé en fonction notamment du tonnage et du volume des marchandises et de leurs délais probables de stationnement.
- Toute marchandise par ses contraintes ou nuisances ne peut en exclure une autre et doit respecter le principe de fluidité du trafic.
- Une demande de mise sur terre-plein, suivant le modèle en vigueur précisé en **ANNEXE 12**, sera adressée par le Manutentionnaire concerné au **Service Exploitation de la CCIBPB** qui pourra la refuser ou l'accepter avec d'éventuelles prescriptions.
- L'espace « bord à quai » est réservé au transit des marchandises, tant à l'embarquement qu'au débarquement, ce qui exclut tout séjour prolongé et implique le retrait des marchandises à compter du départ du **NAVIRE**. Ces délais peuvent être diminués à la demande de la **CCIBPB** en cas d'escales successives de **NAVIRES** nécessitant le libre accès au bord à quai pour les chantiers de manutention.

2.2 - Nettoyage des bords à quai :

Suivant les obligations telles que définies dans le **RGPPM** en son article 20, le Manutentionnaire assure sur une largeur de **25 m en bord à quai et de part et d'autre du NAVIRE** :

- La collecte et le traitement des résidus de cargaisons solides, tombés au sol lors de chargements et de déchargements des **NAVIRES**.
- Le nettoyage du quai.

Ce nettoyage interviendra **dès la fin de la manutention** du **NAVIRE**.

Si ces prescriptions ne sont pas suivies, il est procédé d'office à une commande d'enlèvement de ces déchets par le **Service Exploitation de la CCIBPB**, qui refacture les frais au Manutentionnaire majorés des frais administratifs au taux de 10%, sans préjudice d'un recours et/ou contravention dressée par l'Autorité Portuaire au titre du **RPPPB**.

2.3 - Affectation des hangars :

- Les hangars sont, pour certains, divisés en travées,
- Le Magasin Général de Blancpignon est mis à disposition par surface indivisible de 1 000 m², à charge pour l'occupant de procéder à la division de la section qu'il occupe.
- La délivrance d'**AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire)** peut être envisagée pour des occupations supérieures à un an.

- Le stationnement des **engins de manutention** des Manutentionnaires dans les hangars relèvera de la simple **tolérance**. En cas d'abus, une facturation sera appliquée aux Manutentionnaires suivant le tarif en vigueur. L'entreposage de **cuve à combustible** dans les hangars est par contre **interdit**.

2.4 - Fournitures et prestations diverses :

En plus de l'utilisation des surfaces, les locations des hangars comprennent exclusivement les **équipements de lutte** contre l'incendie suivants :

- La mise à disposition de réseaux incendie armés (RIA),
- La mise à disposition de bouches d'incendie,
- La fourniture gratuite de l'eau en cas de sinistre.

L'usage de ces équipements est exclusivement réservé à la lutte contre l'incendie. En aucun cas, les RIA et bouches à incendie ne peuvent être utilisées pour le nettoyage de matériel ou d'autres usages.

- Le locataire est responsable du maintien en état opérationnel de ces équipements. En cas de dégradation, ou de disparition, il est de sa responsabilité de procéder à la remise en état initial des locaux et de remplacer à l'identique le matériel disparu faute de quoi, la **CCIBPB** procédera à la remise en conformité de ces équipements aux frais de l'occupant.
- Les accès aux équipements de lutte contre l'incendie doivent rester dégagés afin de permettre à tout moment leur utilisation.
- Les accès dans les hangars : portes et sorties de secours, doivent impérativement rester dégagées et maintenues en état de fonctionnement (vérification régulière du fonctionnement, graissage, remplacement des serrures si nécessaire à la charge du locataire).

2.5 - Dommages causés aux bâtiments :

- Aucune modification ne doit être apportée aux bâtiments et aux installations par l'occupant sans autorisation préalable.
- Sauf stipulations contraires inscrites dans les Autorisations d'Occupation Temporaire de longue durée pour permettre certains aménagements, les occupants doivent remettre les lieux en état en fin d'utilisation.
- La **CCIBPB** peut cependant autoriser à laisser en place, sans indemnité, tout ou partie des installations réalisées par l'occupant et qui sont alors intégrées aux biens de la **Concession**.
- Toutes les avaries ou détériorations causées aux hangars et terre-pleins, quelle qu'en soit l'origine sont, après constatation contradictoire, réparées directement ou en sous-traitance et aux frais de l'USAGER bénéficiant de l'occupation et sans qu'il soit nécessaire d'attendre la fin de l'occupation, à charge pour l'USAGER de se retourner, s'il y a lieu, contre les tiers responsables.

- Toutes les avaries ou détériorations doivent être signalées immédiatement par l'USAGER à la **CCIBPB**.
- Il est interdit aux **USAGERS**, sauf autorisation écrite de la **CCIBPB** d'apposer sur toutes parties du hangar affiches et inscriptions.

2.6 – Recours :

- Outre les polices d'assurances couvrant sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers, la **CCIBPB** contracte une assurance contre l'incendie des bâtiments de la concession portuaire.
- L'USAGER doit, tant pour lui-même que pour ses assureurs, renoncer à tout recours, contre la **CCIBPB**, l'AP et les assureurs de ces derniers en cas de sinistre et/ou d'avarie occasionnés à ses biens ou aux marchandises dont il a la garde, sauf cas de faute lourde de la **CCIBPB**.
- La **CCIBPB** n'est redevable d'aucune indemnité pour le préjudice que peuvent subir les USAGERS du Port par suite de difficultés ou arrêts de leur exploitation dus aux travaux de réparation ou de réfection effectués sur le domaine portuaire aux bâtiments, outillages et installations diverses.
- Quand les agents de la **CCIBPB** jugent qu'il y a danger ou inconvénient à utiliser les bâtiments et leurs installations, les utilisateurs doivent immédiatement suspendre leurs opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit, en raison de cette suspension, à aucune indemnité, même lorsque l'interruption de ces opérations est occasionnée par un défaut des bâtiments ou des installations mis à leur disposition.

2.7 – Dispositions communes aux terre-pleins et hangars :

2.7.1 - Etat des lieux :

- Un état des lieux est réalisé à l'initiative de l'occupant, formalisé et signé entre la **CCIBPB** et l'occupant en début et en fin d'occupation.
- Les utilisateurs des hangars et terre-pleins peuvent dans certains cas être contraints d'assurer la protection ou l'isolement de la marchandise entreposée, au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs ne constituant pas une gêne pour l'exploitation générale.
- L'emplacement de ces barrières, ou autres dispositifs, doit être autorisé et validé par le **Service Exploitation de la CCIBPB**.
- De même, les utilisateurs des hangars, doivent dans certains cas où la **CCIBPB** l'exige, assurer la protection du bâtiment ou des installations intérieures (par exemple : RIA, extincteurs, murs non porteur, poteaux, etc.) au moyen de barrières mobiles ou autres dispositifs autorisés et validés par le **Service Exploitation de la CCIBPB**.

2.7.2 - Admission des marchandises :

- L'admission et le dépôt sous hangars ou sur terre-pleins des matières dangereuses, infectes ou salissantes, s'effectuent dans le cadre des dispositions, d'une part du **RLMD** et du **RPPB** dans le cadre des responsabilités incombant à l'**AIPPP**, et d'autre part des

polices d'assurances du port, ainsi que d'éventuelles autorisations et/ou **déclarations ICPE** (installations classées pour la protection de l'environnement)

- Le dépôt des marchandises sous hangars ou sur terre-pleins peut être refusé s'il n'existe pas une surface suffisante pour que ces marchandises puissent stationner dans des conditions normales ou si elles peuvent être une cause de dommages tant pour les bâtiments que pour les marchandises déjà entreposées à proximité.
- Pour prévenir l'encombrement ou remédier à des difficultés, le stationnement de certaines marchandises sous hangars ou terre-pleins peut être interdit par décision du Service Exploitation de la **CCIBPB** notifiée aux utilisateurs.
- Les marchandises déjà déposées ayant causé des dommages aux installations, ou susceptibles d'en causer, sont enlevées d'office par les soins de la **CCIBPB**, suite à une injonction du **Service Exploitation de la CCIBPB**, aux frais et risques de leur gardien, après mise en demeure restée sans effet. Cette mise en demeure précise le délai d'enlèvement.
- La responsabilité de la **CCIBPB** ou de l'entreprise qui a la charge des opérations d'enlèvement d'office n'est engagée qu'en cas de faute grave de sa part.

2.7.3 - Pièces justificatives :

- Le déposant (armateur, Consignataire ou transitaire) est tenu de fournir (sur demande) à la **CCIBPB**, au moment même du dépôt ou de l'enlèvement de la marchandise, la liste, les numéros des conteneurs, les marques, les poids et les volumes des marchandises déposées ou d'en justifier, notamment par la production de documents tels que manifestes et billets de sortie en ce qui concerne les importations et les billets de bord pour les marchandises à l'exportation. Toute déclaration incomplète ou inexacte quant à la nature, aux poids et aux volumes des marchandises peut engager la responsabilité du déposant.

2.7.4 - Conditions de dépôts :

- Nul ne peut déposer des marchandises sous les hangars ou sur les terre-pleins sans autorisation préalable demandée par écrit à la **CCIBPB** selon le modèle en vigueur.
- Les demandes de dépôt des marchandises sous les hangars ou sur les terre-pleins sont satisfaites dans la mesure des disponibilités en surface, suivant l'ordre des demandes et en privilégiant la fluidité du transit de l'ensemble des marchandises.
- Les marchandises doivent être déposées en tenant compte des instructions données par la **CCIBPB**, et notamment en ce qui concerne les surfaces libres devant être réservées, notamment pour l'accès des secours.
- Sauf dans les hangars munis de murs porteurs, les marchandises ne doivent pas être appuyées sur les parois des bâtiments, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Elles doivent être convenablement empilées et gerbées afin de limiter au strict minimum l'encombrement des surfaces tout en maintenant une distance de sécurité de 1 mètre par rapport aux divers éléments constituant les charpentes et les toitures.
- Tous les accès doivent être laissés libres et en aucun cas être encombrés par des marchandises de sorte à laisser l'accès en permanence à l'intervention d'un service de secours (sécurité, incendie...). L'accès sera également laissé libre aux installations de lutte contre l'incendie.

- La **CCIBPB** se borne à mettre les surfaces de dépôts à disposition des **USAGERS**, ceux-ci devant effectuer toutes opérations relatives à la réception, à la manutention, à la conservation et à la sortie des marchandises.

2.7.5 - Dommages causés aux marchandises :

- Il est de la responsabilité de l'**USAGER** d'entreposer les marchandises aux endroits où la marchandise ne subit aucun dommage et n'entrave pas l'entrée dans le hangar pour un service incendie ou de sécurité quelconque.

2.7.6 – Responsabilité :

- La garde et la conservation des marchandises placées sous les hangars ou sur les terre-pleins ne sont pas à la charge de la **CCIBPB** et aucune responsabilité ne lui incombe pour la perte, le vol ou le dommage ne résultant pas de son fait, de celui de ses agents ou de ses installations.

2.7.7 - Accès aux hangars et terre-pleins :

- Par mesure de sécurité et de **sureté ISPS**, les hangars et certains terre-pleins (munis de portails) doivent être tenus fermés en dehors des heures de travail.
- L'accès de chaque hangar et terre-plein est, pendant les heures de travail, réservé aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation du hangar et terre-plein et des Services Publics intéressés. La **CCIBPB** peut subordonner l'accès des personnes dans les hangars et terre-pleins à la présentation d'un titre.
- A la signature du contrat ou du bon d'entrée et après l'état des lieux entrant, une clé est remise à l'**USAGER** ainsi qu'un code de l'alarme en place pour sa libre circulation dans les hangars et/ou terre-pleins. Il est par conséquent responsable de l'ouverture et la fermeture des hangars et/ou terre-pleins mis à sa disposition. Cette clé est restituée lors de l'état des lieux de sortie.

2.7.8 - Nettoyage des hangars et terre-pleins :

- Sur les terre-pleins situés au delà d'une largeur de 25 m en bord à quai, dans et autour des hangars, l'espace occupé par les marchandises et ses abords doit être complètement nettoyé aussitôt après l'enlèvement des marchandises, à la diligence du Manutentionnaire.
- Si cette prescription n'est pas suivie, il y est procédé d'office par le **Service Exploitation de la CCIBPB** aux frais du Manutentionnaire, majorés de 10% des frais administratifs.
- Les produits provenant des balayages sont enlevés périodiquement, et / ou sur demande de la **CCIBPB**, par le Manutentionnaire et à ses frais. En aucune façon, les produits provenant des balayages ne peuvent être versés dans le fleuve.

La CCIBPB assurera :

- Le lavage, si nécessaire, des parties en bord à quai après leur nettoyage par le Manutentionnaire,
- Le ramassage des déchets ménagers banaux du **NAVIRE** que celui ci aura déposé dans les bennes prévues à cet effet à proximité du **NAVIRE**.

- Sur demande, une prestation de balayage de ces zones aux frais du Manutentionnaire.
- La mise à disposition, sur la zone portuaire de Tarnos, d'une aire équipée d'un point d'eau afin que les chauffeurs routiers puissent humidifier les ridelles de leur camion pour une meilleure étanchéité à la perte de produit et nettoyer leur plaque d'immatriculation.

TITRE 3 - LES VOIES FERREES D'EMBRANCHEMENT –

La **CCIBPB** crée et entretient des voies ferrées d'embranchement qui sont raccordées au réseau ferroviaire national.

Ces voies ferrées d'embranchement permettent de desservir soit des industriels par l'intermédiaire de voies de sous-embranchement raccordées aux voies de la **CCIBPB**, soit de desservir les quais pour permettre la manutention directe **NAVIRE** <=> wagon.

3.1 – Vitesse de circulation :

- La vitesse maximale de circulation des convois ferroviaires est fixée à **5 km/h** dans les limites de l'enceinte portuaire.

3.2 – Manœuvre des aiguillages :

- La manœuvre des aiguillages est faite par le personnel de conduite du convoi ferroviaire de l'**E.F.U.**
- Toute difficulté dans la manœuvre des aiguillages devra être immédiatement signalée à la **CCIBPB**.

3.3 – Obligations de la CCIBPB :

La **CCIBPB** est tenue de mettre à disposition des **USAGERS**, des voies ferrées :

- En bon état général,
- Avec un écartement entre rails situé dans les tolérances admises par **RFF**,
- Avec des traverses, des bois d'appareil et un ballast de qualité en volume suffisant assurant une bonne tenue des voies,
- Avec des aiguillages régulièrement graissés et calés à la bonne cote,
- Propres, l'herbe régulièrement coupée et l'emprise des voies désherbée,
- Avec des accotements régulièrement curés quand ils existent,
- Avec des barrières de passage à niveau de longueur suffisante,
- Avec des mécanismes de barrière et organes de commande des barrières régulièrement entretenus,
- Avec des feux et panneaux de signalisation en bon état.

La CCIBPB signalera immédiatement aux **USAGERS** et **E.F.U** :

- Les travaux d'entretien de voies ferrées qu'elle va entreprendre avec l'aide éventuelle de sous-traitants,
- Les horaires des travaux (détail des heures de jour, de nuit), la durée totale estimée des travaux,
- Les indisponibilités d'accès aux embranchements qui interviendraient pour quelque cause que ce soit,
- Toute information qui serait utile aux **E.F.U.** et aux sous-embranchés.

3.4 – Obligations des sociétés sous-embranchées :

Les sociétés sous embranchées devront :

- Maintenir leurs voies de sous embranchement dans un bon état de fonctionnement et notamment l'aiguillage de raccordement du sous-embranché sur la voie embranchée de la **CCIBPB**, **aiguillage dont le sous-embranché est le propriétaire**, afin que la circulation sur l'embranchement de la **CCIBPB** ne soit pas perturbée au niveau de cet aiguillage.
- Effectuer régulièrement le graissage de cet aiguillage,
- Produire à la demande de la **CCIBPB**, tout document attestant de la conformité du matériel de traction que les sous-embranchés pourraient utiliser sur les embranchements de la **CCIBPB** ainsi que les certificats d'habilitation de conduite de leur personnel,
- Informer la **CCIBPB** et les **E.F.U.** des travaux devant être réalisés sur le sous embranchement.

En cas de défaillance du sous-embranché sur l'entretien de son aiguillage de raccordement à l'embranchement de la CCIBPB, celle-ci pourra procéder, aux frais du sous-embranché, aux travaux d'entretien qu'elle jugera bon d'y effectuer.

En cas de défaillance du sous-embranché sur l'entretien de son sous-embranchement, la CCIBPB pourra interdire l'accès ferroviaire au sous-embranchement.

3.5 – Obligations des entreprises ferroviaires utilisatrices (E.F.U.) :

- Les **E.F.U.** devront respecter la vitesse de circulation de **5 km/h** sur les embranchements de la **CCIBPB** à l'intérieur du domaine portuaire,
- Les convois ferroviaires devront être conduits par du personnel qualifié et en nombre suffisant.
- Les manœuvres des aiguilles tant sur les embranchements que sur les sous embranchements seront effectuées par le personnel de l'**E.F.U.**,
- Les convois stationnés sur les voies d'embranchement de la **CCIBPB** devront être freinés et immobilisés par le personnel de l'**E.F.U.** par tout moyen physique adapté (cale anti-dérive, ...) afin d'éviter leur déplacement par gravité en cas de stationnement sur une pente ou sous l'action d'un choc.
- Le personnel de conduite de l'**E.F.U.** s'assurera en permanence que la progression de son convoi ferroviaire peut se faire normalement sans que le gabarit ferroviaire ne soit engagé.
- Les **E.F.U.** devront donner mensuellement à la **CCIBPB** les statistiques de leurs dessertes effectuées sur les embranchements de cette dernière afin que la **CCIBPB** puisse adresser aux **E.F.U.** les redevances d'utilisation des embranchements.

3.6 – Opérateur Ferroviaire de Proximité (O.F.P.) :

Un projet de mise en place d'un O.F.P. qui intégrera les voies ferrées du port de Bayonne est mené en 2014 par la CCIBPB. Le mode de fonctionnement et les divers règlements relatifs à l'exploitation de cet O.F.P. seront précisés ultérieurement dans une Annexe du présent Règlement d'Exploitation.

TITRE 4 – LES PRESTATIONS ANNEXES –

4.1 - Passerelles d'accès aux NAVIRES :

- La **CCIBPB** met à la disposition des NAVIRES qui en font la demande à travers leur Consignataire des passerelles d'accès à bord (coupées) dans la limite du matériel disponible.
- Les coupées sont mises à disposition par la **CCIBPB** au pied du NAVIRE, à charge pour son équipage de la mettre en place. Certains postes d'accostage pourront avoir des modalités de mise en place de coupées différentes. Il est fait obligation, à tout locataire, de fournir et de placer un filet de protection sous la coupée d'accès au NAVIRE dès sa mise à bord et jusqu'à son enlèvement.
- Le NAVIRE restera responsable, via son Consignataire, de tout dommage que pourrait subir la coupée durant le temps qu'elle aura été mise à disposition du NAVIRE.
- Si l'**AIPPP** estime que l'utilisation des coupées de bord présente des risques, le **Commandant de Port ou son représentant** décide de la pose de coupées de la **CCIBPB** – suivant disponibilité - et la demande en est faite au **Service Exploitation de la CCIBPB**.

4.2 – Avitaillement des NAVIRES en eau douce :

Le Port dispose, sur l'ensemble des quais commerciaux, de canalisations d'eau douce potable en bord à quai pour l'avitaillement des NAVIRES.

- La demande d'avitaillement est faite par le Consignataire qui remplit le bon de commande correspondant dans les bureaux de la **CCIBPB**, **Service Exploitation** à Tarnos.
- Le volume d'eau fourni par la **CCIBPB** sera contrôlé par une personne qualifiée du NAVIRE avitaillé. Cette personne contrôlera, en présence de l'Agent de la **CCIBPB** chargé de l'avitaillement, l'index de départ du compteur. Le même contrôle sera fait par la même personne et en présence de l'Agent de la **CCIBPB** en fin d'avitaillement.
- Aucune contestation ne sera admise par la **CCIBPB** sur le volume d'eau fourni si le personnel du NAVIRE avitaillé ne venait pas contrôler les index de début et de fin d'avitaillement.
- L'eau est approvisionnée sur les quais par des compagnies agréées qui s'engagent sur la qualité de l'eau qu'ils fournissent. La **CCIBPB** ne produira aucun document ou analyse attestant de la qualité de l'eau fournie par elle aux NAVIRES.

