REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE LORIENT

Arrêté du Président du Conseil régional du 19/09/2023

SOMMAIRE

1. DISPOSITIONS GENERALES 5

1.1 Domaine d'application du règlement 5
1.2 Objet du règlement 5
1.3 Compétences – attributions – définitions 5

2. CONDITIONS D'UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES 6

2.1- Conférences de placement 6
2.2- Règles générales 7
2.2.1- Navire prioritaire 7
2.2.2- Navire gros porteur 7
2.2.3- Demande d'attribution de poste à quai 7
2.2.4- Suspension des règles de priorité 7

3. IDENTIFICATION DES ZONES DU PORT 8

3.1 – KERGROISE 9
3.1.1 – Exploitation des quais 9
3.1.1.1- Période de travail disponible 9
3.1.1.2 – Période de travail possible 9

3.1.2 – Désignation des postes à quai 9
3.1.3 – Ordre d'admission 10
3.1.3.1- Mesures générales 10
3.1.3.2 - Mesures destinées à éviter le blocage du port 10
3.1.3.3 - Admission des navires à fort tirant d'eau 10
3.1.3.4 - Linéaire de quai 10
3.1.3.5 - Attribution du poste 1 11
3.1.3.6 - Attribution du poste 2 11
3.1.3.7 - Attribution du poste 3 11
3.1.3.8 - Attribution du poste 5 12
3.1.3.9 - Attribution du poste 9 12
3.1.3.10 - Attribution du poste 10 13
3.1.3.11 – Attribution du ponton 11 13
3.1.4 – Déplacement des navires 13
3.1.5 – Engins de manutention 14
3.1.6 – Entreposage des marchandises 14

3.2 – KEROMAN 15
3.2.1 - Attribution des postes à quai 15
3.2.1.1 - Postes situés à l'extérieur des bassins 15
3.2.1.2 - Postes situés à l'intérieur des bassins 15
3.2.1.3 - Affectation des quais au droit de la criée 1 15
3.2.1.4 - Affectation des quais au droit des criées 2, 3 et 4 15
3.2.1.5- Affectation du quai du « Pourquoi pas » 16

3.2.1.6 - Affectation du quai de travers ou quai de 70 mètres 16
3.2.1.7 - Affectation de la partie intérieure du quai Michel Tonnerre 16
3.2.2 – Manutention 16
3.2.3 – Propreté des quais 16
3.2.4 – Démolition de navires de pêche 16
3.2.5 – Avitaillement des navires 17
3.2.5.1 - Avitaillement en glace 17
3.2.5.2 - Avitaillement en gazole 17

3.3 – LE ROHU 18
3.3.1 – Priorité de 1er rang 18
3.3.2 – Priorité de 2ème rang 18
3.3.3 – Priorité de 3ème rang 18
3.3.4 – Manutention 18
3.3.5 - Avitaillement 18
3.3.6 – Occupation du terre-plein 18

3.4 – LA GARE MARITIME 19
3.4.1 – Gestion des ouvrages maritimes 19
3.4.2 – Règles d'utilisation des pontons 19
3.4.2.1 – Dispositions générales 19
3.4.2.2 – Priorité d'usage du ponton 19
3.4.2.3 – Modalité d'affectation des places au ponton 20
3.4.3 – Déplacement des navires 20

3.5 – Les RIVES DU SCORFF 21
3.5.1 – Désignation et affectation des postes 21
3.5.1.1 – La Rive Gauche 21
3.5.1.2 – La Rive Droite et le quai STOSSKOPF 22
3.5.2. Manutentions 22

4. EFFETS DU LIBRE USAGE DE LA VOIE ET DES INSTALLATIONS PUBLIQUES 22

5. EXECUTION 23

6. MESURE DE PUBLICITE ET ENTREE EN VIGUEUR 23

Vu le code des Transports, 1ère partie Livre VI, 5ème partie Livre III

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment l'utilisation des voies de circulation,