4.3 - Mise à disposition d'une cuve pour essais de charge :

La **CCIBPB** dispose d'une cuve dans un cadre de conteneur de 20' pouvant être remplie avec de l'eau douce. La cuve dispose d'un compteur permettant de connaître le poids d'eau chargé dans la cuve. Additionné avec la tare de la cuve, on peut ainsi disposer d'une masse dont le poids peut varier de **3,8 tonnes** (cuve vide) à **21,4 tonnes** (cuve complètement remplie d'eau).

- Cette cuve d'essais peut servir au contrôle de matériel de levage de moyenne capacité,

- La cuve est mise à disposition sur les quais de Tarnos. La demande de mise à disposition est faite au **Service Exploitation de la CCIBPB** à Tarnos. Le déplacement aller/retour sur le lieu d'épreuve à l'intérieur de la zone portuaire peut être organisé par la **CCIBPB** aux frais du demandeur.
- Le compteur d'eau fourni par la **CCIBPB** ne peut être assimilé à une bascule agréée pour connaître le poids commercial de la cuve. Des balances privées et agréées existent cependant sur les diverses zones portuaires. Ces balances privées peuvent, suivant le bon vouloir de leur propriétaire et à la demande de l'utilisateur, délivrer des bons de pesée.
- Tout dommage occasionné à la cuve depuis sa mise à disposition jusqu'à son retour sur son lieu de stationnement devra être pris en charge par le demandeur de la prestation.
- Les redevances pour utilisation de cette cuve d'essai sont précisées dans les Redevances d'Outillage du Port de Bayonne.

4.4 - Mise à disposition de charges pour essais de charge :

La **CCIBPB** dispose également d'un ensemble de charges pouvant atteindre un poids de 80 tonnes.

- Ces charges sont mises à disposition des **USAGERS** suivant le tarif en vigueur et sous leur responsabilité, à charge pour l'**USAGER** de les enlever et de les faire remettre sur leur lieu de stockage habituel.

4.5 - Mise à disposition de ponts roulants au Magasin Général de Blancpignon :

Le **Magasin Général de Blancpignon** dispose de trois ponts roulants :

- 1 pont roulant de 12 tonnes,
- 2 ponts roulants de 6 tonnes.

Chacun de ces ponts roulants peut faire l'objet d'une mise à disposition pour des levages facturés à l'heure d'utilisation (avec minimum de facturation d'une heure), pour une utilisation à la journée, à la semaine ou au mois.

- Ces utilisations se feront avec facturation d'une partie du hangar (occupation de hangars à la journée) dans le cas d'utilisation de pont roulant supérieure à deux heures,
- La personne qui manœuvre le pont roulant doit être titulaire d'une Autorisation de Conduite délivrée par son employeur pour l'utilisation de ponts roulants,
- L'utilisateur de pont roulant devra être couvert par une assurance tant pour lui-même que pour les dommages causés aux tiers

4.6 - Mise à disposition d'un locotracteur :

- La **CCIBPB** dispose d'un locotracteur, avec conducteur, d'une force de traction de 20 tonnes.

- Elle peut le mettre à disposition des **USAGERS** qui en feraient la demande auprès du **Service Exploitation de la CCIBPB** à Tarnos et en fonction de la disponibilité des agents de la **CCIBPB** habilités à le conduire.
- Les manœuvres se font sous la responsabilité de l'**USAGER** qui a commandé la prestation.
- La manœuvre du locotracteur se fait avec un conducteur assisté d'un Agent de manœuvre.
- Les redevances pour utilisation de ce locotracteur sont précisées dans les **Redevances d'Outillage** du Port de Bayonne.

4.7 – Mise à disposition d'amarres de poste :

La **CCIBPB** dispose d'amarres de poste qui peuvent être placées sur les **NAVIRES** pour renforcer leur amarrage.

- Les amarres de poste sont mises à disposition en l'état. La **CCIBPB** ne saurait être recherchée en responsabilité en cas de rupture ou de défaillance de ces amarres pour quelque raison que ce soit.
- Ces amarres ne peuvent être mises en place sur le **NAVIRE** et enlevées que par le service du **Lamanage** du **Port de Bayonne**.
- Les redevances pour utilisation de ces amarres de poste sont précisées dans les **Redevances d'Outillage** du Port de Bayonne.
- Il pourra être accordé la gratuité de l'utilisation de ces amarres de poste dans le cadre du « **Fonds d'Intempéries** ».

4.8 – Mise à disposition d'une pompe :

La **CCIBPB** dispose, sur la partie aval des quais de Tarnos, d'une pompe immergée dans le fleuve d'un débit de **1 250 m³/heure** sous 2 bars de pression pouvant être mise à disposition des **NAVIRES** sur demande de leur Consignataire auprès du **Service Exploitation de la CCIBPB** à Tarnos :

- La mise sous tension et les essais de cette pompe sont faits par le personnel de l'**Outillage Public** de la **CCIBPB**.
- Les modalités de mise en service sont décrites en **ANNEXE 8**.
- La **CCIBPB** ne saurait être tenue responsable des conséquences de la défaillance de cette pompe.
- Les redevances pour utilisation de cette pompe sont précisées dans les **Redevances d'Outillage** du Port de Bayonne.

TITRE 5 – LA FORME DE RADOUB DE BLANCPIGNON –

Préambule :

La Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque, concessionnaire du port, est dénommée **CCIBPB** et son prestataire le **PRESTATAIRE**.

Est dénommé **NAVIRE** tout engin flottant admis à la forme de radoub.

La Région Aquitaine, concédant, est dénommée **AP**.

La Capitainerie est dénommée **AIPPP**.

1. Conditions d'utilisation de la forme de radoub de Blancpignon - ordre d'admission :

- Sous réserve des dérogations stipulées dans le présent article, les installations et appareils sont mis à disposition des **USAGERS** suivant l'ordre des demandes et des priorités.
- Toute demande, suivant le formulaire donné en **ANNEXE 13**, est inscrite dans l'ordre et à la date de sa production sur un planning tenu par la **CCIBPB**.
- La demande doit indiquer la date à partir de laquelle le **NAVIRE** est prêt à entrer en forme et la durée probable de l'occupation de la forme. Cette demande n'est validée qu'après réception du formulaire de réservation dûment rempli et détenu par la **CCIBPB** de la forme.

Lorsqu'un **NAVIRE** inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter. Toutefois, le rang d'inscription est perdu et une pénalité lui est appliquée correspondant à l'assèchement des formes pour la préparation de l'attinage.

En dérogation aux dispositions ci-dessus concernant l'ordre d'admission, un droit de priorité est accordé :

- Aux **NAVIRE**S affectés par une voie d'eau pour lesquels l'**AIPPP** en a donné l'ordre ou un accord,
- Au remorqueur de la **CCIBPB**,
- Au remorqueur du Pilotage,
- A tous les moyens nautiques de l'**AP**.

Sont réservés, en outre, les cas d'urgence dont l'appréciation appartient à l'AIPPP.

- La **CCIBPB** gère les entrées et sorties en respect des demandes, des règles de priorité en usage ou qui pourraient être octroyées à des unités qui nécessiteraient une intervention urgente.
- En cas de conflit d'usage de la forme de radoub, la **CCIBPB** précisera les conditions d'accès auprès des différents pétitionnaires.

- La facturation de l'usage de la forme de radoub sera faite par la **CCIBPB** qui collectera les redevances payées par les **USAGERS** suivant les conditions prévues dans les tarifs publics.
- L'accès à la forme de radoub est strictement limité aux **USAGERS** qui ont à fréquenter la forme de radoub.
- Les **USAGERS** sont réputés connaître parfaitement la configuration de la forme de radoub et notamment les dangers de chute dans le bassin.
- Le stationnement des véhicules des **USAGERS** à proximité de la forme de radoub n'est toléré que pendant le temps strictement nécessaire pour le chargement ou le déchargement des appareils, des matériels, outils et matériaux utilisés pour les travaux sur les **NAVIRES**.
- La **CCIBPB** ne saurait être tenue pour responsable des dommages, de quelque nature que ce soit, causés aux véhicules en stationnement.
- La circulation des deux roues est interdite sur l'ensemble de la forme de radoub.
- Le stockage de matériel doit être effectué sur les zones prévues à cet effet.

2. Responsabilités générales des USAGERS :

- De manière générale, l'armateur du **NAVIRE** ou à défaut le maître d'œuvre d'un chantier de réparation ou de construction, se voit attribuer sur la forme de radoub un espace de travail délimité.
- L'entreprise est alors identifiée comme entreprise utilisatrice (**E.U.**) au sens du code du travail à l'intérieur de ce périmètre de travail.
- Cette situation est effective pendant la période du chantier comprise entre la fin des opérations effectuées par le sous traitant de la forme de radoub sur le **NAVIRE** pour une mise au sec en forme de radoub, et le début des opérations effectuées par ce même sous traitant sur le **NAVIRE** pour une remise à l'eau de la forme.
- A ce titre, l'entreprise s'engage à respecter et à appliquer les exigences réglementaires qui sont celles associées à ce statut et tout particulièrement dans les domaines de la prévention, la sécurité et l'hygiène.
- Les entreprises qui interviennent sur un espace de travail affecté à une entreprise utilisatrice de l'aire de carénage sont identifiées comme Entreprise Extérieure (**EE**) de cette entreprise.
- Dans ce contexte, les exigences du décret 92-158 s'appliquent.
L'armateur ou son maître d'œuvre assure en matière de sécurité, la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et de celles que prend l'ensemble des chefs d'entreprises intervenant sur son espace de travail. Entre autre document, un plan de préventions viendra préciser les conditions d'interventions des entreprises extérieures.
- Pendant la durée du chantier comme défini précédemment, les prestations de la **CCIBPB** de la forme de radoub sont également conditionnées à la signature d'un plan de prévention avec l'entreprise utilisatrice.

3. Gestion des déchets :

Pour mémoire.

4. Assurances :

Préalablement à toute utilisation de la forme de radoub, le propriétaire du NAVIRE doit justifier d'une police d'assurance valide couvrant :

- Les dommages engageant sa responsabilité et occasionnés à la forme de radoub et à ses accessoires, à l'attinage et autres installations du Port,
- L'incendie et le vol,
- Les dommages engageant sa responsabilité et occasionnés aux autres NAVIRES éventuellement présents dans la forme de radoub,
- La perte de ses recettes consécutives à une éventuelle immobilisation de la forme de radoub,
- Les indemnités pouvant être demandées par les autres propriétaires de NAVIRES présents dans la forme de radoub pour les immobilisations dont la responsabilité lui incomberait,
- Les dommages subis par son propre NAVIRE.

5. Fourniture de coupées de NAVIRE :

- La CCIBPB met à la disposition des NAVIRES, des passerelles d'accès à bord dans la limite du matériel disponible.
- Pendant son utilisation, cet outillage est placé sous la surveillance et la responsabilité du locataire ainsi que l'amarrage de la passerelle sur le NAVIRE et le déplacement des obstacles éventuels à bord ou à terre.
- Il est fait obligation, à tout locataire, de fournir et placer un filet de protection sous la passerelle d'accès au NAVIRE dès sa mise à bord et jusqu'à son enlèvement.

6. Obligations de la CCIBPB et de son PRESTATAIRE à l'égard des USAGERS :

- La CCIBPB est tenue de mettre les installations et appareils à la disposition des USAGERS, non seulement pendant les périodes normales de travail, mais encore en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, **pour les NAVIRES en avarie**, quand la demande en a été faite à l'AIPPP et sous réserve de faisabilité.
- Le PRESTATAIRE de la CCIBPB est en charge des manœuvres nécessaires à l'ouverture et la fermeture du bateau porte et à l'accorage et le désaccorage des NAVIRES admis à la forme de radoub. Le PRESTATAIRE réalise ces prestations sous sa responsabilité.

Il faut entendre :

- Par "jour ouvrable": tous les jours de la semaine, non compris, les samedis, les jours fériés et les dimanches,
- Par "heure normale": heure comprise dans la période d'ouverture de la **CCIBPB** (08h-12h et 14h-18h).
- La **CCIBPB** peut intervenir à tout moment sur le déroulement et la conduite des opérations, si celles-ci risquent de créer des dommages aux installations et d'entraver leur fonctionnement ultérieur.
- Le **PRESTATAIRE** a la charge de manœuvrer le bateau-porte, d'accorer et de désaccorer les **NAVIRES**, notamment de placer les épontilles ou les étais, s'il y a lieu, de remplacer les **tins de calages**, de mettre la forme à sec avec le pompiste de la **CCIBPB** de l'y maintenir constamment pendant la durée du séjour des **NAVIRES** en épuisant, s'il y a lieu, l'eau versée par les **NAVIRES** ou employée au lavage des coques, d'enlever, après chaque assèchement des formes, la vase et les autres matières, qui y seraient déposées sur les maçonneries et les tins, en dehors des déchets liés aux opérations de carénage et de réparation qui sont à la charge du personnel propriétaire du bateau ou de l'Entreprise chargée des travaux.
- La **CCIBPB** doit prendre les dispositions nécessaires pour assurer l'assèchement de la forme dans un délai de 6 heures y compris les temps nécessaires pour l'accorage des **NAVIRES** mais non compris les arrêts d'épuisement demandés par les **USAGERS**.
- La **CCIBPB** est tenu de laisser occuper gratuitement pendant le séjour du **NAVIRE**, sur les terre-pleins voisins de la forme de radoub, l'emplacement nécessaire pour l'organisation du chantier de réparation et la mise en dépôt provisoire du matériel correspondant. Passé ce délai, le stationnement devient payant.

7. Obligations des USAGERS :

- Avant admission dans la forme, l'**USAGER** est tenu de fournir à la **CCIBPB**, qui peut en exiger la justification, les plans d'attinage et d'accorage (si nécessaire) du **NAVIRE** ainsi que le plan des formes et des courbes hydrostatiques réglementaires du **NAVIRE**. Ces plans doivent être à jour.
- En cas de documents erronés ou absents, la **CCIBPB** décline toute responsabilité sur l'opération.
- Dans le cas d'avarie rendant ces conditions irréalisables, l'entrée n'a lieu qu'aux risques et périls de l'armement sur l'ordre ou avec l'autorisation de l'**AIPPP**. L'armateur reste responsable de la stabilité du **NAVIRE** pendant le séjour dans la forme. Si cette stabilité doit être modifiée en cours de séjour, il doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour maintenir l'équilibre du **NAVIRE**.
- L'**USAGER** supporte les frais de l'assèchement et de l'occupation de la forme nécessités par la visite et la réparation.
- L'**USAGER** supporte tous les frais nécessités par la modification de la ligne de tins centrale de la forme de radoub conformément au descriptif de la forme de radoub.

- L'**USAGER** supporte tous les frais de préparation, de pose et réglage et de manutention de biers ou de tins spéciaux. L'**USAGER** peut fournir ses biers ou ses tins spéciaux sous réserve de fournir à la **CCIBPB** les notes de calcul validant leur réalisation.
- En cas de doute de la **CCIBPB**, l'**USAGER** fera effectuer un contrôle par un bureau d'étude qualifié. Les modifications nécessaires suite à ce contrôle seront à la charge de l'**USAGER**.
- Par ailleurs la **CCIBPB** peut demander la présence d'un plongeur professionnel lors de la manœuvre d'échouage sans que l'**USAGER** ne puisse s'y opposer. L'**USAGER** prendra en charge les coûts associés.
- Pour les **NAVIRE**s affectés par une voie d'eau admis en priorité, les travaux sont limités à ceux qui sont strictement indispensables pour permettre la flottaison, sous le contrôle de l'**AIPPP**.
- Lorsque le **NAVIRE** est asséché dans la forme et avant tout démarrage des travaux, un état des lieux initial sera effectué, à l'initiative de l'**USAGER** et en présence de la **CCIBPB**, de l'**USAGER** et de(s) l'entreprise(s) devant réaliser les travaux pour son compte.
- Cette ou ces entreprises s'engagent à restituer les lieux dans le même état à l'issue des travaux. En cas de manquement à cette règle, la **CCIBPB** ajournera la remise en eau du **NAVIRE**, en attendant de retrouver l'état initial des lieux.
- Pendant la durée du chantier, l'**USAGER** ou la/les entreprise(s) réalisant les travaux pour son compte a pour obligation de gérer l'évacuation et le traitement des déchets produits lors de son chantier. Le nettoyage de la forme des déchets liés aux opérations de carénage et de réparation est à la charge de l'**USAGER** ou de la/les entreprise(s) réalisant les travaux pour son compte.
- A l'issue des travaux, un état des lieux contradictoire (une comparaison sera faite avec l'état des lieux initial mentionné ci-dessus) sera effectué en présence de la **CCIBPB** et ou la/les entreprise(s) réalisant les travaux pour le compte de l'Armateur afin d'attester que le nettoyage des lieux (forme et terre-plein) a été correctement réalisé par l'entreprise.
- Cette visite conditionne la remise en eau du **NAVIRE** dans la forme. En effet, si la remise en état de propreté du site n'est pas satisfaisante, la **CCIBPB** ajournera la mise en eau en attendant que l'**USAGER** réalise le nettoyage complémentaire souhaité.
- En aucun cas, la **CCIBPB** ne sera tenue responsable des préjudices subis par l'**USAGER** ou la/les entreprise(s) réalisant les travaux pour son compte en raison de ce retard occasionné.
- Conformément à la réglementation en cours, l'utilisation de peinture contenant du **TBT** est interdite.
- Afin de permettre l'écoulement de l'électricité atmosphérique et le respect des dispositions du décret N° 662-1454 du 14 Novembre 1988, concernant la protection des travailleurs dans les établissements qui mettent en œuvre des courants électriques, l'**USAGER** doit, dès la mise au sec, assurer une liaison électrique d'une section suffisante entre la coque de son **NAVIRE** et la terre.

- Pendant toute la durée du séjour du **NAVIRE**, il en contrôle la permanence, et procède à son enlèvement avant la mise à l'eau. Cette liaison est établie au circuit de terre prévu à cet effet.
- L'**USAGER** assure la sécurité des personnes appelées à travailler sur le **NAVIRE** ou autour du **NAVIRE** pendant le séjour de celui-ci dans la forme de radoub.
- Sont à la charge financière de l'**USAGER**, le halage à l'entrée et à la sortie, la garde et la conservation du **NAVIRE** et du matériel déposé par lui dans la forme et sur les terre-pleins, ainsi que les réparations des dommages causés aux ouvrages ou au matériel géré par la **CCIBPB**.
- Lorsque les réparations du **NAVIRE** sont terminées et avant qu'on introduise l'eau dans la forme, il est procédé, par l'**USAGER** et à ses frais, à l'enlèvement de tous les objets provenant du **NAVIRE** ou employés à ses travaux et pouvant encore se trouver sur les terre-pleins, le radier et les banquettes de la forme.

Surveillance :

La garde et la conservation des objets provenant des **NAVIRES** ou destinés aux travaux du **NAVIRE** ou à son avitaillement déposés sur les terre-pleins ou dans l'enceinte des formes ne sont pas à la charge de la **CCIBPB** et aucune responsabilité ne lui incombe pour la perte, le vol ou le dommage ne résultant pas de son fait ou de celui de ses agents.

TITRE 6 – LES MOUVEMENTS DES NAVIRES –

6.1 - Les mouvements des NAVIRES :

- sont placés sous l'Autorité de l'AP et de l'AIPPP suivant les dispositions reprises dans le RPPPB.

6.2 – Accostage simultané au quai Européen :

- le quai Européen accueille les NAVIRES venant charger/décharger des produits liquides. Il est limité en sa partie amont par le quai Marcel Forgues recevant les NAVIRES de ferrailles de l'aciérie CELSA et en sa partie aval par le quai « T4 » recevant des vraquiers secs. Si des NAVIRES accostés aux quais Marcel Forgues et T4, ne travaillant pas le samedi et/ou le dimanche empêchent l'accostage de NAVIRES de produits liquides aux postes amont et/ou aval du quai Européen, ces NAVIRES accostés au quai Marcel Forgues ou au quai T4 devront déhaler pour permettre aux NAVIRES d'accoster et de manutentionner aux quais amont et aval du quai Européen. Dans ce cas, la CCIBPB prendra en charge les frais de déhalage aller et retour du NAVIRE devant faire mouvement.