Vu le Code de la route,

Vu la Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux droits et libertés des collectivités territoriales,

Vu le règlement particulier d'exploitation du 18 février 2021,

Vu l'arrêté conjoint du Préfet du Morbihan et du Président du Conseil régional en date du 31/08/2022 portant sur le règlement particulier de Police du port de Lorient,

Vu l'avis du conseil portuaire du port de Lorient en date du 16 juin 2023,

Considérant qu'il appartient au Président du Conseil régional d'édicter les règles d'exploitation et d'utilisation des ouvrages, terre-pleins et équipements portuaires,

Considérant que l'exploitation du port de Lorient nécessite une adaptation des règles,

Le Président du Conseil Régional de Bretagne

ARRETE :

1- DISPOSITIONS GENERALES

1.1 - Domaine d'application du règlement

Le présent règlement s'applique à l'intérieur des limites administratives du port de Lorient (voir plan en annexe 1).

1.2 - Objet du règlement

Le présent règlement a pour objet de fixer, pour tous les postes à quai du port de Lorient, les priorités d'accostage des navires, et les conditions d'usage des installations publiques (terre-pleins…), à l'exception de l'outillage public géré par les concessionnaires. Il complète et précise les articles R5333-1 à R5333-28 du code des transports et du règlement particulier de police du port de Lorient.

L'utilisation des ouvrages et installations du port de Lorient entraîne l'adhésion pure et simple au présent règlement, sauf pour les ouvrages et installations faisant l'objet de conventions particulières.

1.3 - Compétences – attributions – définitions

Il est rappelé que l'autorité portuaire est Monsieur le Président du Conseil Régional.

La police de l'exploitation du port de Lorient est assurée par le Commandant de Port, représentant pour cette fonction, Monsieur le Président du Conseil Régional.

2- CONDITIONS D'UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

2.1- Conférences de placement

- En application de la convention relative aux modalités d'exercice des missions de police portuaire sur les ports de Saint-Malo, Saint-Brieuc-Le Légué, Roscoff-Bloscon et Lorient entre l'Autorité portuaire et l'Autorité investie des pouvoirs de police portuaire du 13/06/2022 :

L'Autorité Portuaire organise chaque fois que nécessaire une conférence de placement, chargée d'établir le programme prévisionnel d'attribution des postes à quai et d'usage des terre-pleins.

Elle réunit :

- le représentant du Président du Conseil Régional de Bretagne, au titre de l'Autorité Portuaire, qui préside la conférence,
- le représentant du Préfet du Morbihan, au titre de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire,
- le Commandant du Port ou en son absence l'Officier de Port chargé de le suppléer,
- le représentant du concessionnaire d'outillage public,
- le (s) représentant (s) des entreprises assurant les services au navire,
- les représentants des consignataires
- les représentants des entreprises de manutention,
- toute autre personne dont la présence est jugée utile par le représentant du Conseil Régional de Bretagne ou le représentant du Préfet du Morbihan

Les parties conviennent qu'en l'absence de désignation expresse d'un agent les représentant à la conférence de placement, elles sont de plein droit représentées par le commandant de port ou son suppléant. Dans ce cas, celui-ci préside la conférence.

Suite à la conférence, les décisions prises sont validées ou modifiées dans le logiciel GEDOUR par la Capitainerie.

Un compte-rendu des décisions prises est rédigé par le commandant du port ou son suppléant et diffusé aux participants.

L'officier de port règle l'entrée et la sortie des navires, les place et attribue à titre précaire les postes. Il suit les règles de priorité précisées au présent règlement.

L'officier de port fait déplacer les navires si besoin est.

Le cas échéant, et après consultation des concessionnaires et des usagers il assure les arbitrages en matière d'attribution de postes à quai, d'affectation des outillages, terre-pleins et autres équipements

2.2 - Règles générales

2.2.1 Navire prioritaire

Par navire « prioritaire », on entend tout navire qui, à partir des renseignements portés sur la demande d'admission, bénéficie, pendant la durée de ses opérations commerciales, d'un rang d'admission plus favorable que celui résultant de l'ordre chronologique des arrivées sur rade.