TITRE 7 – REMORQUAGE DANS LE PORT DE BAYONNE –

La **CCIBPB** met à disposition des **NAVIRES** faisant escale au Port de Bayonne un remorqueur portuaire dont les caractéristiques principales sont indiquées en **ANNEXE 3**.

- L'exercice du remorquage des **NAVIRES** au Port de Bayonne est subordonné à l'agrément de l'**AP**.
- Les conditions d'entrée et de sortie des **NAVIRES** et le fait qu'il puisse leur être imposé un ou deux remorqueurs, sont fixés par le **RPPPB** en vigueur.

7.1 – Les moyens de remorquage :

Les prestations de remorquage et de poussage sur les **NAVIRES** sont effectuées en priorité par le remorqueur **BALÉA** de la **CCIBPB**.

Toutefois, la pilotine / remorqueur de la société de Pilotage pourra intervenir en appui ou en suppléance du remorqueur de la société de remorquage suivant les usages en vigueur au **Port de Bayonne**.

7.2 – Organisation du service du remorquage:

Le service du remorquage est assuré par la **CCIBPB**. Le remorqueur portuaire **BALEA** est armé par du personnel marin de la **CCIBPB** formé aux manœuvres de remorquage.

7.2.1 Organisation en activité normale :

Le remorqueur portuaire **BALEA** sera :

- Mobilisé pour **toutes les manœuvres commandées**, de jour comme de nuit.
- Mobilisé pour **toutes les veilles commandées** par la Capitainerie, de jour comme de nuit, en cas de mauvais temps et pour les manœuvres de navires dont la LOA est supérieure à 130m.
- Hors les deux cas de figure ci-dessus, l'équipage rejoindra le remorqueur portuaire **BALEA** sous 45 minutes après que la demande soit parvenue au capitaine du remorqueur (de jour comme de nuit).

La pilotine remorqueur **ST BERNARD** sera mobilisée pour assurer la veille de jour comme de nuit sauf pour les navires dont la LOA est supérieures à 130m.

7.2.2 Organisation en cas d'incidents navires (black/assistance):

La pilotine **ST BERNARD**

- Le pilote est à bord du navire concerné, le **ST BERNARD** est en veille, il est mobilisé et il intervient.

Le remorqueur portuaire **BALEA**

- Après que la demande d'intervention soit parvenue au capitaine l'équipage rejoint le **BALEA** sous 45 minutes.

7.3 – Commande du remorqueur :

Pour la commande du remorqueur portuaire BALEA, un système de préavis de prévenance est mis en place que ce soit pour les manœuvres commandées, de jour comme de nuit, les veilles commandées de jour comme de nuit et les manœuvres de navires dont la LOA est supérieure à 130 m:

- Avant 10 heures pour les manœuvres ou les veilles entre 12 et 24 heures
- Avant 18 heures pour les manœuvres ou les veilles de 00 à 12 heures

La commande du remorqueur doit être effectuée sur le logiciel d'escale par l'agent maritime et systématiquement doublée par téléphone ainsi qu'auprès du service du remorquage.

En cas d'urgence, un contact par tout moyen efficace (téléphone fixe, portable, VHF, ...) sera utilisé.

7.4 – Conditions de l'exercice du remorquage - Responsabilités :

- Les conditions d'utilisation du/des remorqueurs sont définies par le **RPPB**.

7.5 – Opérations de remorquage effectuées hors du Port :

- La **CCIBPB** pourra demander à l'**AP** l'autorisation de sortir du **Port** afin de réaliser des opérations de remorquage ou d'assistance hors des limites du Port.

TITRE 8 – FONDS D’INTEMPERIES –

- Le **Port de Bayonne** est soumis, durant la période hivernale notamment, à des phénomènes de ressac et de seiche qui peuvent perturber la bonne tenue des **NAVIRES** accostés notamment sur les quais aval qui sont les plus exposés à ces oscillations du plan d’eau.
- Il est alors nécessaire de renforcer l’amarrage des **NAVIRES** par la mise en place d’amarres de poste avec l’assistance du service du lamanage, de faire intervenir le(s) remorqueur(s) pour stabiliser les **NAVIRES**. Il peut même être rendu nécessaire de déhaler les **NAVIRES** vers des postes de repli en amont du **Port**.
- Afin d’aider les entreprises situées sur les zones les plus aval du Port et dont l’activité serait impactée par des frais supplémentaires que leur réclameraient les armateurs, il a été décidé la création d’un « **Fonds d’Intempéries** » qui couvre les prestations de lamanage, pilotage et remorquage servies aux **NAVIRES** en difficultés qui subissent le mauvais temps durant leur séjour à quai.
- Les modalités d’intervention de ce Fonds sont précisées en **ANNEXE 5**.

TITRE 9 – FONDS DE REMORQUAGE –

- **L'annexe 4 du RPPP** prévoit que les **NAVIRES** accostant aux quais Edmond FOY et Pierre LEROY ne peuvent faire mouvement qu'à l'étale de fin de flot ou en jusant.
- De plus, ces **NAVIRES** doivent prendre un remorqueur pour accoster ou appareiller de ces quais.
- Afin de ne pas pénaliser, par des coûts de remorquage, les activités commerciales qui pourraient se développer sur ces quais, il a été décidé la création d'un « Fonds de Remorquage » qui couvre les prestations de remorquage des **NAVIRES** faisant mouvement sur les quais Edmond FOY et Pierre LEROY.
- Les modalités d'intervention de ce Fonds sont précisées en **ANNEXE 6**.

TITRE 10 – DECHETS D’EXPLOITATION ET RESIDUS DE CARGAISON DES NAVIRES –

Les moyens et conditions de traitement des déchets d’exploitation et résidus de cargaison des **NAVIRES** sont définis dans le Plan de réception et de traitement des déchets d’exploitation et des résidus de cargaison des **NAVIRES** précisé en **ANNEXE 7**.

Les principes généraux de fonctionnement sont les suivants :

- **Déchets d’exploitation :**
Les **NAVIRES** peuvent déposer sur les quais leurs déchets d’exploitation triés dans les contenants adéquats mis à disposition par le **Port**.
- **Interventions des prestataires déchets.** Dans les cas suivants, les **NAVIRES** doivent faire collecter leurs déchets par des prestataires agréés par le Port :
 1. **Ceux** ayant des déchets liquides et des déchets solides non admis sur les points de collecte par le **Port** (volume de déchets trop importants ou type de déchets non pris en charge).
 2. **Ceux** ayant des résidus de cargaison demeurant dans les cales ou les citernes après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage.
- **Eaux de lavage de cale des NAVIRES** transportant du vrac sec : la législation interdit que les eaux de lavage de cale des **NAVIRES** soient **rejetées** dans le **Port**.

TITRE 11 - LES TARIFS –

Conditions d'application des tarifs

11.1 - Grues et trémies :

Il est spécifié que :

- Toute heure commencée est due.
- La facturation des engins de levage est faite selon le tarif en vigueur,
- Durant les arrêts, faisant suite à la suspension des opérations du fait de la **CCIBPB**, le loyer est suspendu sans indemnité pour le Manutentionnaire. Toutefois, si la durée de l'arrêt ne dépasse pas 20 minutes, cet arrêt n'est pas décompté.
- Dans le cas d'arrêts qui ne sont pas du fait de la **CCIBPB**, sauf en cas de pluie, le loyer n'est pas suspendu pendant la durée de l'arrêt.
- En cas d'arrêt pour cause de pluie ou d'intempéries, seule la facturation du personnel de conduite (grutier(s) + trémiste) sera maintenue,
- Pour les modalités de décommande voir l'**ANNEXE 1**.
- Si l'utilisation de l'engin de levage n'est pas conforme au présent règlement, la **CCIBPB** peut interrompre le travail, le loyer restant dû,
- Pour les engins nécessitant un déplacement, le temps de déplacement est compté comme temps de travail.

11.2 - Les hangars et terre-pleins :

Le sol occupé par les hangars et terre-pleins reste soumis au régime légal de la grande voirie, sous réserve seulement de la perception par la **CCIBPB** des redevances établies pour le dépôt des marchandises.

Les redevances sont dues pour toutes marchandises déposées ou manutentionnées sous les hangars et sur les terre-pleins dans les conditions prévues dans les tarifs.

- Le bénéficiaire prend le terre-plein ou le hangar dans leur état au jour d'entrée en jouissance, et ne peut pendant toute la durée de l'autorisation, exiger aucune remise en état, ni exercer aucun recours contre la **CCIBPB** ni réclamer aucune indemnité ni réduction de loyer pour quelque cause que ce soit.
- Il pourra être convenu que la **CCIBPB** procède à un simple nivellement de la plateforme avant sa mise à disposition auprès de l'**USAGER**.
- Les Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT) sont établies et révisables chaque année en fonction de la variation des redevances des hangars et des terre-pleins.

- Les tarifs appliqués aux terre-pleins dépendent de leur situation en zone arrière ou avancée. Un plan de délimitation des zones arrières et avancées des espaces publics du port de Bayonne est joint en **ANNEXE 2**.
- Les redevances d'occupation des hangars comprennent la fourniture de l'éclairage de travail dans les hangars, dans des conditions normales d'utilisation. En cas de surconsommation électrique pour des besoins spécifiques dans les hangars occupés, la facturation correspondante fait l'objet d'un accord entre la **CCIBPB** et l'occupant.
- Au delà de 30 jours d'occupation la facturation sera établie sur la base du tarif pour occupation au mois ou à l'année si l'occupation se poursuit sans discontinuer durant plus de 6 mois. Tout mois entamé sera facturé au prorata des jours d'occupation.
- La durée de séjour pour laquelle les redevances ont dues est évaluée de façon calendaire, en jours, en mois, ou autres (A.O.T) sans déduction des jours non ouvrables.
- Les redevances doivent être payées par le Manutentionnaire qui aura assuré la mise sur terre-plein / sous hangar.
- La **CCIBPB** peut s'opposer à l'enlèvement des marchandises jusqu'à ce que les redevances soient payées.
- Lorsqu'une marchandise est déposée sans autorisation ou au-delà du délai fixé, la **CCIBPB** applique au déposant une redevance de pénalités avec une surcote de 30% sur le tarif normal.
- Les hangars et terre-pleins devront avoir été nettoyés par l'occupant en fin d'occupation.

11.3 - Les voies ferrées :

Il est perçu par la **CCIBPB**, sur toute tonne de marchandise chargée sur wagon en entrée et/ou en sortie, une redevance dont le montant est précisé sur le Tarif des Redevances d'Outillage du **Port de Bayonne**.

- Cette redevance sera payée par l'**E.F.U.** qui procède à la traction ferroviaire suite à l'émission d'une facture par la **CCIBPB**,
- Afin que la **CCIBPB** puisse établir cette facturation, l'**E.F.U.** produira à la **CCIBPB**, à chaque desserte, les documents nécessaires attestant du tonnage de marchandise transportée par les convois de l'**E.F.U.**

11.4 - Le service de remorquage :

- Les Tarifs de remorquage du Port de Bayonne paraissent annuellement après réunion de la **Commission de Remorquage**.
- La prestation de remorquage est due par l'Armateur, via son Consignataire, que cette prestation résulte d'une commande volontaire du **NAVIRE** ou d'une décision unilatérale prise par l'**AP** ou par la **Capitainerie** d'imposer un ou plusieurs remorqueurs au **NAVIRE**.
- Il y a lieu de distinguer les opérations de remorquage servies au **NAVIRE** pour faciliter ses manœuvres portuaires, des opérations d'assistance et de sauvetage pour aider un

NAVIRE en difficulté ou en perdition. Dans le cas d'assistance ou de sauvetage, la facturation des prestations de remorquage sera définie par la **CCIBPB** au regard des usages et de la jurisprudence en la matière. Le Tribunal de Commerce de Bayonne statuera en dernier ressort en cas de désaccord entre la **CCIBPB** et l'Armateur du **NAVIRE** assisté.

11.5 - La forme de radoub :

- La durée de l'occupation des formes de radoub est évaluée par journée.
- La première journée à prendre en compte est la journée suivant celle pendant laquelle l'assèchement a été terminé.
- L'**USAGER** peut exiger que l'assèchement de la forme soit interrompu. Dans ce cas, la durée de l'occupation des formes débute alors à compter de cette interruption.
- La dernière journée à prendre en compte est celle pendant laquelle a lieu l'achèvement des travaux dans la forme.
- La mise en eau dans la forme peut être interrompue sur la demande de l'**USAGER**. Dans ce cas, la dernière journée à prendre en compte est celle pendant laquelle l'introduction de l'eau est faite pour la dernière fois.
- Si l'introduction de l'eau dans la forme ou l'enlèvement du bateau-porte étaient retardés par le mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, l'**USAGER** ne pourrait réclamer aucune indemnité.
- Une fois l'introduction de l'eau terminée et le bateau relevé, le **NAVIRE** doit faire toute diligence pour libérer la forme de radoub, en se conformant aux ordres de la Capitainerie.
- Le minimum de durée d'occupation à porter en compte est d'un jour entier.
- Les redevances d'assèchement subissent une majoration quand les opérations d'assèchement sur demande ou par la faute de l'armateur ou de son représentant, s'effectuent en dehors des jours ouvrables et des heures normales d'ouverture (cf. tarifs d'usage).

11.6 - Les prestations annexes :

- Les factures concernant ces prestations de service (amarres de poste, fourniture d'eau, fourniture de coupées, ...) sont adressées au Consignataire dans les jours qui suivent le départ du **NAVIRE**.
- Pour les passerelles d'accès aux **NAVIRES** la redevance d'usage s'entend par journée de 24h, le début de la journée étant fixée à 00h.
- Toute journée commencée est due.

TITRE 12 – CONFERENCE D’EXPLOITATION –

Une conférence d’exploitation se tient à 11h00 tous les vendredis de la semaine dans les bureaux de l’**Exploitation de la CCIBPB** à Tarnos sauf changement de date ou de lieu de réunion.

Placée sous l’autorité de l’AP et animée par un représentant de l’**AIPPP**, cette conférence réunit des représentants des :

- Consignataires de **NAVIRES**,
- Manutentionnaires,
- Pilotes,
- Lamaneurs,
- Remorqueurs,
- de la **CCIBPB**,
- **USAGERS** du Port,

et de toute entité en général dont l’**AP** souhaiterait et / ou autoriserait la présence.

Au cours de cette réunion sont abordées :

- Les prévisions d’escale de la semaine à venir,
- Les demandes de poste à quai,
- Les priorités d’accostage,
- La disponibilité des équipements de l’Outillage Public,

et toute question d’ordre général touchant à l’Exploitation du Port au quotidien sans que cette réunion ne soit l’occasion d’une remise en cause de fond du fonctionnement du Port.

TITRE 13 – SURETÉ PORTUAIRE –

Le Port de Bayonne est soumis aux règles du **Code ISPS** (International Ships and Ports Facilities Security).

- Chaque Installation Portuaire (**IP**) est identifiée par un numéro et est placée sous la responsabilité d'un **ASIP** (Agent de Sureté de l'Installation Portuaire) qui en définit les modalités d'accès.
- Seul le personnel disposant d'un titre établi par l'**ASIP** peut pénétrer dans l'**IP** placée sous la responsabilité de ce dernier. Toute personne présente dans une **IP** devra répondre de son identité et présenter son titre d'accès aux personnes habilitées à exercer ce contrôle.
- Selon le niveau de sureté défini par l'**ETAT**, les accès aux **IP** pourront être limités voire interdits entraînant de ce fait l'arrêt des opérations de manutention. Aucune indemnité ne sera versée par l'**AP** ni la **CCIBPB** aux **USAGERS** qui seraient lésés par un ralentissement des cadences de manutention voire leur arrêt du fait d'une modification du niveau de sureté, d'un exercice de sureté ou de tout évènement lié à la sureté portuaire.
- Toute personne qui par une action volontaire ou non porterait atteinte au bon fonctionnement des équipements de contrôle aux accès des **IP** (blocage des barrières et portails d'accès, dégradation des clôtures, des caméras de surveillance, des moyens d'éclairage, d'interphonie, etc ...) serait sanctionnée et l'accès aux **IP** pourrait lui être temporairement ou définitivement interdit.

TITRE 14 – REGLES DE SECURITÉ –

Les personnes travaillant à l'intérieur des zones portuaires devront porter des Equipements de Protection Individuels :

- Vêtements à haute visibilité,
- Casque ou casquette de sécurité,
- Chaussures de sécurité,
- Gants, ...

sans que cette liste soit limitative.

Les personnes travaillant ou circulant régulièrement dans une zone située à **moins de 2 mètres du bord à quai** devront porter un **gilet de sauvetage**.

Sont annexés au présent contrat les documents suivants :

- Annexe 1 : Périodes de travail – Préavis de commande – Modalités de décommande
- Annexe 2 : Délimitation des zones bord à quai et des zones avancées
- Annexe 3 : Caractéristiques du remorqueur « BALÉA »
- Annexe 4 : Conditions générales de remorquage portuaire des entreprises françaises
- Annexe 5 : Règlement du fonds d'intempéries
- Annexe 6 : Règlement du fonds de remorquage
- Annexe 7 : Plan de traitement et d'évacuation des déchets des navires
- Annexe 8 : Modalités de mise en œuvre de la pompe de 1 250 m³/H au quai aval de Tarnos
- Annexe 9 : Documents à compléter pour des levages avec grues mobiles
- Annexe 10 : Règles d'utilisation des grues et de leurs accessoires
- Annexe 11 : Demande de mise sur quais et terre-pleins
- Annexe 12 : Manutention de produits trop pulvérulents
- Annexe 13 : Demande d'utilisation de la forme de radoub du Port de Bayonne

Fait à Bordeaux, le 08 MARS 2016

En 3 exemplaires

Pour le Délégué :

Le Président

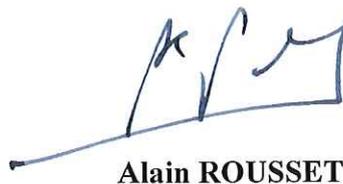
**de la Chambre de Commerce et d'Industrie
de Bayonne Pays Basque**


André GARRE



**Pour le Conseil Régional
d'Aquitaine Limousin Poitou-Charentes**

Le Président


Alain ROUSSET



Euskal Herri



ANNEXES



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 1

**PERIODES DE TRAVAIL
PREAVIS DE COMMANDE
MODALITÉS DE DÉCOMMANDE**

1 / PERIODES DE TRAVAIL :

A / Du lundi au vendredi :

- Vacations : 08h-12h, 14h-18h, 20h-24h.
- Shift de 6h: 06h-12h, 08h-14h, 12h-18h, 14h-20h
- Shift de 8h: 06h-14h, 14h-22h, 22h-06h.

B / Le samedi :

- Vacation : 08h-12h
- Shift de 6h : 06h-12h, 08h-14h, 14h-20h
- Shift de 8h : 06h-14h, 14h-22h.

Ces différentes plages horaires pourront être combinées au gré des commandes des manutentionnaires afin d'assurer la meilleure efficacité du transit portuaire en respect des modalités ci après définies.

L'équipe de conduite se compose d'un grutier et d'un homme à terre par grue sauf pour le shift de nuit de 22h-06h pour lequel il faut deux grutiers qui alternent en conduite et un homme à terre.

Un seul homme à terre peut cependant couvrir plusieurs grues sur un même linéaire de quai pris individuellement :

- Tarnos de T1 à T4,
- Saint Bernard
- Blancpignon.

2 / PREAVIS DE COMMANDE « AU PLUS TARD AVANT LE » :

A/ Pour la vacation du matin, vacation de 20 – 24, vacations du Samedi matin et shifts de jour du lendemain :

- la veille avant 17h,
- pour la seule vacation 20-24, le jour même jusqu'à 17h **si on peut organiser le retour d'un agent en repos.**

B/ Pour la vacation de l'après-midi et le shift de 22h00 à 06h00 :

- avant 11h
- 12h pour un agent ayant effectué un shift de 6h de 06-12 et qui pourrait être rappelé de **manière exceptionnelle** en shift de nuit 22-06.