Le navire est prioritaire seulement pendant la durée des opérations commerciales. Une fois celles-ci terminées, le navire peut être amené à libérer le poste.

2.2.2 Navire gros porteur

Par navire gros porteur on entend tout navire ayant une cargaison supérieure ou égale à 7 500 tonnes à décharger à Lorient

2.2.3 Demande d'attribution de poste à quai

Les demandes de postes à quai sont transmises à la Capitainerie par voie électronique via le logiciel GÈDOUR mis en place par la Région Bretagne, Autorité Portuaire.

D'une manière générale, tout navire s'engage par sa demande d'attribution à commencer ses opérations dès la première « période de travail disponible » (voir tarif d'outillage public), de façon optimale en fonction des contraintes du plan de déchargement de la cargaison. Si tel ne peut être le cas, la demande doit le mentionner, en précisant les causes.

La demande d'attribution doit préciser si le navire entend bénéficier d'une des règles de priorité définies par le présent règlement, étant entendu que par cette demande il s'engage à respecter les conditions ou contraintes imposées en vue d'éviter que d'autres navires ne soient pénalisés par l'application de la règle.

Toute demande d'attribution déposée dans un délai inférieur à celui prévu à l'article 5333-3 du code des transports, éventuellement majoré au titre d'une des règles particulières de priorité définies ci-après, fait perdre au navire le bénéfice d'une éventuelle priorité, y compris celle résultant de l'ordre chronologique des arrivées sur rade. Dans ce cas, le navire prendra rang chronologique 48 heures après l'heure du dépôt de la demande.

Pour les navires en avarie n'entrant pas dans le champ de l'accueil d'un navire en difficulté visé à l'article L5331-3 du code des transports, l'étude de l'accueil et l'attribution d'un poste se feront sous condition :

- du versement des documents d'escale dans GEDOUR, dossier escale complet,
- d'un programme de réparations et calendrier définis
- d'un compte d'escale suffisamment approvisionné pour couvrir les frais inhérents aux services portuaires (15000€ a minima) et aux réparations

La capitainerie agissant au titre de l'AP ou de l'AI3P pourra imposer des dispositions complémentaires afin d'assurer la protection, la sécurité ou la sûreté des installations portuaires ou du plan d'eau.

.2.2.4 -Suspension des règles de priorité

Les règles de priorité pourront être suspendues temporairement :

➢En cas de force majeure ou de situation consécutive à des cas de force majeure, ainsi que lors de la diffusion d'un bulletin météorologique spécial prévoyant des vents de 9 Beaufort et plus touchant la zone du large,

➢En cas de passage en mesure de sûreté de niveau 3, en application du plan de sûreté portuaire du port de Lorient.

3- IDENTIFICATION DES ZONES DU PORT

Le port se décline en plusieurs zones

- **3.1- KERGROISE**
- **3.2 – KEROMAN**
- **3.3 – Le ROHU**
- **3.4 – La GARE MARITIME**
- **3.5 – Les RIVES DU SCORFF**

3.1- KERGROISE

3.1.1 Exploitation des quais

3.1.1.1 Période de travail disponible :

« Période de travail disponible » : horaire de travail indiqué au tarif d'outillage public, hors rubrique C.

3.1.1.2 Période de travail possible :

« Période de travail possible » : horaire de travail indiqué au tarif d'outillage public, y compris rubrique C.

3.1.2 Désignation des postes à quai

Les postes à quai sont désignés comme suit :

Poste 1	Sud Vrac - Partie Sud du quai de 648 m de Kergroise. Du Sud du quai jusqu'au bollard n°6
Poste 2	Nord Vrac - Partie Centrale du quai de 648 m de Kergroise. Du bollard n°8 au bollard n°17
Poste 3	Nord Divers - Partie Nord du quai de 648 m de Kergroise. Du bollard n°17 jusqu'au Nord du quai
Poste 5	Appontement Pétrolier, ouvrage situé en aval des quais de Kergroise.
Poste 9	Quai de 150 mètres, situé entre le quai principal de Kergroise et le poste roulier.
Poste 11	Pontons de Coromandel (remorqueurs) : ouvrages situés en amont du poste 9 (entre les postes 9 et 10)
Poste 10	Poste Roulier, passerelle située en amont du quai de 150 mètres de Kergroise.

En cas de conflit entre deux postes contigus, le bornage ainsi indiqué est applicable.

Entre les bollards 6 et 8, le linéaire de quai est attribué en priorité au navire occupant le poste 1 qui devra utiliser le maximum de moyens de manutention disponibles pendant toute la durée de l'opération commerciale.

3.1.3 Ordre d'admission.

La Capitainerie arrête le programme d'admission des navires établi normalement selon l'ordre des arrivées sur rade de Groix, sauf application d'une des mesures de priorité prévues au présent règlement, étant entendu toutefois que les décisions restent toujours subordonnées aux exigences de sécurité et de bonne exploitation du port.

3.1.3.1 Mesures générales.

Tout navire (A) qui n'est pas prêt à effectuer ses opérations commerciales cède son tour au navire (B) arrivé après lui et qui a pris ses dispositions pour travailler dès la première « période de travail disponible » suivant l'accostage. Le navire (B) admis dans ces conditions est autorisé à terminer ses opérations au poste qui lui a été attribué.

Tout navire admis à quai qui ne peut commencer ses opérations commerciales dès la première « période de travail disponible » se verra imposer les mesures prévues à 3.1.4.

Les opérations de manutention des navires à quai doivent être menées avec le maximum de moyens disponibles, dès l'accostage et pendant toute la durée disponible rappelée au §3.1.1. A défaut, des mesures pourront être prises par l'autorité portuaire à l'encontre de tout navire qui n'aurait pas respecté cette prescription, afin d'éviter que d'autres navires ne soient lésés.

3.1.3.2 Mesure destinée à éviter un blocage du port :

La disposition ci-dessus ainsi que les règles particulières de priorité qui suivent, ne doivent pas avoir pour résultat de faire séjourner à quai plus de deux gros porteurs d'une même marchandise, lorsque d'autres navires porteurs de marchandises différentes, pouvant transiter normalement, sont sur rade ou attendus.

3.1.3.3 Admission des navires à fort tirant d'eau.

Lorsque le tirant d'eau d'un navire dont la demande d'admission a été déposée 96 heures à l'avance, nécessite l'affectation du poste 1 déjà occupé par un autre navire, ce dernier est tenu de se déplacer sur ordre de la Capitainerie. S'il s'avère que ce dernier navire se trouve dès lors pénalisé du fait des conditions de manutention, il peut prétendre retourner à son poste initial dès que les tirants d'eau du navire bénéficiaire lui permettront de déhaler au poste qui lui est normalement affecté
Le navire bénéficiaire pourra se voir imposer les moyens nécessaires disponibles (outillage, temps de travail possible) pour adapter ses tirants d'eau au poste qui lui est normalement affecté sous peine de se voir imposer de retourner sur rade jusqu'à la disponibilité normale du poste. Au besoin, mission pourrait être donnée à un capitaine expert de vérifier que le maximum est fait dans ce sens.

Le navire tenu de se déplacer pourra néanmoins bénéficier d'un délai d'une journée de travail disponible au poste 1, si ce délai lui est nécessaire et suffisant pour lui permettre de terminer ses opérations à ce poste, sans par conséquent pouvoir revendiquer le retour à son poste initial s'il n'est pas pénalisé à son nouveau poste. Toutefois, il ne faut pas que cette mesure compromette l'entrée du navire à fort tirant d'eau du fait de conditions de marée devenant défavorables.

Par ailleurs, un même navire ne pourra être pénalisé plus d'une fois par l'application de cette règle.