C/ Pour les shifts de 6 heures et de 8 heures :

- la veille avant 17h

Ces préavis s'entendent « Au plus tard ».

Afin d'optimiser l'organisation du travail et la rentabilité des outillages, il est conseillé aux Manutentionnaires de prévoir les commandes d'outillage dès qu'ils sont en possession des informations pour les faire et d'entretenir un dialogue étroit et permanent avec les responsables de la **CCIBPB** – contremaitres et chefs d'équipe – afin de s'assurer que les outillages commandés sont bien opérationnels (panne, maintenance, ...) et que le personnel grutier est disponible pour la période de travail commandée en cas, notamment, de période de forte activité.

3 - COUPURE PENDANT LA PERIODE DE TRAVAIL.

Pas de coupure pendant les vacations de 4 heures.

Une demi-heure d'arrêt pendant les shifts de 6 et 8 heures. L'agent en conduite sera remplacé par un grutier, **si disponible**, pendant cette coupure.

4 - DEPASSEMENTS D'HORAIRE.

Pour des besoins de continuité du Service Public, des dépassements d'horaire au-delà de 9 heures de travail effectif par période de 24 heures, pour travaux exceptionnels ou pour finition de navire, pourront être effectués par les agents en respect avec la réglementation en vigueur.

En finition de navire, une ou deux heures de travail pourront être demandées en plus suivant les modalités suivantes :

* Vacances en semaine.

- 08 - 12 : soit une heure de finition 12-13. Reprise à 14h30 par le même grutier jusqu'à 18h00. Soit deux heures de finition 12-14 transformant la vacation en shift de 6 heures.

- Vacation de 14 - 18 suivant une vacation de 08 - 12 :
 - a. soit une heure à finir 18 - 19,
 - b. soit deux heures à finir avec passage en shift de 6 heures.
- 20 - 24 : **pas d'heure à finir.**

*** Vacation du samedi.**

- 08 - 12 : en cas de finition après 12h, on passera en shift de 6 heures du samedi.

*** Shifts de 6 heures en semaine.**

- 06 - 12 : soit une heure de finition 12-13, soit deux heures de finition transformant le shift de 6 heures en shift de 8 heures.
- 08 - 14 : en cas de finition après 14h, passage en vacation par un autre grutier si disponible ou le grutier en poste continue 14-15 et au delà de 15h transformation du shift de 6 heures en shift de 8 heures.
- 12 - 18 : soit une heure de finition 18-19, soit deux heures de finition transformant le shift de 6 heures en shift de 8 heures.
- 14 - 20 : après 20h, le shift de 6 heures est transformé en shift de 8 heures.

*** Shifts de 6 heures du samedi.**

- 6 - 12 : en cas de finition après 12h, le shift de 6 heures sera transformé en shift de 8 heures du samedi.
- 8 - 14 : une heure à finir 14-15
- 14 - 20: en cas de finition après 20h, le shift de 6 heures sera transformé en shift de 8 heures du samedi.

*** Shifts de 8 heures du samedi.**

- 06 - 14 : une heure à finir 14-15.
- 14 - 22 : **pas d'heure de finition.**

*** Shifts de 8 heures en semaine.**

- 06 - 14 : soit 1 heure à finir 14-15, soit reprise en heures de vacation si plus d'une heure à finir est commandée et si d'autres agents grutiers sont disponibles. S'il n'y avait pas d'agent disponible à cet effet, un grutier pourrait interrompre son travail sur un autre outillage pour effectuer cette finition.
- 14 - 22 : les heures de finition 22-23 ou 22-24 ne pourront être effectuées que si le grutier et l'homme à terre ne sont pas commandés en manutention le lendemain à 8 heures.

- 22 - 06 : soit 1 heure à finir 06-07, soit reprise en heures de vacation si plus d'une heure à finir est commandée et si d'autres agents grutiers sont disponibles.

3 / MODALITES DE DECOMMANDE :

Le manutentionnaire a toujours la possibilité de décommander les outillages qu'il aura commandés.

En ce cas, des facturations de décommande pourront lui être appliquées suivant les modalités suivantes :

A / Décommande sans facturation :

- Vacation 08h-12h et 14h-18h : aucune facturation ne sera appliquée en cas de décommande avant ou pendant la période de travail.
- Shift de 06h et shift de 08h : il sera possible de décommander l'outillage avant 17h45 la veille sans se voir appliquer de facturation de décommande.

B / Décommande avec facturation :

Si le personnel est décommandé en dehors des plages 8h-12h et 14h-18 ou qu'il ne peut être affecté sur d'autres outillages en manutention en dehors de ces deux périodes, il est appliqué une facturation correspondant aux heures de personnel décommandé suivant le tarif de mise à disposition de personnel des Redevances d'Outillage.

1 / Du lundi au vendredi :

- Shift 06h-12h : pour chaque heure non travaillées entre 06h et 08h, il sera facturé deux heures de personnel (grutier + homme à terre) ou trois heures de personnel (grutier + homme à terre + trémiste),
- Shift 14h-20h : pour chaque heure non travaillées entre 18h et 20h, il sera facturé deux heures de personnel (grutier + homme à terre) ou trois heures de personnel (grutier + homme à terre + trémiste)
- Shift 06h-14h : pour chaque heure non travaillées dans les plages 06h-08h et 12h-14h, il sera facturé deux heures de personnel (grutier + homme à terre) ou trois heures de personnel (grutier + homme à terre + trémiste)
- Shift 14h-22h : pour chaque heure non travaillées entre 18h et 22h, il sera facturé deux heures de personnel (grutier + homme à terre) ou trois heures de personnel (grutier + homme à terre + trémiste)
- Shift 22h-06h : pour chaque heure non travaillées, il sera facturé trois heures de personnel (2 grutiers + homme à terre) ou quatre heures de personnel (2 grutiers + homme à terre + trémiste).

2 / Le samedi :

- Toute décommande pendant le travail du samedi donnera lieu à la facturation de deux heures d'agent ou trois heures d'agent s'il y a un trémiste pour chaque heure décommandée.

REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 2

DELIMITATION DES :

- **ZONES BORD A QUAI**
- **ZONES AVANCÉES**

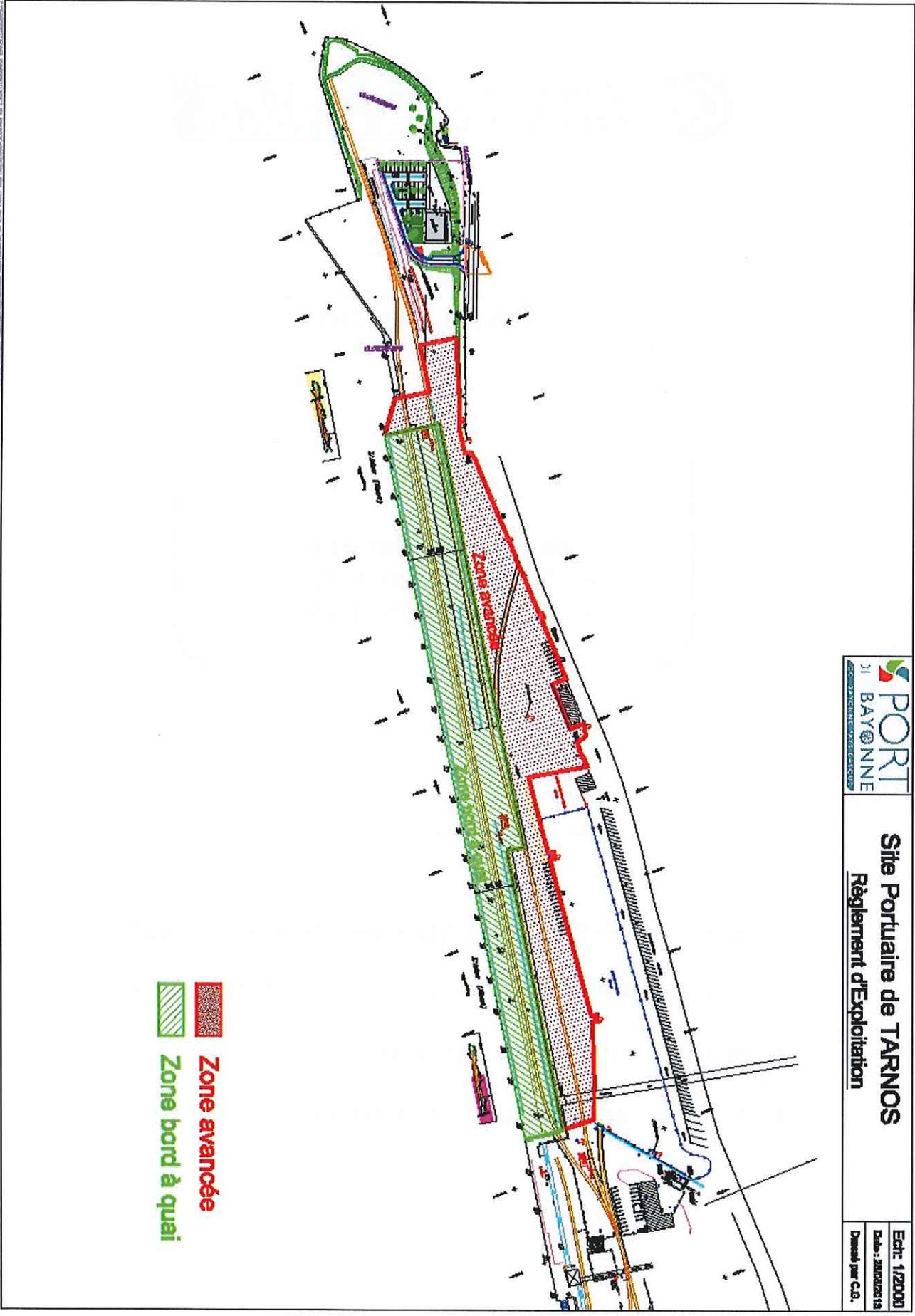
1 / PLAN A : ZONE PORTUAIRE DE BOUCAU – TARNOS

2 / PLAN B : ZONE PORTUAIRE DE SAINT BERNARD

3 / PLAN C : QUAI EDMOND FOY

4 / PLAN D : ZONE PORTUAIRE DE BLANCPIGNON

PLAN A : ZONE PORTUAIRE DE BOUCAU - TARNOS

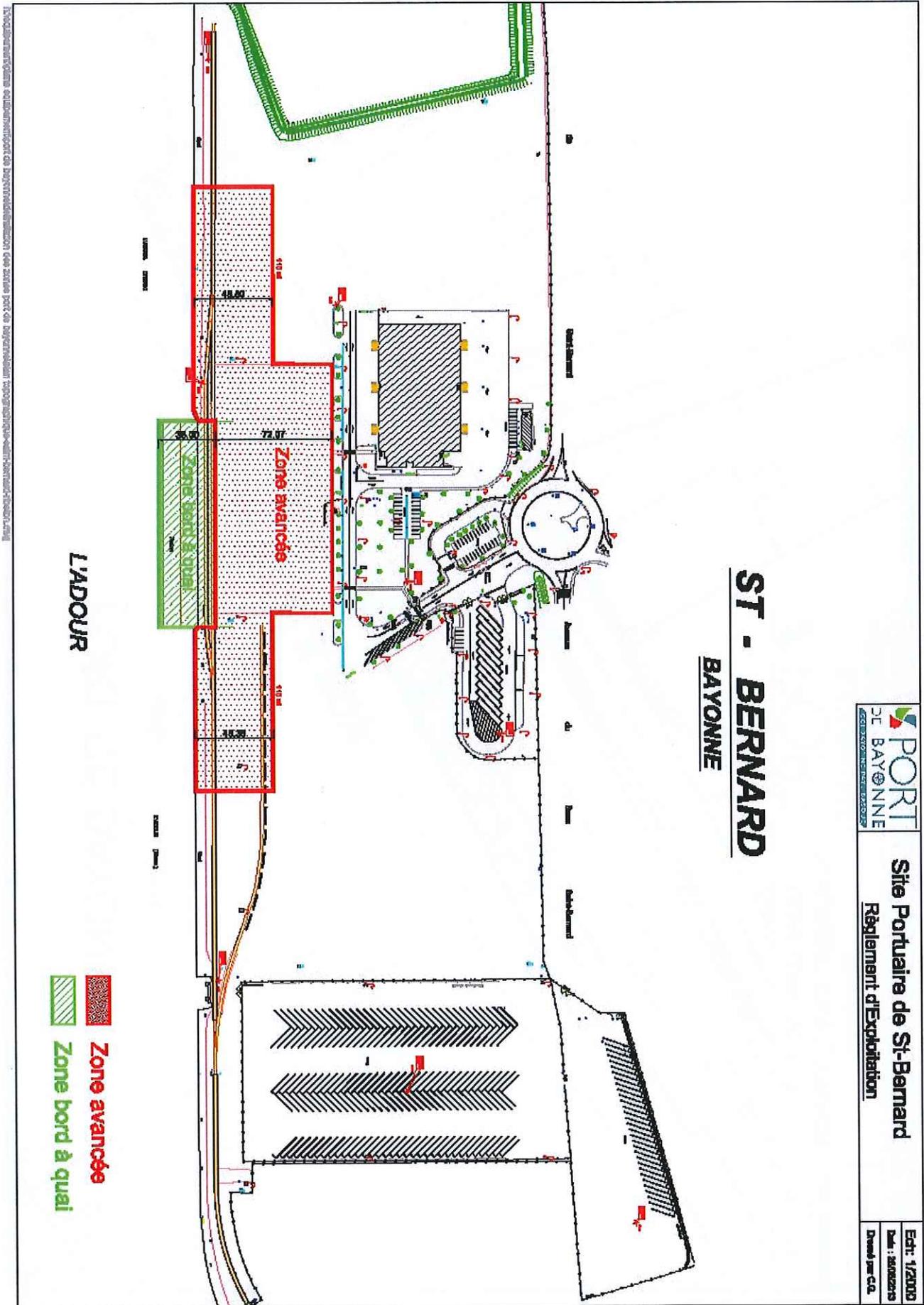


PORT
de BAYONNE

Site Portuaire de TARNOS
Règlement d'Exploitation

Edité 1/2000
Date : 20/09/2013
Dessiné par C.G.

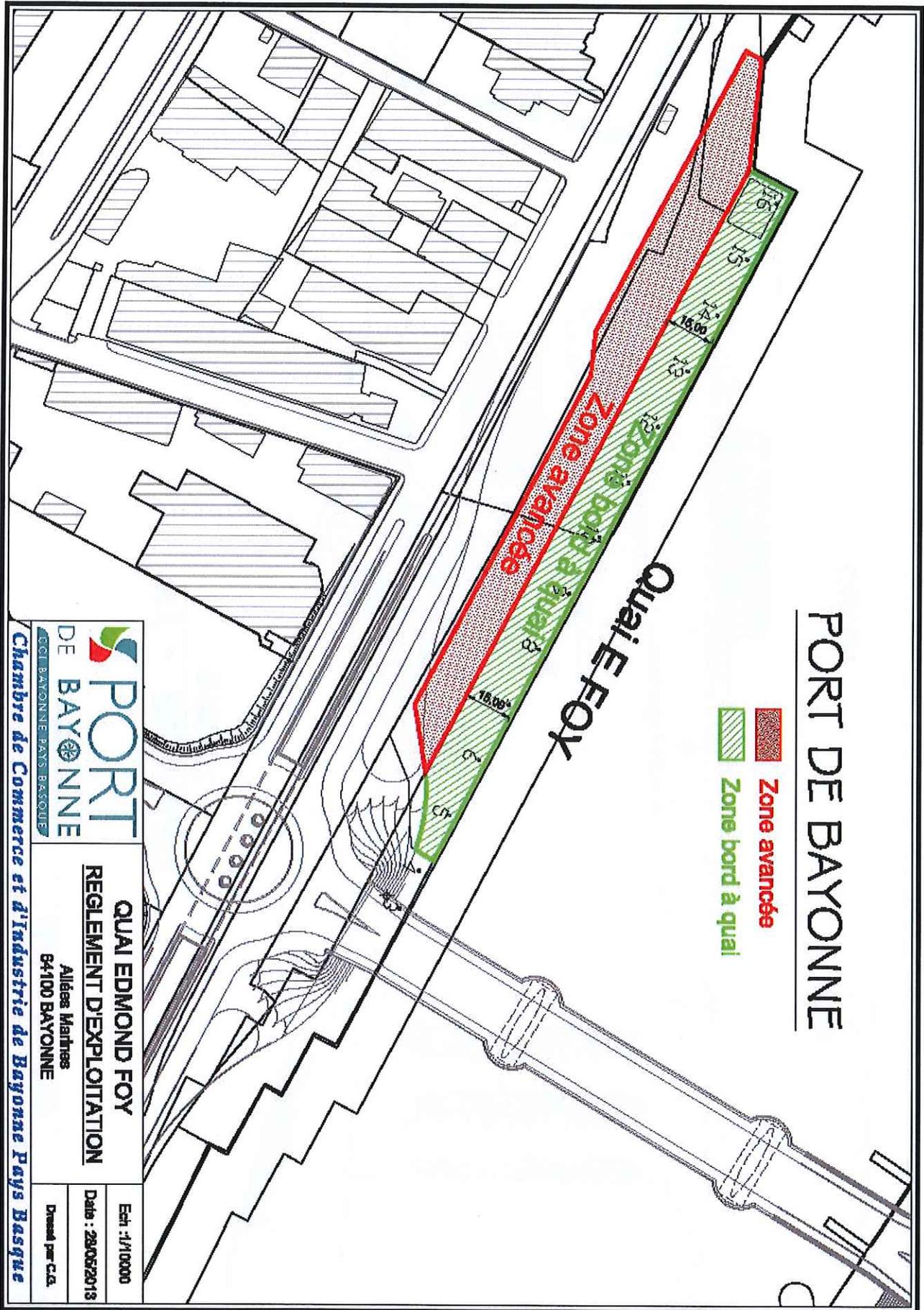
PLAN B : ZONE PORTUAIRE DE SAINT BERNARD



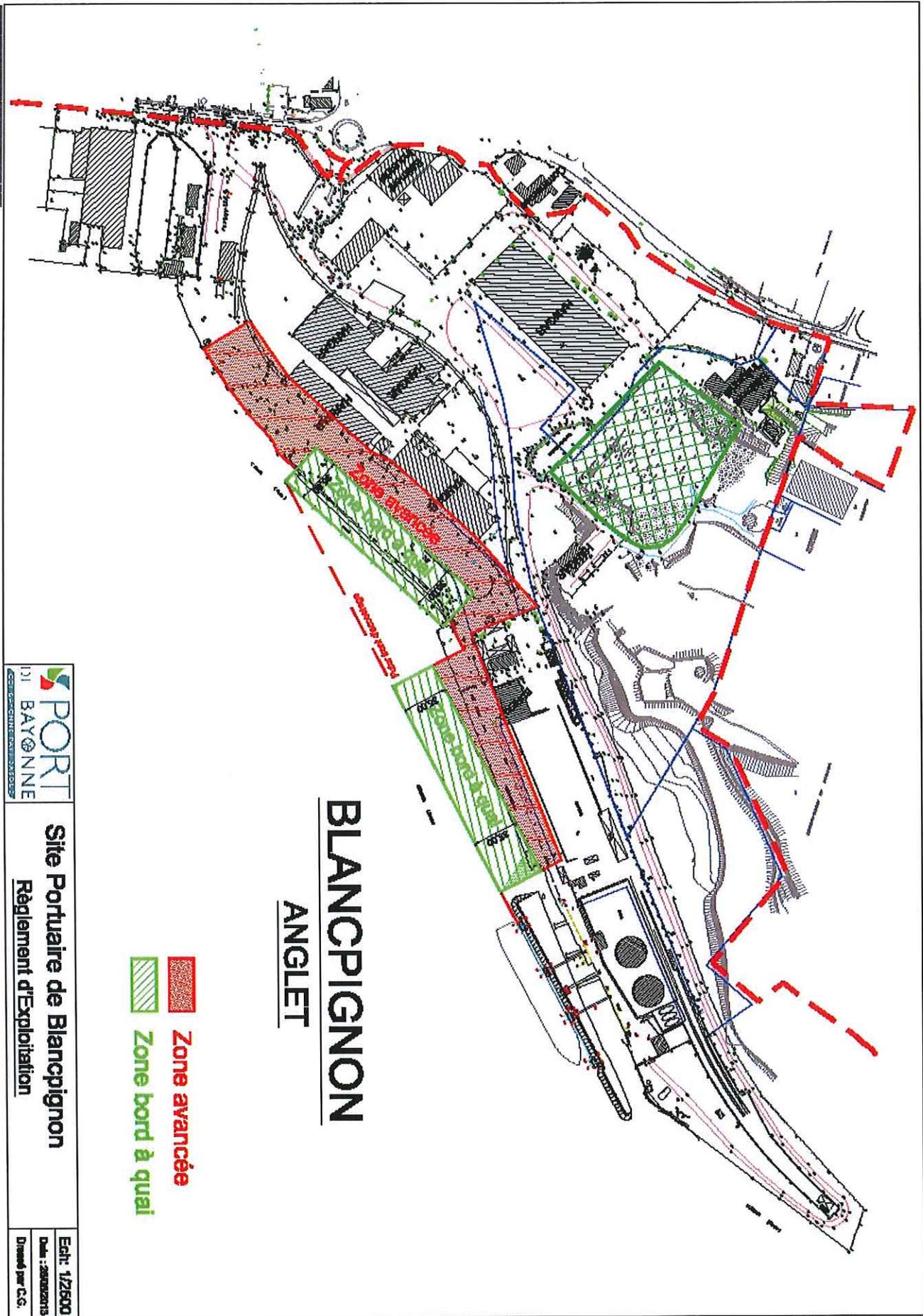
Site Portuaire de St-Bernard
Règlement d'Exploitation

Etat: 1/2010
 Date: 2002/03
 Dessiné par: C.A.