3.1.3.4 Linéaire de quai.

Lorsque le linéaire disponible est insuffisant pour permettre l'admission du navire arrivé le premier sur rade, mais est suffisant pour admettre un autre navire arrivé après lui, ce dernier peut être admis sous réserve de libérer son poste afin de permettre l'accostage du navire prioritaire dès que le linéaire devient suffisant. Toutefois, le navire ainsi admis avant son tour pourra, à sa demande, bénéficier d'un délai

d'une journée de travail de plus à ce poste si cela doit lui permettre de terminer ses opérations commerciales et qu'aucun autre poste ne peut être mis à sa disposition.

3.1.3.5 Attribution du poste 1 :

Le poste 1 est réservé :

- **en priorité 1** aux navires porteurs de cargaisons de produits secs en vrac pour l'alimentation du bétail et qui peuvent utiliser l'outillage spécialisé attaché à ce poste, sous réserve du dépôt de la demande d'admission 96 heures à l'avance.
  Toutefois, un navire ne pouvant utiliser qu'une partie de cet outillage, du fait de la répartition de la cargaison, peut bénéficier de la même priorité, sous réserve que d'autres parties de cet outillage puissent être utilisées par ailleurs.

- **en priorité 2** : aux navires transporteurs de colis lourds qui auront émis une demande d'admission 30 jours à l'avance

- **en priorité 3** : à tout navire dont le tirant d'eau n'est pas compatible avec le poste qui lui est normalement affecté afin de délester pour accoster au poste prévu. La demande du poste 1 devra être émise 15 jours à l'avance

Colis lourds ou encombrants : manutention ne pouvant se faire qu'à ce poste eu égard à la résistance du quai et au recours à un outillage particulier.

3.1.3.6. Attribution du poste 2 :

Le poste 2 est réservé :

- **en priorité 1** aux navires porteurs de cargaisons de vrac sec minéral, ou de produits secs en vrac de plus de 3000 Tonnes et qui peuvent utiliser l'outillage attaché à ce poste conformément à sa destination.

- **en priorité 2** aux navires porteurs de cargaisons de produits secs en vrac.

Un navire de vrac agroalimentaire devra déhaler au poste 1, dès que ce poste deviendra disponible, si un navire de vrac minéral pouvant utiliser les installations spécialisées du poste 2 demande à y accéder.

3.1.3.7. Attribution du poste 3 :

Le poste 3 est affecté en priorité aux navires suivants, dans l'ordre défini ci-après :

- **Priorité 1 :** navires de lignes régulières affectés au transport de conteneurs, sous réserve de satisfaire aux conditions suivantes :
  - Définir, à l'ouverture de la ligne, le ou les jours d'escale (s) ;
  - Confirmer l'escale 15 jours à l'avance par une demande d'admission prévue à 2.2.3 du présent règlement ;
  - Confirmer la demande d'admission 96 h à l'avance et préciser l'heure du début des opérations commerciales.
  - Effectuer ces opérations commerciales durant les heures de travail disponible.

A défaut de respecter une de ces conditions, le navire perd toute priorité.

- **Priorité 2 :** navires chargeant ou déchargeant des marchandises en vrac, en vrac poussiéreux, ou du vrac liquide agro alimentaire, utilisant les équipements portuaires, sous réserve de déposer une demande d'admission 96 h à l'avance.

➢ **Priorité 3 :** navires chargeant ou déchargeant des marchandises conditionnées autrement qu'en vrac, sous réserve de ne pas pouvoir être admis au poste 9 et de déposer une demande d'admission 96 h à l'avance.

Les autres navires sont admis selon l'ordre chronologique d'arrivée sur rade, sous réserve de déposer une demande d'admission 48 h à l'avance ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de 24 h de route.
Aucun navire ne devra retarder les opérations des navires de priorité 1, les navires qui auront été admis à ce poste seront tenus, sur ordre de la Capitainerie de libérer le poste pour l'arrivée du navire prioritaire.

3.1.3.8. Attribution du poste 5 :

Le poste 5 est réservé prioritairement aux navires citernes, ils devront commencer le déchargement dès la fin des opérations de reconnaissance et ne seront autorisés à séjourner à quai que le temps strictement nécessaire à leurs opérations commerciales, sauf accord spécifique de la capitainerie. La présence d'un gardien sur l'appontement est obligatoire pendant toute la durée du séjour à quai du navire transportant des hydrocarbures.

3.1.3.9. Attribution du poste 9 :

Le poste 9 est affecté en priorité aux navires à passagers ainsi qu'au trafic des marchandises conditionnées autrement qu'en vrac.
L'autorité portuaire peut, après consultation des agents maritimes, attribuer le poste 9 à des navires ou engins flottants n'effectuant pas d'opérations commerciales. Elle fixe également la durée et les conditions d'attribution.
L'amarrage au poste 9 est limité aux navires d'une longueur inférieure à 200m.
Pour les navires à passagers, la longueur peut être portée jusqu'à 240m.

Le poste 9 est affecté en priorité aux navires suivants, dans l'ordre défini ci-après :

➢ **Priorité 1 :** Les navires de croisières, sous réserve :

- de communiquer leur programme un an à l'avance,
- de confirmer l'escale 15 jours à l'avance,
- de déposer la demande d'admission 96 heures à l'avance.

Ces navires bénéficient d'une priorité de premier rang mais lorsque simultanément le poste 9 est occupé par un navire en opération commerciale et qu'un autre poste peut être attribué au quai principal (poste 3) sous réserve des mesures de sûreté, la priorité du navire à passagers peut être transférée vers cet autre poste.

➢ **Priorité 2 :** les navires qui chargent ou déchargent des marchandises dangereuses conditionnées. Ces navires bénéficient d'une priorité de 2ème rang mais lorsque simultanément le poste 9 est occupé par un navire en opération commerciale et que le poste 3 peut lui être attribué sous réserve des mesures de sûreté et de sécurité, la priorité du navire MD peut être transférée sur ce poste 3.

➢ **Priorité 3 :** Les navires qui chargent ou déchargent des marchandises conditionnées sous température dirigée, sous réserve de déposer la demande d'admission 96 heures à l'avance.

➢ **Priorité 4 :** Les navires appartenant aux forces armées françaises et étrangères, ou utilisés par celles-ci, sous réserve :
- de communiquer leur programme d'escale un mois à l'avance
- de confirmer l'escale 15 jours à l'avance

➢ **Priorité 5** : Les navires qui chargent ou déchargent des marchandises conditionnées autrement qu'en vrac, sous réserve de déposer la demande d'admission 96 heures à l'avance.

➢ **Priorité 6** : Les navires qui chargent ou déchargent des marchandises solides en vrac, autres que du vrac poussiéreux.

➢ **Priorité 7** : Les navires ou engins flottants n'effectuant pas d'opérations commerciales (ex : toilette de mer) sous réserve :
- de communiquer leur programme d'escale un mois à l'avance
- de confirmer l'escale 15 jours à l'avance

Aucun navire ne devra retarder les opérations des navires de croisières (1ière priorité). Les navires qui auront été admis à ce poste seront tenus, sur ordre de la Capitainerie de libérer le poste pour l'arrivée du navire de croisière.

Lorsque, les navires bénéficiant de la 4ième ou 5ème ou 6ème priorité ne peuvent être admis au poste 9, leur priorité peut être transférée au poste 3, sous réserve que le poste 3 ne soit pas déjà occupé par un navire prioritaire.
Le chargement ou le déchargement de matières générant de la poussière est interdit au poste 9.

3.1.3.10 Attribution du poste 10 :

Le poste 10 est prioritairement réservé aux navires rouliers devant y effectuer des opérations commerciales.
Les navires appartenant à une ligne régulière dont le programme d'escale aura été préalablement approuvé par la capitainerie bénéficient d'une priorité d'accostage, aucun autre navire ne devra retarder leurs opérations commerciales.
L'accès du poste 10 est limité aux navires d'une longueur inférieure à 135 mètres, du fait notamment de la présence d'un feu latéral en bout de passerelle de lamanage.
Pour les navires en stationnement, dont la longueur dépasse 135 mètres avec une adaptation du balisage et de l'amarrage devra être étudié avec la capitainerie.