PLAN C : QUAI EDMOND FOY



PLAN D : ZONE PORTUAIRE DE BLANCPIGNON





REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 3

CARACTERISTIQUES DU
REMORQUEUR « BALÉA »

Armateur : Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque

Chantier de construction : DAMEN SHIPYARD, 4200 AA Gorinchem – Holland

Années de construction : 2003 / 2004

Signal distinctif d'appel : FGD 3895

N° Immatriculation : BA 922691

Longueur H.T : 22,50 m

Largeur H.T : 7,65 m

Creux : 3,75 m

Jauge brute : 135 tx

Catégorie de navigation : 3ème

Traction au crochet : 31 tonnes

Motorisation : 2 moteurs CATERPILLAR 3508 de 703 kW chacun

Propulsion : 2 hélices à 4 pales fixes sous tuyère

Pack incendie : 2 canons à eau alimentés par une pompe de 600 m³/heure sous 10 bars –
réserve de mousse de 8 m³ – 12 prises pour manches incendie diam.100 sur
l'aileron tribord de la passerelle

Drome de sauvetage : 2 radeaux RFD SURVIVA (2 x 6 personnes) – 12 brassières –
2 bouées ordinaires – 2 bouées lumineuses





REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 4

**CONDITIONS GENERALES DE
REMORQUAGE
AU PORT DE BAYONNE**

Les Compagnies françaises de remorquage opérant au port de Bayonne effectuent leurs opérations aux conditions générales suivantes, les termes "la Compagnie" et "le Contractant" désignant respectivement la CCIBPB, d'une part, l'exploitant du navire ou autre bâtiment remorqué, d'autre part.

1. Les opérations de remorquage effectuées par la Compagnie à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie des ports, ainsi que dans les rades, fleuves et canaux, sont soumises, de convention expresse, aux conditions contractuelles ci-après, qu'un écrit ait été signé ou non avant l'opération.
2. Le contrat de remorquage est un contrat de louage de services, en exécution duquel la Compagnie met à la disposition du Contractant, la traction, c'est-à-dire la force motrice de ses remorqueurs en état de navigabilité et les services de ses équipages, que le remorqué ait ou non un équipage.
3. La période contractuelle commence dès l'instant où le ou les remorqueurs, s'approchant du remorqué pour passer ou saisir la remorque, pour le pousser ou pour effectuer toute opération liée au remorquage, sont susceptibles d'en recevoir les ordres, qu'il leur en soit donné ou non, ou se trouvant suffisamment rapprochés du remorqué pour être soumis à son action ou pour être susceptibles de le heurter ou être heurtés par lui.
Cette période se termine dès l'instant où, l'opération achevée, le ou les remorqueurs se sont éloignés du remorqué suffisamment pour ne plus être soumis à son action et ne plus être susceptibles de le heurter ou d'être heurtés par lui.

4. Pendant le cours de la période contractuelle définie ci-dessus, le Capitaine et l'équipage des remorqueurs sont, de convention expresse, mis à la disposition du Contractant et deviennent ses préposés exclusifs. Les remorqueurs sont placés sous sa garde.

Resteront donc, en conséquence, à la charge exclusive du Contractant toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subis tant par le navire remorqué que par le ou les remorqueurs au cours des opérations de remorquage.

Le Contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire remorqué et contre les remorqueurs à l'occasion des faits survenus au cours de ces opérations. La Compagnie répondra toutefois de sa faute lourde et personnelle dans l'exécution de son obligation de fourniture de moyens, remorqueurs et équipages.

5. Les remorques appropriées, nécessaires au remorquage, sont, sans que cela modifie en quoi que ce soit le principe de responsabilité énoncé à l'article 4, fournies par le remorqueur.

Sauf stipulation contraire figurant au tarif, un supplément sera dû pour chaque fourniture selon tarification en vigueur et dans le cas où le remorqué, en accord avec le remorqueur, fournirait sa propre remorque, aucune réduction du prix forfaitaire du remorquage ne sera exigible.

6. La Compagnie se réserve le droit de remplacer, même en cours de manœuvre, un ou plusieurs remorqueurs par d'autres lui appartenant ou appartenant à d'autres propriétaires.

7. En aucun cas, il ne peut être fait de réclamation à la Compagnie pour cause de retard, ni pour les conséquences occasionnées par ce retard.

8. Les frais de port, de pilotage et de lamanage concernant le ou les remorqueur(s) ou le remorqué sont à la charge de ce dernier, ainsi que tous frais pour ouverture de ponts ou d'écluses, soit pendant le remorquage, soit avant ou après pour laisser les remorqueurs passer.

9. Toute opération commencée est due dans son intégralité, même en cas de perte du remorqué, survenant pour toute autre cause que la faute lourde et personnelle de la Compagnie; celle-ci a droit au paiement du prix de toute opération commandée.

10. La Compagnie pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient la nature des services prévus au contrat.

11. Le montant des opérations de remorquage est payable au comptant, en euro (€), au port du remorquage, suivant tarif en vigueur le jour de l'opération. Des pénalités de retard de paiement, calculées sur la base du taux d'intérêt légal majoré de 50 %, seront appliquées si le montant des sommes dues n'est pas acquitté à la date de paiement mentionnée sur la facture de ces opérations (*loi n° 92 - 1442 du 31.12.1992*).

12 Il est fait expressément attribution de compétence au Tribunal de Commerce du port où s'effectue le remorquage, à l'exclusion de tout autre, et toute contestation judiciaire quelconque devra lui être soumise, même en cas de recours en garantie, de pluralité de défendeurs ou de connexité, cette clause étant étendue comme dérogeant expressément à toute disposition contraire, notamment à celles du Code de Procédure Civile.



Euskal Herri



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 5

**REGLEMENT DU
FONDS D'INTEMPERIES**



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE BAYONNE PAYS BASQUE

PORT DE BAYONNE
===
FONDS D'INTEMPERIES
===
REGLEMENT
===

Dans le but d'accroître la compétitivité du Port de Bayonne, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque (CCIBPB), concessionnaire des installations portuaires, a décidé, en accord avec les Usagers du Port et sous le contrôle de son Autorité de Tutelle, représentée par la Direction Départementale de l'Équipement, la création d'une ligne budgétaire dénommée " Fonds d'intempéries " reconduite annuellement. Cette réserve, dont le montant a été fixé à 50 000 Euros TTC, sera alimentée par les redevances des Droits de Port, et servira, dans les conditions précisées ci-après, à couvrir les frais générés par les prestations de lamanage, pilotage et remorquage imposées aux navires de commerce en opérations commerciales pour assurer leur tenue à quai et / ou leur déhalage durant les périodes de mauvais temps.

Les conditions d'intervention de cette enveloppe budgétaire, que l'on nommera " Fonds d'Intempéries " sont définies dans les articles suivants :

Article 1 - Responsabilité des Agents de Navires - :

Les Agents Consignataires des navires faisant escale au Port de Bayonne restent directement redevables, auprès des services de lamanage, pilotage et remorquage, des frais de toutes les prestations que ces services portuaires pourraient assurer aux navires durant leur escale.

Si un navire ou son représentant estimait que, par suite du mauvais temps, des prestations de lamanage, pilotage ou remorquage devaient être prises en charge par le Fonds d'Intempéries, il lui appartiendrait d'en réclamer par écrit et avec toute pièce justificative, avant l'appareillage du navire, le bénéfice auprès de la CCIBPB, gestionnaire de ce Fonds.

Article 2 - Principe de fonctionnement courant :

Lorsqu'il est indiscutablement établi, par la Capitainerie du Port, que les frais engagés par un navire résultent de conditions liées au mauvais temps, la CCIBPB prendra en charge, dans la limite des fonds disponibles et sous réserve de l'article 5, dans le cadre du Fonds d'Intempéries, les frais exposés dans la demande de remboursement de l'armateur ou de son représentant. Le paiement auprès de l'armateur ou de son représentant se fera sur présentation des factures acquittées auprès des prestataires de services nautiques.

.../...

Article 3 - Constitution du Comité de Suivi du Fonds d'Intempéries :

Il est créé un Comité qui émettra un avis, en cas de litige avec l'Armateur du navire ou son représentant, notamment sur l'article 5, sur l'opportunité de faire intervenir ou non le Fonds d'intempéries.

Ce Comité est constitué comme suit :

- * Le Commandant du Port ou son représentant,
- * Le Président de l'Association de Défense des Intérêts des Usagers du Port (ADIUP) ou son représentant,
- * Le Président de la CCIBPB ou son représentant.

Il se réunira, dans un délai maximum de deux semaines, à la demande de l'un de ses membres.

Le Comité de Suivi pourra entendre, dans le cadre des avis qu'il aura à émettre, les représentants des services portuaires du Pilotage, du Lamanage, du Remorquage, les Agents Consignataires des navires en cause ou toute autre personne dont il pourrait solliciter un complément d'information (expert maritime, etc ...).

Article 4 - Compétences du Comité de Suivi - :

Ce Comité pourra également proposer toute adaptation qu'il jugerait opportune d'apporter sur le montant annuel de la réserve financière à consacrer au Fonds d'intervention ou sur les modalités de son intervention.

Article 5 - Exclusions du bénéfice de l'intervention du Fonds d'Intempéries - :

1) Les navires qui demanderont d'entrer au Port alors qu'ils ne sont pas en mesure, dès leur accostage, de procéder à leurs opérations commerciales, ne pourront bénéficier de l'intervention du Fonds d'Intempéries si des prestations de lamanage, pilotage ou remorquage devaient leur être servies pour assurer leur tenue à quai ou pour faire mouvement vers un autre poste d'accostage en cas de mauvais temps.

2) Les navires qui n'auront pas mis en oeuvre tous les moyens à leur disposition pour écourter au maximum leur temps de séjour à quai ne pourront bénéficier de l'intervention du Fonds d'Intempéries si des prestations de lamanage, pilotage ou remorquage devaient leur être servies pour assurer leur tenue à quai ou pour faire mouvement vers un autre poste d'accostage en cas de mauvais temps.

2

.../...

3) Les navires qui n'auront pas tout mis en oeuvre pour sécuriser leur tenue à quai et / ou qui auront manifestement négligé leur reprise d'amarrage ne pourront bénéficier de l'intervention du Fonds d'Intempéries si des prestations de lamanage, pilotage ou remorquage devaient leur être servies pour assurer leur tenue à quai ou pour faire mouvement vers un autre poste d'accostage en cas de mauvais temps. Le constat sera fait par la Capitainerie.

4) Les navires qui stationneront dans le Port sans faire d'opération commerciale ne pourront bénéficier de l'intervention du Fonds d'Intempéries.

La présente liste pourra être complétée à l'occasion de décisions prises par le Comité de suivi du Fonds d'intempéries. Les modifications de cette liste feront alors l'objet d'un Avenant au présent Règlement.

Article 6 - Information par la Capitainerie - :

La Capitainerie du Port tiendra informée, par écrit et dès que possible, le représentant du navire de toute action qu'elle aurait décidé de mettre en oeuvre afin de sécuriser leur séjour dans le Port (mise en veille du remorqueur, etc ...).

En cas d'urgence, elle pourra au préalable avoir donné instruction verbale au commandant du navire.

Elle tiendra informés les représentants des navires des négligences qui seraient relevées en matière d'amarrage.

Article 7 - Amarres de poste - :

La CCIBPB tient des amarres de poste à la disposition des navires qui peuvent demander à les utiliser dans les conditions précisées sur le Tarif d'Outillage du Port de Bayonne.

Si la Capitainerie décidait de sécuriser l'amarrage d'un navire en prévision du mauvais temps, la fourniture, par le Port, de ces amarres de poste ne serait pas soumise à redevance d'Outillage. Il est de plus décidé que, pendant une période d'observation allant jusqu'au 31 décembre 2002, les prestations de lamanage pour la mise en place et l'enlèvement de ces amarres de poste pourraient être prises en charge par le Fonds d'Intempéries sous réserves des dispositions de l'alinéa suivant. Le renouvellement de cette dernière disposition sera étudié en début de l'année 2003.

S'il s'avérait que la qualité des amarres du navire était manifestement déficiente et/ou que l'équipage ne mettait pas tout en oeuvre pour assurer en permanence la meilleure tenue à quai du navire, la mise à disposition des amarres de poste et leur manipulation par le service du lamanage serait facturée au navire suivant le prix tarif.

.../...

.../...

Article 8 - Résiliation du Fonds d'Intempéries - :

La ligne budgétaire du Fonds d'Intempéries pourra être supprimée à tout moment, notamment au cas où :

- les conditions nautiques du Port de Bayonne venaient à s'améliorer notablement,
- des dispositions techniques complémentaires permettaient d'assurer une tenue à quai des navires en toute sécurité,
- le Fonds d'Intempéries n'était plus en accord avec la politique budgétaire ou commerciale du Port,

sans que les bénéficiaires ne puissent exercer de recours à l'encontre de la CCIBPB ou de la Direction du Port.

Article 9 - Recours - :

Toute interprétation des dispositions du présent document qui présenterait des difficultés et qui ne pourrait être réglée de façon consensuelle par le Comité de suivi du Fonds d'intempéries reviendrait à la Direction du Port qui trancherait en dernier ressort et dont l'arbitrage serait réputé sans appel.

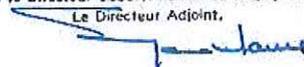
Fait à Bayonne le : **20 MAR 2003** en quadruple original.



Pour la CCIBPB
Le Président,

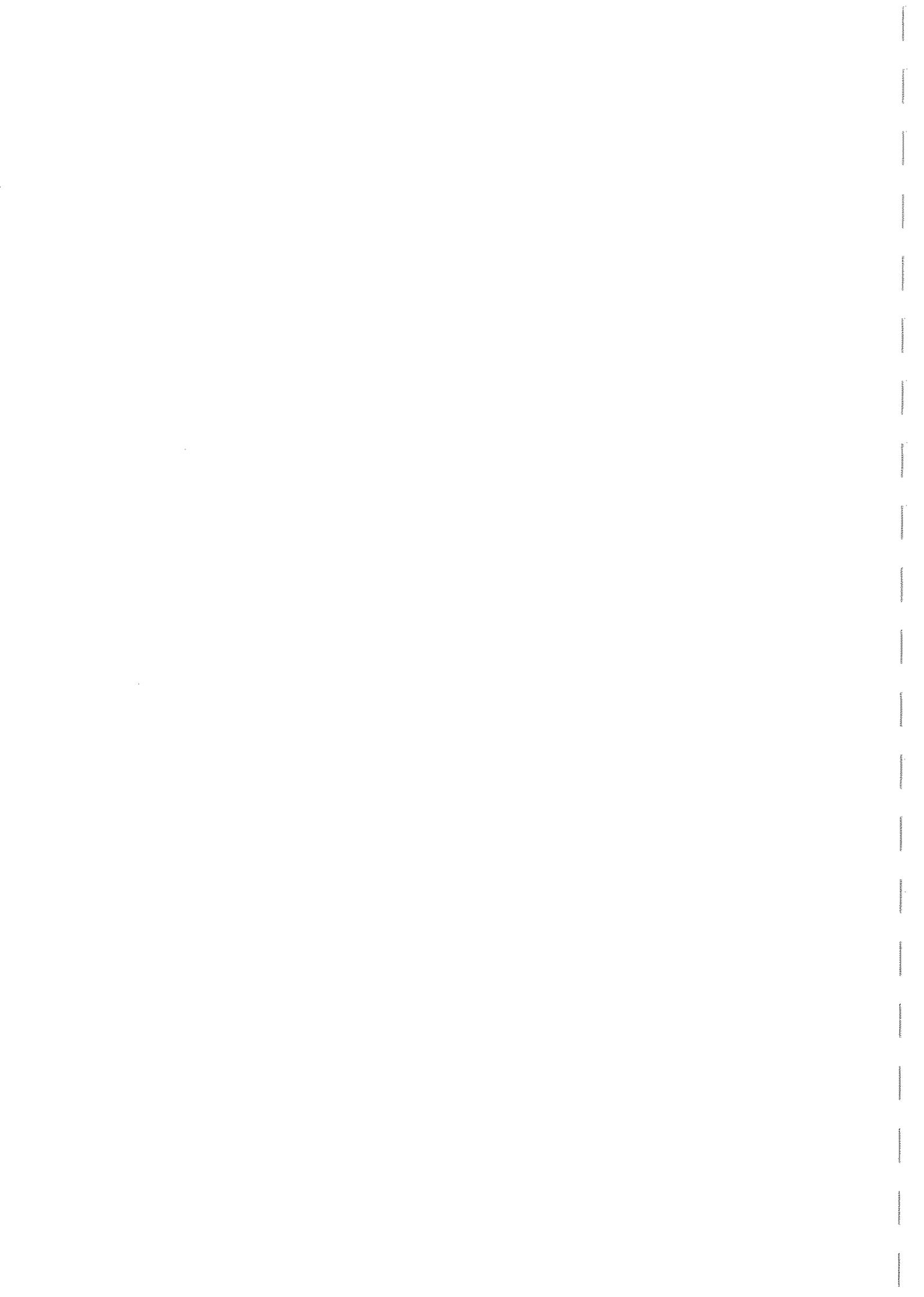

Jean Marie BERCKMANS

Vu et approuvé,
Pour la direction du Port de Bayonne
~~Par le Directeur Départemental de l'Équipement~~
Le Directeur Adjoint,


Gilles MADELAINE

Vu et approuvé,
Pour l'Association de Défense des Usagers du
Port de Bayonne,


P. I. JANDEIKES



REGLEMENT D'EXPLOITATION**ANNEXE 6****REGLEMENT DU
FONDS DE REMORQUAGE****Préambule**

Le Règlement Particulier de Police du Port de Bayonne en date du 30 mars 2007, prévoit que les navires accostant au poste Pierre Leroy et quai Edmond Foy doivent être obligatoirement assistés d'un remorqueur tant à l'accostage qu'à l'appareillage afin d'apporter une sécurité optimale aux ouvrages portuaires et aux autres ouvrages publics jouxtant ou empruntant le port.