3.1.3.11 : Attribution du poste 11 (Pontons de Coromandel) :
Ces pontons sont réservés pour le stationnement des remorqueurs du port de commerce.
Un poste de stationnement coté terre est réservé au stationnement d'un navire roulier assurant la desserte de Groix.
L'extrémité sud du ponton est réservée à la barge du SDIS.

3.1.4 Déplacement des navires.

Conformément à l'article R5333-11 du code des transports, les Officiers de Port peuvent, ordonner aux capitaines de déplacer leurs navires afin de répondre aux nécessités de l'exploitation. Cette mesure peut s'imposer notamment dans les cas suivants :

➢ Navires qui n'effectuent pas d'opérations commerciales ou qui interrompent leurs opérations, si un autre navire demande à travailler et qu'il ne peut être admis à un autre poste. Au besoin, il pourra être imposé au navire qui ne travaille pas de retourner sur rade.

➢ Mesures permettant une meilleure occupation du linéaire des quais ou une utilisation optimum de l'outillage.

➢ Navires « prioritaires » qui ne respectent pas les conditions du bénéfice de leur priorité, notamment s'ils ne travaillent pas avec le maximum de moyens disponibles.

3.1.5 Engins de manutention

Les charges maximales admissibles sur les terre-pleins sont indiquées sur le plan joint (annexe 2)

Les engins de manutention à chenilles ne sont autorisés à se déplacer sur les quais et terre-pleins que sur des remorques porte-char, sauf sur la dalle aménagée à cet effet à l'entrée du parc à ferraille.

L'utilisation de moyens de levage n'appartenant pas à l'outillage public, est soumise à autorisation de l'autorité portuaire. A cette fin, une déclaration préalable doit être déposée à la capitainerie du port avec un préavis de 10 jours. Le formulaire est disponible auprès de la capitainerie ou en téléchargement sur le site :
https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2023/05/formulaire_manutention_vierge_2023_VF.pdf

3.1.6 Entreposage des marchandises

Dans la zone bord à quai comprise entre la magistrale du quai et les 50 premiers mètres, en dehors des opérations normales de déchargement ou de chargement, les marchandises ne peuvent séjourner qu'avec l'autorisation expresse de l'autorité portuaire qui définit la surface de stockage et la durée maximale de séjour des marchandises.

3.2 - KEROMAN

PREAMBULE

L'activité Réparation Navale située sur le port de pêche de Kéroman fait l'objet d'un règlement spécifique annexé au présent arrêté « Règlement général d'exploitation régissant les conditions d'accès et de fonctionnement aux installations de construction et de réparation navale de la SEM Lorient Kéroman ».

Définitions :

- Maître de port : agent chargé de l'exploitation de Kéroman.
- Bureau du port : bureau des maîtres de port de Kéroman
-Navires de plaisance : tels que définis dans le décret n°2016-1693 du 9/12/2016

Généralité :

- la mise à couple des navires de pêche est autorisée.

3.2.1 Attribution des postes à quai

3.2.1.1 Postes situés à l'extérieur des bassins :

L'attribution de ces postes relève de la capitainerie. Les quais de 115 m et 100 m sont réservés en priorité aux navires de pêche. La partie "Est " du quai de 115 mètres équipée d'une cale est strictement réservée aux vedettes de liaison transrade. Sur le quai de 115 m, l'accostage à couple est interdit sur les 50 m jouxtant le pieu de protection de la cale ; les amarres (côté cale passagers) des navires accostés au quai de 115 m ne devront en aucun cas venir en appui, ni sur le pieu de protection de la cale, ni passer du côté chenal de ce pieu.
L'usage, l'accostage et le stationnement sont strictement interdits sur l'ancienne cale.
Seul le stationnement « inerte » (sans équipage à bord ou sans travaux à réaliser) est autorisé à l'extrémité du môle Sud-Est dans un rayon de 25 m autour de la station de gazole.
Lors du dépotage du camion de gazole stationné sur la zone de dépotage dédiée en arrière du quai de 70 m, un périmètre de 25 m autour du point de raccordement devra être établi, dans lequel les travaux sur le quai ou sur les navires en stationnement seront interdits