Cette obligation du recours au remorquage trouve son origine dans l'accident survenu au pont Grenet lors d'une manœuvre d'accostage du navire Garibaldi le 23/09/98. Suite à cet accident et aux conclusions de la commission d'enquête du 16/11/99, les versions successives du règlement particulier de police ont, par mesure de sécurité, imposé l'usage de remorqueur dans le secteur amont du port c'est à dire au poste Pierre Leroy et au quai Edmond Foy.

Dans le souci de ne pas « exporter » un risque portuaire sur un tiers, en l'occurrence la ville de Bayonne propriétaire du pont Henri Grenet, il apparaît donc nécessaire que le port participe à la prise en charge des mesures nécessaires pour sécuriser l'activité dans ce secteur.

C'est pourquoi il est décidé de créer dans le budget de la concession portuaire une ligne budgétaire dénommée «Fonds de Remorquage» reconduite annuellement. Cette réserve, dont le montant a été fixé à 50 000 Euros TTC, sera alimentée par les redevances des Droits de Port, et servira, dans les conditions précisées ci-après, à couvrir les frais générés par les prestations de remorquage pour les navires en opérations commerciales au poste roulier de Pierre Leroy et au quai Edmond Foy.

Les conditions d'intervention de cette enveloppe budgétaire, que l'on nommera «**Fonds de Remorquage**» sont définies dans les articles suivants:

Article 1 .Principe de fonctionnement courant:

Les présentes dispositions s'appliquent exclusivement aux navires ayant des opérations commerciales au poste roulier Pierre Leroy ou au quai Edmond FOY. Si d'autres types de navire devaient accoster à ce poste, la facturation des frais de remorquage leur serait pleinement appliquée sauf à ce que leurs mouvements à ce poste puissent entrer dans le cadre du Fonds d'Intempéries ou proviennent d'une initiative des autorités portuaires.

Le remorqueur de la concession - actuellement le Baléa - interviendra en priorité pour assister les mouvements des navires rouliers au poste Pierre Leroy. En cas d'indisponibilité du remorqueur de la concession, le remorqueur d'appoint — actuellement le Saint Bernard appartenant au Syndicat des Pilotes de l'Adour — interviendra alors pour ces mouvements.

Les frais relatifs à ces prestations seront directement pris en charge par le Fonds de Remorquage sous réserve des exclusions prévues en article 4.

Article 2 .Constitution du Comité de Suivi du Fonds de Remorquage:

Il est créé un Comité qui émettra un avis, en cas de litige avec l'Armateur du navire ou son représentant, notamment sur l'article 4, sur l'opportunité de faire intervenir ou non le Fonds de Remorquage.

Ce Comité est constitué comme suit:

- Un représentant de l'Autorité Portuaire,
- Le Commandant du Port ou son représentant,
- Le Président de l'Association Port Bayonne Avenir (P.B.A.) ou son représentant,
- Un représentant de la concession.

Il se réunira, dans un délai maximum de deux semaines, à la demande de l'un de ses membres.

Le Comité de Suivi pourra entendre, dans le cadre des avis qu'il aura à émettre, les représentants des services portuaires du Pilotage, du Lamanage, du Remorquage, les Agents Consignataires des navires en cause ou toute autre personne dont il pourrait solliciter un complément d'information (expert maritime, etc ...).

Article 3 - Compétences du Comité de Suivi:

Ce Comité pourra également proposer toute adaptation qu'il jugerait opportune d'apporter sur le montant annuel de la réserve financière à consacrer au Fonds d'intervention ou sur les modalités de son intervention.

Article 4 - Exclusions du bénéfice de l'intervention du Fonds de Remorquage :

Les navires accostés au poste Pierre Leroy et au quai Edmond Foy qui n'auraient pas mis en œuvre les mesures suffisantes pour sécuriser leur tenue à leur poste et / ou qui auraient manifestement négligé leur reprise d'amarrage ne pourront bénéficier de l'intervention du Fonds de Remorquage si le remorqueur devait intervenir pour assurer leur tenue au poste d'accostage ou pour reprendre leur amarrage. La présente liste pourra être complétée à l'occasion de décisions prises par le Comité de suivi du Fonds de Remorquage. Les modifications de cette liste feront alors l'objet d'un avenant au présent Règlement.

Article 5- Fin du Fonds de Remorquage:

La ligne budgétaire du Fonds de Remorquage pourra être supprimée à tout moment, notamment au cas où:

- le Règlement Particulier de Police du Port de Bayonne venait à évoluer pour ne plus imposer de remorqueur au poste Pierre Leroy et au quai Edmond Foy,
- le Fonds de Remorquage n'était plus en accord avec la politique budgétaire ou commerciale du Port,

sans que les bénéficiaires ne puissent exercer de recours à l'encontre de la concession ou de la l'Autorité Portuaire.

Article 6 — Recours:

Toute interprétation des dispositions du présent document qui présenterait des difficultés et qui ne pourrait être réglée de façon consensuelle par le Comité de suivi du Fonds de Remorquage reviendrait à l'Autorité Portuaire qui trancherait et dont l'arbitrage serait réputé sans appel.

Article 7 — Validité:

Ce Fonds de Remorquage est valable à compter de sa date de signature. Il sera renouvelable d'année en année par tacite reconduction.

Fait à Bayonne le:

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie
de Bayonne Pays Basque,

Le Président


André GARRETA





REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 7

**PLAN DE TRAITEMENT ET
D'EVACUATION DES DECHETS
DES NAVIRES**

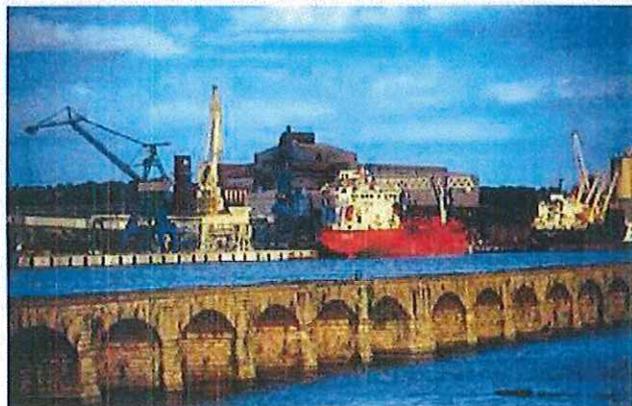
R E G I O N



AQUITAINE



PORT DE COMMERCE DE BAYONNE



**Plan de gestion des déchets
d'exploitation et de résidus
de cargaison des navires**

1 - Généralités

1.1 Objet du plan

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires est le document de référence permettant à l'ensemble des usagers du port de commerce de Bayonne de connaître les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets et résidus, les services disponibles, et leurs conditions d'utilisation.

Le plan est mis à la disposition des usagers qui sont invités à en prendre connaissance à la capitainerie du Port, sis 128 avenue de l'Adour à Anglet ou au Service exploitation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque, sis 850, route de la Barre à Tarnos, concessionnaire du port de commerce, ainsi que sur le site Internet du port, à l'adresse suivante : <http://www.ports-basques.com/ports/bayonne/index.asp>

Le port de plaisance du Brise-Lames à Anglet, n'est pas traité dans ce plan, il fait l'objet d'un plan déchets approuvé par arrêté du Président du Conseil Régional d'Aquitaine en date du 20 juillet 2007.

1.2 Résumé de la législation applicable

Les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison constituent une mesure d'application de la directive 2000/59/CE, adoptée par le Parlement européen et le Conseil le 27 novembre 2000. Cette directive s'inscrit dans le cadre de la politique communautaire en matière d'environnement, qui, dans le prolongement des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (MARPOL 73/78) vise à assurer la protection du milieu marin contre les pollutions liées au transport maritime.

La directive 2002/59/CE a été transposée en droit interne par plusieurs dispositions législatives et réglementaires, toutes codifiées dans le code des ports maritimes, à l'exception de deux arrêtés ministériels, datés des 5 et 21 juillet 2004.

Cette réglementation s'applique à l'ensemble des ports maritimes, quelle que soit leur activité (plaisance, pêche, commerce) et quel que soit leur statut. Elle a principalement pour objet :

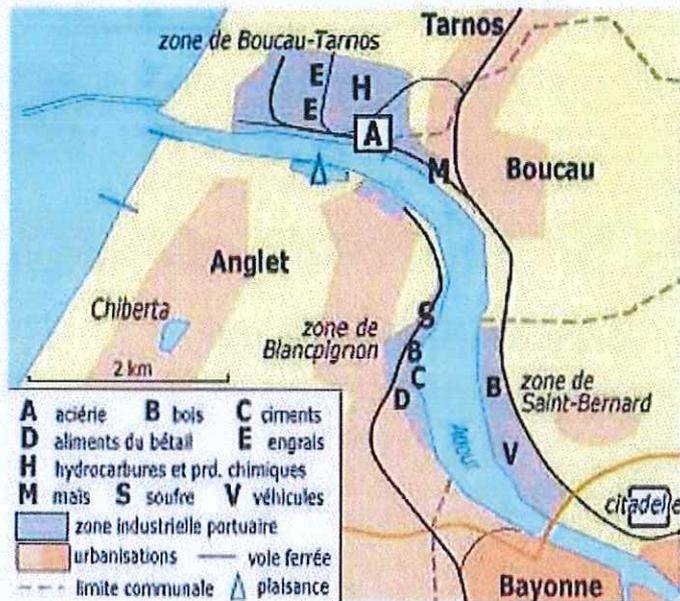
- de permettre à l'ensemble des usagers de l'ensemble des ports de disposer d'installations adaptées pour recevoir les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leurs navires ;
- d'imposer aux navires de commerce et à certains grands navires de plaisance une obligation d'information préalable du port sur leurs besoins en matière d'installations de réception ;
- d'organiser et de planifier la réception des déchets et résidus de cargaison ;
- de rendre obligatoire l'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende pouvant aller jusqu'à 40 000 euros ;
- enfin, de mettre en place un mécanisme de financement incitatif, reposant sur le principe pollueur-payeur.

L'attention des usagers est appelée sur l'obligation légale de dépôt systématique, dans les installations appropriées, des déchets produits par leurs navires.

2 - Evaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires

2.1. Présentation du port

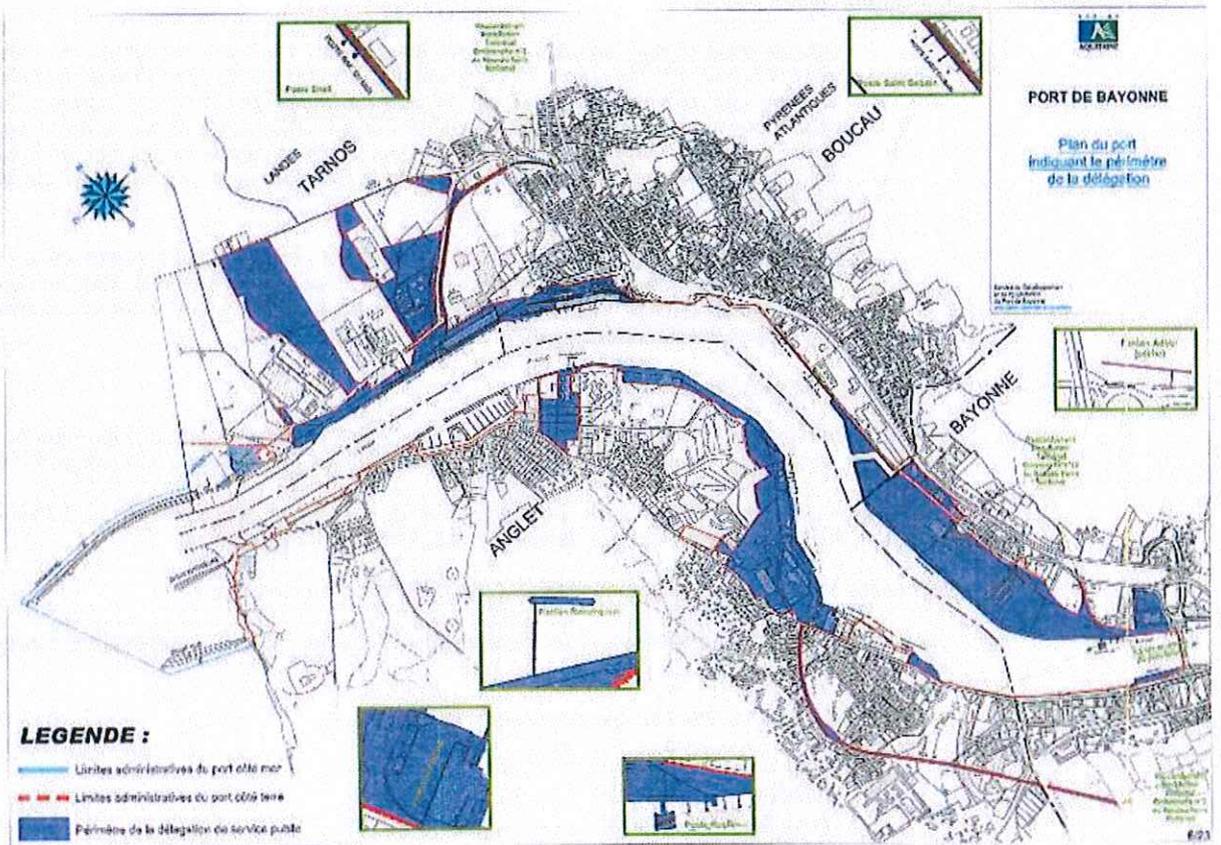
Le port de commerce de Bayonne s'étend sur 2 départements (Landes et Pyrénées-Atlantiques) et 4 communes (Anglet, Bayonne, Boucau dans le 64 et Tarnos dans le 40).



Situation géographique du port de Bayonne



Vue aérienne du port de commerce de Bayonne



Le port de commerce de Bayonne est un port régional transféré à la Région Aquitaine le 1^{er} août 2006 dans le cadre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Il est exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque (CCI-BPB), en vertu d'une concession en dates du 01 janvier 2009 arrivant à échéance le 31 décembre 2024.

2.2 Déchets d'exploitation et résidus de cargaison produits par les navires fréquentant habituellement le port

Pour permettre une évaluation des besoins en terme d'installations de réception portuaire, tous les déchets produits par les navires faisant habituellement escale dans le port de commerce de Bayonne vont être détaillés dans ce chapitre.

On entend par :

- **déchets d'exploitation des navires** : tous les déchets, y compris les eaux usées, et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78), ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation Maritime Internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention ;
- **résidus de cargaison** : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

2.2.1. Navires de commerce

En 2007 sur l'année, le port a accueilli 936 navires de marchandises, soit un peu plus de 17 navires par semaine, engendrant un trafic qui s'est établi à un peu plus de 4,37 millions de tonnes.

Ces navires sont souvent armés au cabotage, c'est à dire faisant des traversées relativement courtes et de nombreuses escales, avec des équipages de 4 à 20 personnes.

En général les produits à l'export ne génèrent pas de déchets de cargaison.

Les marchandises transportées sont principalement des vrac solides et liquides avec quelques divers.

Les vrac solides recouvrent les marchandises suivantes :

- maïs,
- engrais,
- ferrailles pour la fonte,
- vrac nourriture animale,
- billettes d'acier.

Les vrac liquides recouvrent les marchandises suivantes :

- pétrole brut,
- hydrocarbures raffinés,
- soufre liquide,
- bitumes de pétrole,
- urée ammonium liquide,
- acide sulfurique,
- méthanol,
- acide acétique,

- acide phosphorique,
- acétate de vinyle monomère.

Les divers recouvrent les marchandises suivantes :

- autres bois en grumes exotiques,
- bois aggloméré,
- bois sciés,
- tourbe,
- argiles et terres argileuses,
- ciments,
- articles manufacturés non déterminés par ailleurs,
- véhicules automobiles de tourisme,
- marchandises non identifiées en unité RORO,
- autres marchandises non déterminées par ailleurs.

2.2.1.1. Déchets solides

- **Déchets ménagers banals**

Ce sont des déchets solides issus principalement des cuisines et de la vie interne du navire : déchets alimentaires, emballages, plastiques, papiers...

Ils sont stockés à bord en sacs poubelles souvent dans des conteneurs.

- **Déchets industriels spéciaux (DIS)**

Batteries, filtres à huile, chiffons souillés, emballages souillés.

2.2.1.2. Déchets liquides

Les déchets d'exploitation liquides résultent de l'exploitation du navire.

Ils sont composés des déchets suivants :

- **Les déchets hydrocarbonés :**

Ce sont les boues, eaux de fond de cale.

- **Les huiles usagées :**

Ce sont les huiles récoltées, essentiellement à partir des opérations de vidanges mécaniques.

- **Les eaux grises ou noires :**

Ce sont les eaux usées issues des cuisines, lavabos et douches (eaux grises) ou des sanitaires (eaux noires).

2.2.1.3. Résidus de cargaison

Les résidus de cargaison sont constitués des vracs solides tombés sur les quais lors du chargement ou du déchargement d'un navire ou restant dans les cales.

Ces résidus se présentent principalement sous forme de boues et déchets de balayage.

Sur l'année 2007, ont été récupérés 92 M3.

Depuis janvier 2008 a été mis en place une collecte sélective pour la récupération en vue de compostage des déchets issu du bois.

Les vracs liquides sont déchargés par réseau et ne génèrent aucun résidu de cargaison

2.2.4 Autres

Sans objet.

3 – Type et capacité des installations de réception portuales

Un plan joint en annexe A situe l'emplacement des différentes installations de réception des déchets.

3.1 Déchets solides

3.1.1 Déchets ménagers

Type de résidus	Observations	Moyens de stockage	Existence de bordereau de suivi	Entreprise(s) chargée(s) de la collecte (*)
Ordures ménagères		Conteneurs de 7m ³ du concessionnaire dont la rotation est assurée par les services du concessionnaire (collecte et transport jusqu'à une plate forme de transit)	Non	Concessionnaire
Déchets verres		Conteneurs de 1 m ³ du concessionnaire dont la rotation est assurée par les services du concessionnaire (collecte et transport jusqu'à une plate forme de transit)	Non	Concessionnaire
Déchets cartons, papiers...		Conteneurs de 1 m ³ du concessionnaire dont la rotation est assurée par les services du concessionnaire (collecte et transport jusqu'à une société de recyclage)	Non	Concessionnaire



Exemple de petit conteneur récupérateur d'ordures ménagères pour l'activité remorqueur



Exemple de conteneur récupérateur d'ordures ménagères 7 m³ du concessionnaire



Exemple de petit conteneur récupérateur de déchets verres



Exemple de petit conteneur récupérateur de déchets cartons, papiers...

3.1.2 Déchets industriels spéciaux (DIS)

Type de résidus	Observations	Moyens de stockage	Existence de bordereau de suivi	Entreprise(s) chargée(s) de la collecte (*)
Batteries, filtres à huile, chiffons souillés, emballages souillés		Conteneurs de 1 m ³ du concessionnaire dont la rotation est assurée par les services du concessionnaire (collecte et transport jusqu'à une plate forme de transit)	Non	Concessionnaire



Exemple de petit conteneur récupérateur de déchets industriels spéciaux (DIS)

3.2 Déchets liquides

Type de déchets	Observations	Moyens de stockage	Existence de bordereau de suivi	Entreprise(s) chargée(s) de la collecte (*)
Huiles usagées	Huiles usagées moteurs ou hydrauliques	Sur demande : pompage ou enlèvement (fûts de 200 litres)	Oui	Société agréé
Eaux de cales	Dont résidus de fuel	Sur demande pompage direct	Oui	Société agréé
Eaux grises ou noires		Sur demande pompage direct	Oui	Société agréé

* le pompage est commandé par le navire via le consignataire auprès d'une des sociétés, agréées par l'autorité portuaire, dont les coordonnées figurent en annexe F.

3.3 Résidus de cargaison

Type de résidus	Observations	Moyens de stockage	Existence de bordereau de suivi	Entreprise(s) chargée(s) de la collecte
Mélange de déchets impossible à trier de manière économique	Bois, plastiques, encombrants	Conteneurs de 7m ³ du concessionnaire	Non	Concessionnaire
Résidus de cargaison pondéreux inertes	Minéraux inertes	Très rare	Non / Oui	Manutentionnaire ou société agréé
Résidus de cargaison liquide		Pas de stockage, soit traitement par les importateurs, soit évacuation immédiate, soit maintien à bord pour traitement dans un autre port équipé	Non / Oui	Importateur ou société agréé
Nettoyage de quais et terre-pleins		1 ^{er} nettoyage et finition par balayage	Non	Manutentionnaire

* le cas échéant une des sociétés, agréées par l'autorité portuaire, dont les coordonnées figurent en annexe F, est commandée par le manutentionnaire ou le navire via le consignataire.

3.4 Autres

Sans objet

4 - Procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison

4.1 Pour les déchets solides

Ils s'agit des déchets solides provenant de la vie des équipages à bord (cuisine, toilettes, locaux de vie...) et de l'entretien de la propulsion du navire.
L'enlèvement et le traitement de ces produits sont à la charge du concessionnaire qui perçoit une redevance.

Le concessionnaire met les moyens, conteneurs, sans identification du navire, pour la récupération de ces déchets. Il ne peut pas être délivré d'attestation d'enlèvement compte tenu du type d'escale faite.

Le ramassage est fait actuellement par le concessionnaire qui transporte ces déchets vers un centre de transit avant élimination.

4.2 Pour les déchets liquides

Ces déchets peuvent être des huiles usagées, eaux de cales, eaux sales (grises ou noires) et des boues.

En cas d'évacuation de ces déchets, les pompes à bord feront l'objet d'une demande spécifique par le navire à la capitainerie.

Résumé de la procédure :

Les collectes des déchets liquides sont assurées par les sociétés agréées par l'autorité portuaire.

1 - Le navire a l'obligation de notifier la nature et les quantités de déchets qu'il a l'intention de débarquer (Formulaire Waste Déclaration) voire annexes C.

2 - La Capitainerie traite la déclaration et notifie à l'agent le cas échéant l'obligation de débarquer les déchets.

3 - L'agent du navire émet le bon de commande à l'entreprise chargée de la collecte et indique à l'entreprise les modalités du pompage (emplacement de la tpe de vidange, pression et débit autorisé ... etc.).

4 - L'entreprise de collecte informe la Capitainerie de l'heure prévue d'intervention et des dispositions prises.

5 - La Capitainerie donne son autorisation éventuellement assortie de prescriptions de sécurité (pétroliers / gaziers / chimiques).

6 - Après prise d'échantillon et pompage, l'entreprise délivre au navire un bordereau de collecte, qui sert de certificat de déchargement. Un double de ce bordereau est adressé à la Capitainerie.

7 - L'entreprise chargée de la collecte et du transport achemine les déchets jusqu'au centre de traitement et adresse un bon de livraison à l'agent du navire ainsi que son double à la Capitainerie.

8 - L'entreprise chargée de la collecte transmet à l'agent une copie du bordereau de suivi des déchets émis par le centre de traitement.

Le stockage n'est pas autorisé sur le port et une copie du bon d'enlèvement sera remis à la capitainerie avant le départ du navire (art. L.343-1 du code des ports maritimes). L'enlèvement et le traitement de ces produits sont à la charge du navire.

4.3 Pour les résidus de cargaison

Ils feront l'objet d'une demande d'enlèvement spécifique et l'intervention sera faite par un prestataire de service, au cas par cas.

En fonction des matériaux et quand cela le nécessite, ces enlèvements devront être faits par des sociétés agréées (préfectures) pour le transport des matériaux concernés et feront l'objet d'une élimination par une société spécialisée et autorisée.

Conformément à l'article L. 343-3 du code des ports maritimes ces sociétés devront justifier auprès de l'autorité portuaire des agréments ou des autorisations nécessaires à l'exercice de leur activité.

Un agrément, pour l'exercice de leurs activités de collecte des déchets à l'intérieur des limites administratives du port de Bayonne, leur sera délivré à titre individuel par arrêté du président du Conseil Régional d'Aquitaine, pour une durée de 5 ans renouvelable sur demande du bénéficiaire.

Pour les résidus de cargaisons, décomposition du trafic d'une année, selon le type de marchandises :

Type de marchandises	Mode de traitement des produits de résidus
Liquides	
Pétrole brut	Néant à priori / Incinération
Hydrocarbures raffinés	Néant à priori / Incinération
Soufre liquide	Classé comme produit non conforme, il est renvoyé à l'usine de Lacq
Bitumes de pétrole	Incinération
Urée Ammonium liquide	Pas de déchets
Acide sulfurique	Pas de déchets
Méthanol	Incinération
Acide acétique	Incinération
Acide phosphorique	Pas de déchets
Acétate vinyle monomère	Incinération
Solides	
Mais	Les poussières sont récupérées et revendues
Soufre solide (en 2007 ce produit a été arrêté)	Classé comme produit non conforme, il est renvoyé à l'usine de Lacq
Engrais	Déchetterie ou récupération agriculteur
Ferrailles pour la fonte	Pas de déchets
Vrac nourriture animale	Pas de déchets
Billettes de fer	Pas de déchets
Divers	
Autres bois en grumes exotiques	Compostage
Bois aggloméré	Pas de déchets (conditionné en plaque)
Bois sciés	Pas de déchets (bois fini)
Tourbe	Pas de déchets (balayée et rechargée)
Argiles et terres argileuses	Pas de déchets (balayée et rechargée)
Ciments	Pas de déchets (balayée et rechargée)
Articles manufacturés non déterminés par ailleurs	Pas de déchets
Véhicules automobile de tourisme	Pas de déchets
Marchandises non identifiées en unité RORO	Pas de déchets
Autres marchandises non déterminées par ailleurs	Pas de déchets
Navires à passagers (déchets produits par l'exploitation des navires ou les passagers)	Déchetterie

■ Pour les produits concernés, lorsque la quantité de résidus est considérée comme peu importante, elle est traitée à la station de l'usine elle-même.

De plus, toutes les entreprises installées sur le port, ont en règle générale un contrat avec des sociétés de ramassage pour les produits industriels (cartons, emballages...) et pour les produits ménagés, stockés dans les bennes. Certains résidus de cargaison, lorsqu'ils sont en faible quantité, sont souvent traités de la même manière. La liste des sociétés de ramassage agréées par l'autorité portuaire figure en annexe F.

Pour les autres cas, les déchets et résidus sont pris en charge par des entreprises agréées suivant les conditions énumérées au 3.3.

5 – Système de tarification

La redevance créée à l'article R. 211-1e du code des ports maritimes sur les déchets d'exploitation des navires intègre le recouvrement des coûts des prestations réalisées pour la réception et le traitement des déchets d'exploitation ménagers et divers solides.

Ces droits sont établis conformément au Code des ports maritimes et sont applicables aux tarifs du port de commerce de Bayonne géré par le concessionnaire.

Pour les huiles usagées, eaux de cales, eaux sales, boues... les enlèvements et traitements seront à la charge du producteur des déchets.

La fixation de la redevance :

On constate que quelque soit le type de navire, les quantités produites sont sensiblement équivalentes ou nécessitent les mêmes moyens d'intervention.

Pour la période allant de 2004 à 2006, le coût de cette prestation a été de 84 330 € pour 2578 navires ayant eu une opération commerciale, soit un coût moyen par bateau de 32,71 €. Cependant, depuis la mise en place des clôtures ISPS, la gestion des déchets est mieux maîtrisée, ce qui induit une baisse du coût moyen par bateau depuis le début de l'année 2007.

En conséquence, la redevance peut être fixée à la somme de 27 € par navire à partir de l'année 2008 étant entendu qu'un bilan sera fait lors des discussions annuelles sur les niveaux de droit de port où un regard particulier sera apporté sur cette redevance et l'équilibre avec les charges correspondantes.

Pour les déchets définis ci-dessus, (à savoir 4.1), le navire qui n'a pas déchargé ses déchets dans le port, devra, pour bénéficier du seul paiement des 30% de la redevance (R212-21-III), fournir une copie certifiée conforme par le commandant du navire, de son registre déchets montrant les quantités restantes à bord.

Exemption – exonération

- Sont exemptés de la redevance les navires de lignes régulières, selon un itinéraire et horaire fixés à l'avance, ainsi que les navires à escales fréquentes, si le capitaine du navire peut justifier qu'il est titulaire d'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation de son navire et du paiement de la redevance y afférente passé dans un port d'un Etat membre de l'union Européenne ou d'un autre Etat partie de l'Espace économique Européen situé sur l'itinéraire du navire. Cette attestation doit être validée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.
- La redevance sur les déchets d'exploitation des navires n'est pas applicable aux :
 - navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage, et de sauvetage,
 - navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution,
 - navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs,
 - navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale,
 - Navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, sont contraints d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement en dehors du port.

6 - Procédure de signalement des insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires

Les services suivants ont été désignés pour répondre à toutes demandes d'informations émanant des capitaines de navires, ou de leurs agents, relatives aux déchets et pour recueillir leurs observations sur d'éventuelles insuffisances en matière d'installations de réception des déchets portuaires :

- emplacement, nature ou capacité des conteneurs à déchets,
- indisponibilité d'opérateur le long du bord,
- retard ou durée anormale d'intervention,
- équipement ou prestations non appropriés.

Les notifications d'insuffisance constatées dans les installations portuaires de réception des déchets entrant dans le cadre de l'application de la convention MARPOL s'établissent sur formulaires prévus dans l'annexe E.

Ces formulaires sont systématiquement remis aux navires à leur arrivée à Bayonne et en l'occurrence recueillis par l'agent du navire avant le départ.

Ces notifications sont ensuite transmises à l'autorité portuaire. Ils font l'objet d'une étude de cas et d'une réponse. Les actions correctrices sont engagées dans les meilleurs délais.

7 - Procédures de consultation permanente

Une consultation sera faite auprès de l'exploitation du port et de ces usagers, pour vérifier les systèmes individuels mis en place par chacun et pour contrôler leurs efficacités. Cette consultation sera annuelle.

8 - Types et quantités de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison reçus et traités

Une enquête sera réalisée, pour connaître la quantité de déchets d'exploitation et de résidus reçus et traités, par l'exploitation du port et les usagers. Cette enquête sera annuelle.

9 - Coordonnées des personnes chargées de la mise en oeuvre et du suivi

Autorité portuaire :

Conseil Régional d'Aquitaine
Service Développement et Exploitation du Port de Bayonne
8 avenue de l'Adour
64600 Anglet
tél. : 05 57 57 09 70
fax : 05 59 52 14 70

Capitainerie :

128 avenue de l'Adour
64600 Anglet
tél. : 05 59 63 11 57 ou 06 85 10 09 41
fax : 05 59 52 45 78
E-Mail : capitport.bayonne@developpement-durable.gouv.fr

Concessionnaire :

Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque
Service exploitation du port
850 route de la Barre
40220 Tarnos
tél. : 05 59 64 97 81
fax : 05 59 64 80 30
E-Mail : exploitation@bayonne.cci.fr



**CCI BAYONNE
PAYS BASQUE**

Euskal Herri



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 8

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA POMPE DE 1 250 M3/H AU QUAI AVAL DE TARNOS

I — Objet et champ d'application	02
II — Aspects législatif et réglementaire, autres recommandations	02
III — Définitions et terminologie	03
IV — Organisation	06
V — Utilisation, vérification, maintenance	07

I — Objet et champ d'application

1) Objet

Afin de se mettre en accord avec la réglementation relative aux moyens de lutte contre l'incendie dans le cadre de la manutention de produits contenant du nitrate d'ammonium, la CCI de Bayonne, concessionnaire des installations portuaires, a acquis et mis en place, sur les quais de Tarnos, une pompe immergée installée en pied du quai le plus aval (T1) et qui débite dans un collecteur de fort diamètre équipé de douze sorties en raccord pompier de 100 mm avec vanne d'isolation ¼ de tour, l'ensemble fixé sur le bord du quai.

2) Champ d'application

Cet équipement est destiné :

- à répondre aux exigences de la réglementation pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses et en particulier à celles applicables aux nitrates d'ammonium et aux engrais qui en contiennent, (Classe 5.1 matières comburantes).
- à renforcer la disponibilité en eau pour la protection des équipements et installations présentes sur le site.

La présente procédure a pour objectif de définir la méthodologie d'utilisation du groupe, les vérifications de fonctionnement, la maintenance de l'équipement.

II — Aspects législatif et réglementaire, autres recommandations

- Arrêté du 18 juillet 2000 modifié et ses annexes réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes,
- Arrêté inter-préfectoral des 17/11/08 et 01/12/08 approuvant le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les limites administratives du port de Bayonne,
- Textes généraux pour les moyens de défense incendie.

III - Définitions et terminologie

Collecteur

Le collecteur est placé sur le quai à l'aval du bollard 48, il supporte l'ensemble des prises d'eau. Chaque prise d'eau est constituée d'une vanne 1/4 de tour et d'un raccord pompier de 100 mm.

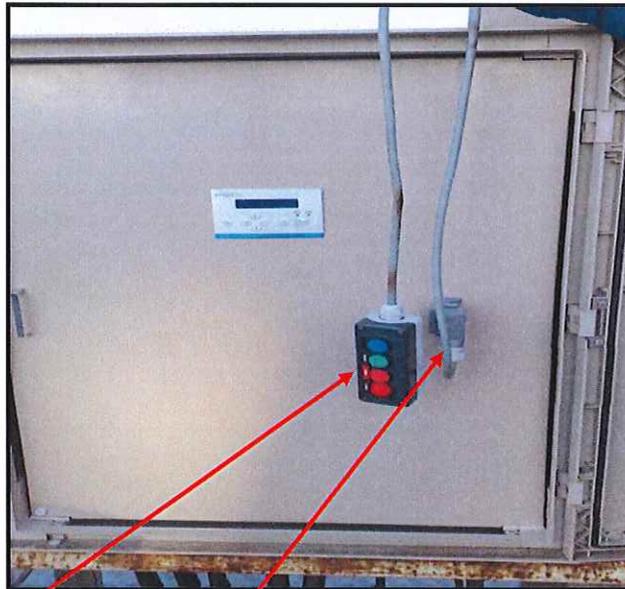
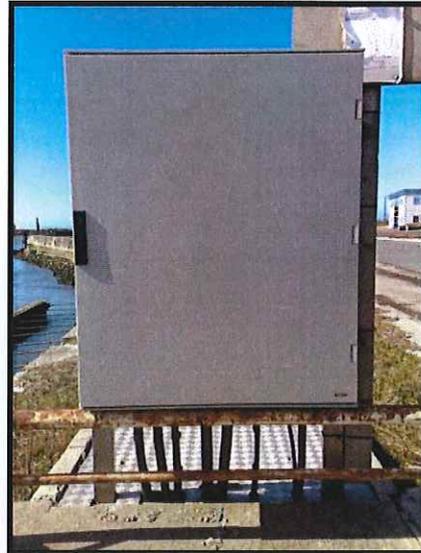
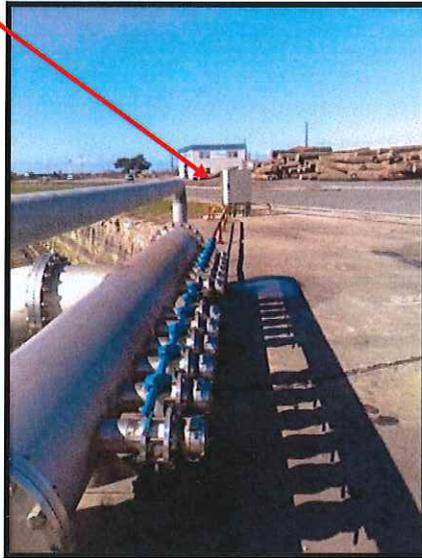
Prises d'eau

Les prises d'eau diamètre 100 mm destinées au raccordement des tuyaux flexibles sont utilisées pour les navires transportant des produits nitrés. Ces prises d'eau sont homologuées pour le branchement des tuyaux du SDIS.



Coffret de protection et de télécommande pompe incendie:

Ce coffret est placé bord à quai sur le terre-plein à l'aval du collecteur. Sa fonction est la télécommande arrêt / marche de la pompe.



La télécommande se connecte à son brochage pour permettre la mise en marche / arrêt de la pompe.

Armoire de démarrage du groupe de pompage

L'armoire de démarrage est placée à l'intérieur du poste de transformation pour l'alimentation électrique des grues situé en bordure de la route. Elle permet le démarrage progressif et automatique du moteur de la pompe. Elle rassemble toutes les commandes, la signalisation et les protections électriques.



Même en dehors des périodes d'utilisation du dispositif, le commutateur « Départ Pompe » doit rester sur la position « ON » (pour réchauffage de l'armoire de commande).

Les détenteurs des clés du transformateur sont :
Le Service Exploitation de la CCI Route de la Barre à Tarnos

IV — Organisation

1) Mise en œuvre du dispositif

a) Configuration du système

1. Enlever tous les bouchons des prises d'eau du collecteur de refoulement de la pompe sur le quai,
2. Positionner le commutateur à clef DEPART POMPE INCENDIE du local transformateur sur « ON »
3. Raccorder la télécommande à son brochage dans l'armoire en bord à quai,

b) Essai

1. Mettre en marche la pompe avec le bouton poussoir « Marche » de la télécommande en bord à quai.
2. Laisser débiter 1 minute environ. 3. Arrêter la pompe.

VI – Utilisation de la pompe :

1/ Pour les navires manutentionnant et / ou transportant des produits contenant du nitrate d'ammonium

Avant la mise à quai du navire, le manutentionnaire devant opérer le navire raccorde les manches à incendie sur les bouches de sortie du collecteur de la pompe à une extrémité et sur le collecteur de refoulement à 6 prises. Il ouvre les vannes $\frac{1}{4}$ de tour sur chaque raccordement en sortie du collecteur de la pompe.

A l'arrivée du navire et avant le début des opérations commerciales, le manutentionnaire fait déposer les deux collecteurs de refoulement sur le pont du navire, coté quai, à l'aide de la grue de manutention en les passant entre la grue et le navire.

La Capitainerie s'assurera de la bonne exécution de ces dispositions.. Après la vérification, le dispositif est laissé dans cet état et est opérationnel.

En cas de départ de feu sur le navire et sur ordre exprès de la Capitainerie du Port de Bayonne, le manutentionnaire à l'aide de la grue de manutention bascule les deux collecteurs de refoulement dans la cale du navire. **Le manutentionnaire n'est pas habilité à déclencher le dispositif de pompage.**

Cette opération est réservée au directeur des opérations de secours ou à ses mandataires.

Après la fin des opérations de manutention et tant que le navire n'est pas à son poste de manœuvre d'appareillage les manches restent en place sur le navire.

Juste avant la manœuvre d'appareillage, la grue reprend les deux collecteurs de refoulement et les repose à terre toujours en passant entre le navire et la grue,

Après le départ du navire, le manutentionnaire replie les manches et les range avec les deux collecteurs de refoulement dans le local prévu à cet effet.

2/ Pour les besoins du Service d'Incendie et de Secours (SDIS)

En cas de sinistre nécessitant l'utilisation du dispositif, à la demande du SDIS et sous les ordres de la Capitainerie le **Service de l'Outillage de la CCI** configure le dispositif suivant le point a).

Le **SDIS** raccorde les tuyaux d'aspiration des motopompes sur les prises d'eau et ouvre les vannes ¼ de tour d'alimentation des manches sur le collecteur.

La **Capitainerie** met en marche la pompe avec le bouton poussoir « MARCHE » de la télécommande.

Le **SDIS** met en marche ses moyens de pompage.

V2 – Vérification périodique du fonctionnement du dispositif

Le **service de la Maintenance de la CCI** exécute un essai de fonctionnement et vérifie le bon fonctionnement des vannes tous les 2 mois. Il inscrit les résultats sur une fiche du registre incendie et la transmet au service **Qualité / Sécurité / Environnement** (le service QSE fournit la fiche du registre incendie).

Le **SDIS** exécute un essai annuel du dispositif. La date de l'essai sera décidée en concertation avec la **Capitainerie** et le **Service de l'Outillage de la CCI**.

V3 – Maintenance du dispositif

Le **Service de Maintenance de l'Outillage Public de la CCI** réalise les opérations de maintenance de la pompe et des organes électriques. Elle pourra avoir recours à des sous-traitants qualifiés autant que de besoin.

En cas d'intervention nécessitant une interruption du fonctionnement du dispositif le **Service Maintenance sollicite l'avis la Capitainerie** avant le début de l'opération et indique la durée estimée de l'interruption. Il signale également la remise en service du dispositif.

Dans ce cas le **service Qualité / Sécurité / Environnement** informe le SDIS.

V4 – Panne du dispositif

-En cas de défaillance du dispositif (perte de l'alimentation électrique...) en présence d'un navire chargé de produits à base de nitrate d'ammonium, **l'Autorité Portuaire et la Capitainerie sont alertées.**

L'autorité portuaire décide de la suite aux opérations de manutention et informe le **Service de l'Outillage Public de la CCI.**

V5 – Accès au dispositif

L'accès au dispositif doit rester permanent.

La zone située entre le portail aval et la pompe devra en permanence rester libre de tout stockage.

Les services du port ainsi que la SNCF et les entreprises de manutention sont informés de cette disposition. Les officiers de port et le chef de quai en vérifient l'application.





REGLEMENT D'EXPLOITATION

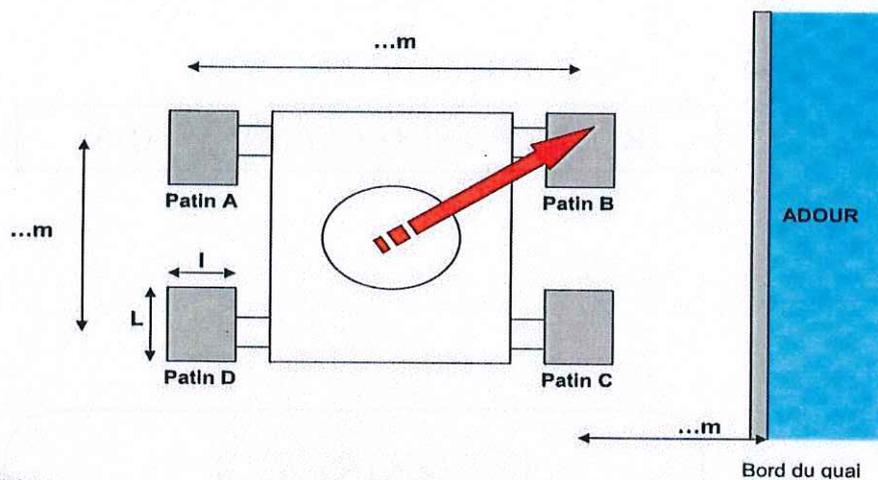
ANNEXE 9

**DOCUMENTS A COMPLETER
POUR DES LEVAGES AVEC
GRUES MOBILES**

FICHE DESCRIPTIVE DE LEVAGE A COMPLETER

Usager (nom, adresse, tel) :		
Lieu de levage :		
Date du levage :	Poids du colis (t) :	Modèle de grue :

Schéma du cas de levage à une grue : cas de charge le plus contraignant (effort dynamique)



- PATIN A :**
 * Dimensions : L = l =
 * Descente de charge maximale sur le patin A (tonnes) =
 * Pression maximale au patin A (Kg/cm²) =
- PATIN B :**
 * Dimensions : L = l =
 * Descente de charge maximale sur le patin B (tonnes) =
 * Pression maximale au patin B (Kg/cm²) =
- PATIN C :**
 * Dimensions : L = l =
 * Descente de charge maximale sur le patin C (tonnes) =
 * Pression maximale au patin C (Kg/cm²) =
- PATIN D :**
 * Dimensions : L = l =
 * Descente de charge maximale sur le patin D (tonnes) =
 * Pression maximale au patin D (Kg/cm²) =



EVALUATION DE LA PRESSION MAXIMALE AU PATIN

Poids de la grue = Tonnes
Poids de la flèche = Tonnes
Poids des contrepoids = Tonnes

POIDS TOTAL DE LA GRUE Tonnes x 2/3 = Tonnes

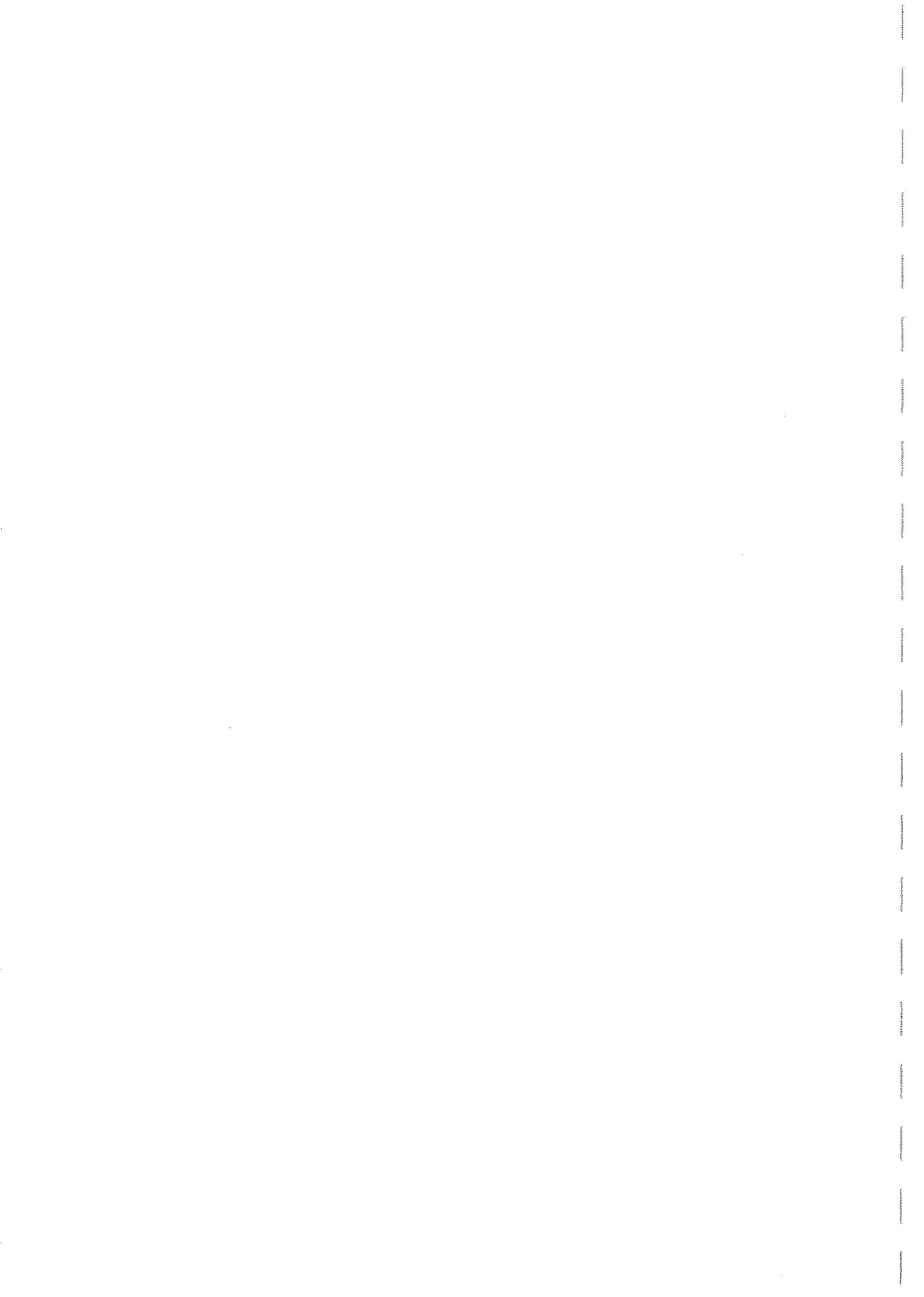
Poids de la charge = Tonnes
Poids du moufle = Tonnes
Poids des accessoires de levage = Tonnes

TOTAL Tonnes x 1/2 = Tonnes ①

Dimensions appui cm x cm = cm² ②
(patin ou plaque de répartition)

PRESSION AU SOL MAXI PAR PATIN $\frac{\text{Poids maxi au patin } \textcircled{1}}{\text{Surface de répartition } \textcircled{2}}$ = Kg/cm²

Observations :



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 10

**REGLES D'UTILISATION DES
GRUES ET DE LEURS
ACCESSOIRES**

**TITRE 1 – DESCRIPTIF ET CARACTERISTIQUES GENERALES DES
GRUES ET DES TRÉMIES DE MANUTENTION**

CHAPITRE 1 – QUAIS DE TARNOS :

1. Grue PEINER GR12 :

- Grue électrique sur rail à flèche et fléchette,
- Ecartement entre rails : 10,50 m
- Six boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne 4 câbles,
- Déchargement sur trémie kangourou ou trémie attelée (TR1),
- Capacité de levage : 12 T à toute portée,
- Portée utile : 22m.
- Année 1984

2. Grue TEREX GR14 :

- Grue électrique sur rail à flèche treillis droite,
- Ecartement entre rails : 10,50 m
- Quatorze boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne 4 câbles,
- Déchargement sur trémie kangourou (TR14),
- Capacité de levage : 35 T à la benne, 40 T au crochet,
- Portée utile : 26 m.
- Année 2010

3. Grue DURO GR13 :

- Grue électrique sur rail à flèche et fléchette,
- Ecartement entre rails : 8,70 m,
- Quatre boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne 4 câbles,
- Déchargement de vrac sur trémie attelée (TR4),
- Capacité de levage au crochet : 10 T à 30 m - 20 T à 15 m
- Portée utile : 23 m.
- Année 1990

CHAPITRE 2 – QUAI DE SAINT BERNARD :

1. Grue TEREX GR31 :

- Grue électrique sur rail à flèche treillis droite,
- Ecartement entre rails : 10,50 m
- Quatre boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne électro hydraulique avec câble ombilic,
- Spreader pour conteneurs de 20', 30' et 40',
- Capacité de levage : 40 T à 31 m, 60 T à 22 m, 80 T à 16 m,
- Portée utile : 23 m.
- Année 1999

CHAPITRE 3 – QUAI ARMAND GOMMES :

1. Grue CAILLARD GR24 :

- Grue électrique sur rail à flèche treillis droite,
- Ecartement entre rails : 4,50 m
- Quatre boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne quatre câbles,
- Déchargement de vrac sur trémie (TR2)
- Capacité de levage : 6 T à 20 m,
- Portée utile : 12,70 m.
- Année 1973

2. Grue CAILLARD GR25 :

- Grue électrique sur rail à flèche treillis droite,
- Ecartement entre rails : 4,50 m
- Quatre boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne quatre câbles,
- Déchargement de vrac sur trémie (TR2)
- Capacité de levage : 6 T à 20 m,
- Portée utile : 12,70 m.
- Année 1973

3. Grue DURO GR11 :

- Grue électrique sur rail à flèche et fléchette,
- Ecartement entre rails : 10,50 m,
- Quatre boggies motorisés,
- Fonctionnement au crochet et à la benne 4 câbles,
- Déchargement de vrac sur trémie attelée (TR3),
- Capacité de levage au crochet : 10 T à 30 m - 20 T à 15 m
- Portée utile : 22.15 m.
- Année 1989

TITRE 2 – REGLES DE FONCTIONNEMENT DES GRUES ET DES TRÉMIES

Durant les opérations de manutention, les grues de l'Outillage Public sont placées sous l'autorité du manutentionnaire et de son personnel qu'il affecte aux manutentions. Les opérations de manutention sont effectuées sous son commandement et sous sa surveillance et il reste responsable de toute opération effectuée durant cette mise à disposition tant à l'égard de l'AP que de la CCIBPB et des ses employés qui deviennent du seul fait de cette mise à disposition d'outillage les préposés du Manutentionnaire. Le Manutentionnaire est responsable de l'exécution des ordres qu'il donne. Il est responsable de la sécurité du personnel et des tiers affectés par les manœuvres, en respectant la réglementation en vigueur.

Le Manutentionnaire :

- doit affecter un représentant exclusivement à la commande et à la surveillance des opérations des engins commandés par ses soins, de façon à garantir des opérations en sécurité et à garantir que quiconque n'accède aux engins, ne circule ou ne stationne dans leur rayon d'action pendant leur fonctionnement.
- prend toute disposition afin que la zone de manutention à terre soit clairement matérialisée pour que les personnes non autorisées ne puissent y pénétrer,
- doit poster l'un de ses agents à bord du **NAVIRE** manutentionné afin que cet agent, que l'on nommera « pareur » et qui aura dû suivre la formation adéquate, guide le grutier pour son travail coté **NAVIRE**. En l'absence de pareur, le grutier de la **CCIBPB** a pour instruction d'interrompre la conduite de sa grue.
- s'engage à n'utiliser les engins de la **CCIBPB** que selon leur emploi normal, c'est-à-dire conformément aux règles de l'art du métier, conformément à leur destination, et de manière à ce que leur exploitation, et en particulier leur rendement, soient les meilleurs possibles compte tenu des possibilités techniques des **NAVIRE**S opérés.
- veille à ce que les câbles de la grue de l'Outillage Public ne viennent pas raguer contre les hiloires.
- veille à respecter la cohérence entre la capacité des grues et trémies et le poids des marchandises qu'elles opèrent.
- s'assure que les mouvements de levage sont exécutés sans traînage ni balancement et sans que les câbles de levage soient en contact avec une partie quelconque du **NAVIRE**,
- s'assure, avant de lever un objet quelconque, que l'espace soit suffisamment dégagé autour des marchandises manutentionnées afin qu'elles ne viennent pas frotter ou percuter des obstacles situés autour ou dans la cale du navire.
- s'assure avant de lever un objet quelconque, et en relation avec le grutier, de la verticalité des câbles de levage de la grue à leur mise sous tension par la charge. En cas de doute sur cette verticalité, le personnel en cale devra se mettre en position de sécurité afin d'être hors d'atteinte de la charge qui se mettrait en mouvement lorsqu'elle aurait été soulevée du sol par défaut de verticalité des câbles de levage.
- fait déplacer à bord des **NAVIRE**S, ou à terre, les objets susceptibles d'apporter un obstacle au mouvement des engins compte tenu des oscillations, ou d'être détériorés par le fait des mouvements de l'engin,
- fait dégager, par son personnel, le **produit tombé dans les rails** des grues afin que leur translation se fasse normalement.
- s'assure que l'utilisation de l'engin, comme commandé par ses soins, ne risque pas de le détériorer, comme par exemple la benne de grue qui se trouve endommagée en se fermant sur une pièce cachée par le produit.

- fait respecter l'interdiction de stationner ou de circuler sous les charges suspendues aux crochets des appareils de levage et de se faire hisser au moyen des engins de levage de quelque façon que ce soit. Ce moyen peut toutefois être utilisé exceptionnellement pour l'élévation de personnes dans le respect de la réglementation en vigueur et notamment en cas d'assistance à des blessés à bord des **NAVIRES** pour laquelle la **CCIBPB** dispose d'une nacelle agréée.
- doit adresser, pour toute manutention classée dans la catégorie « colis lourds » et s'il utilise une grue extérieure au port, une demande spécifique à la **CCIBPB** avec les notes de calcul détaillant les descentes de charge en situations statique et dynamique de l'outillage qu'il compte utiliser pour la manutention du ou des colis lourds qu'il souhaite manipuler. Les deux documents à compléter sont précisés en **ANNEXE 9**. Pour la mise sur quai ou sur terre-plein de charges lourdes, il doit se conformer aux prescriptions données par la **CCIBPB** visant à préserver l'intégrité des surfaces de stockage. Les manutentions de colis lourds ne pourront se faire qu'après validation des conditions de manutention par la **CCIBPB** après avis de l'**AP**.
- se conforme aux éventuelles restrictions d'usage de certains outillages,
- respecte les marquages au sol lors de l'usage des terre-pleins.

=====



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 11

**DEMANDE DE MISE SUR
QUAIS ET TERRE PLEINS**

NAVIRE :

E.T.A :

MANUTENTIONNAIRE :

POUR LE COMPTE DE :

NATURE DES PRODUITS A DEPOSER :

SUR LE TERRE PLEIN OU QUAI DE :

SURFACE PREVISIONNELLE D'OCCUPATION : m²

DEBUT DE MISE SUR TERRE PLEIN LE :

FIN D'EVACUATION DE LA MARCHANDISE LE :

REMARQUES :

DATE DE LA DEMANDE :

=====

ACCORD DE MISE SUR QUAI & TERRE PLEIN

PRESCRIPTIONS :

VISA DE LA CCI :

VISA DE LA
CAPITAINERIE :

Date :

Date :



REGLEMENT D'EXPLOITATION

ANNEXE 12

**MANUTENTION DE PRODUITS
TROP PULVERULENTS**

En amont de la manutention :



Le client prend toutes les dispositions afin que la manutention de produits pulvérulents sur le Port de Bayonne ne génère pas un niveau de poussières inacceptable.

Durant la manutention



En privilégiant l'utilisation de la GR14 (trémie aspirante en fonctionnement et vibrante par intermittence, à une cadence définie en accord avec la manutention et la CCI BPB), si les services de l'autorité portuaire, de la CCI BPB ou du manutentionnaire estiment le niveau d'envol de produit inacceptable, la manutention est immédiatement stoppée et la capitainerie alertée.



Le représentant de la capitainerie, accompagné si besoin d'un inspecteur DREAL, décide :

- De poursuivre la manutention dans ces conditions.
- De poursuivre la manutention sur la GR14, trémie aspirante en fonctionnement et vibrante par intermittence, à une cadence définie en accord avec la manutention et la CCI BPB. Les barbacanes seront obturées.
- D'interdire la manutention du produit.



Le déchargement par bande transporteuse sera privilégié.
En cas de transport par camions, avant de quitter la zone portuaire, chaque transporteur devra arroser le haut de son chargement à l'aide de la lance de la station de mouillage et nettoyer ses roues pour prévenir de la dispersion de poussières sur la voie publique.



Le nettoyage des quais sera assuré par le manutentionnaire afin de prévenir les pollutions par lessivage.

Après la manutention

Un débriefing entre la Capitainerie, la CCI BPB, le client et le manutentionnaire sera réalisé 1 semaine au plus tard après la manutention afin d'éviter le retour de ce produit sur le port.



REGLEMENT D'EXPLOITATION
ANNEXE 13
**DEMANDE D'UTILISATION DE
LA FORME DE RADOUB DU
PORT DE BAYONNE**
ORIGINE DE LA DEMANDE :
Nom de l'Armateur /de la Société

Adresse de l'Armateur /de la Société

DETAIL DE LA DEMANDE :

 Réservation de la forme de radoub du port de Bayonne pour entrer en cale (nom du navire)
 le (date).

Durée d'utilisation estimée : Jours

RESERVATION :

 La forme de radoub est réservée à compter du pour le compte de l'Armateur/ la
 Société

 L'Armateur/ la Société..... dénommé(e) l'USAGER est informé(e)
 des clauses et conditions d'utilisations de la forme de radoub et les acceptent sans réserves.

 Le plan d'attinage du navire doit être validé par l'USAGER ou par toute personne habilité en charge
 du navire et doit être adressé par l'USAGER à la Sté SAREM, Prestataire de la CCI de Bayonne
 Pays Basque.

Cette validation engage la responsabilité de l'USAGER.

DEVIS du :

 (Tarifs publics 20__ / www.bayonne.port.fr)

**DROIT D'USAGE DE LA FORME DE RADOUB
MANŒUVRES NÉCESSAIRES A L'USAGE DE LA FORME DE RADOUB**

Manœuvres d'entrée du navire et de mise au sec du navire	1	€ ht
Manœuvre de remise à flot et de sortie du navire	1	€ ht

**DROIT D'USAGE DE LA FORME DE RADOUB
OCCUPATION DE LA FORME PAR JOUR APRES ASSÈCHEMENT**

Navires d'une longueur hors tout inférieure à 50 m	Par jour	€ ht
--	----------	------

ASSECHEMENT DE LA FORME

Par opération (l'USAGER supportera au minimum deux opérations, l'une à l'entrée en cale et l'autre à la sortie de la cale)	1	€ ht
Pour chaque jour d'entretien suivant besoin	U	€ ht

Pour accord, document à retourner complété et paraphé.
Fait àle
Nom du signataire
Signature et cachet de la Société/l'Armateur
Faire précéder de la mention manuscrite "Bon pour Accord"