3.2.1.2 Postes situés à l'intérieur des bassins

Le bureau du port organise le placement des navires de pêche d'une longueur inférieure à 30 mètres. Pour les autres navires de pêche, ainsi que les navires de plaisance de plus de 30 mètres et les engins flottants, l'attribution des postes à quai relève de la capitainerie.
Seul le stationnement « inerte » (sans équipage à bord ou sans travaux à réaliser) est autorisé à l'extrémité du môle Sud-Est dans un rayon de 25 m autour de la station de gazole.
Lors du dépotage du camion de gazole stationné sur la zone de dépotage dédiée en arrière du quai de 70 m, un périmètre de 25 m autour du point de raccordement devra être établi, dans lequel les travaux sur le quai ou sur les navires en stationnement seront interdits.

3.2.1.3 Affectation des quais au droit de la criée 1:

Le quai au droit de la criée 1 est réservé aux navires en stationnement

3.2.1.4 Affectation des quais au droit des criées 2, 3 et 4:

Ces quais sont affectés aux navires de pêche venant décharger les produits de la mer. Ils doivent être libérés à l'issue du déchargement.
Tout stationnement en zone de rejet de glace de la criée est interdit sur les 2 zones spécifiques au droit des quais ? délimitées sur le plan joint en annexe 5.
Le ponton situé au nord de la criée 4 est limité aux navires d'une longueur maximum de 13 mètres.

3.2.1.5 Affectation du quai du « Pourquoi pas »

- la partie nord est réservée en priorité à la réparation navale et aux navires en armement
- La partie centrale, le long des pontons, est réservée au stationnement des navires de pêche d'une longueur inférieure à 20 mètres.
- la partie sud est réservée aux navires en attente de réparations, en armement, aux navires désarmés ou en démolition. Les manutentions sont interdites dans la zone délimitée par des plots.
- la cale à l'extrémité sud est réservée aux navires de secours et aux petits navires venant décharger du matériel.

3.2.1.6 Affectation du quai Nord Est ou quai de 70 mètres :

Il est réservé aux opérations d'avitaillement (hors glace). Les extrémités de ce quai sont réservées aux navires qui déroulent leurs engins de pêche.

3.2.1.7 Affectation de la partie intérieure du quai Michel Tonnerre

Elle est réservée aux navires en attente. Le stationnement le long du ponton d'avitaillement (gas-oil et glace) est interdit.

Les conditions d'avitaillement sont définies au § 3.2.6.

3.2.2 Manutentions

Les manutentions de colis lourds par engins de levage de type grue automotrice sur les quais sont soumises à autorisation. A cette fin, une déclaration préalable doit être déposée à la capitainerie du port avec un préavis de 10 jours.
Le formulaire est disponible auprès de la capitainerie ou en téléchargement sur le site :
https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2023/05/formulaire_manutention_vierge_2023_VF.pdf

L'utilisateur est tenu d'informer l'exploitant de la venue d'engins sur les quais d'armement, ainsi que lors de débarquement de matériels, de matériaux et d'équipements. Il est rappelé que l'entreposage de matériels, matériaux, déchets, demeure temporaire et la zone mise à disposition doit impérativement être dégagée et remise à l'état initial avant le départ du navire.

Le plan des restrictions est joint en annexe 3.

3.2.3 Propreté des quais

Les surfaces occupées pour la remise en état des engins de pêche (chalut, câble d'acier) doivent être nettoyées à la fin de chaque opération.

De même, tous les déchets doivent être déposés dans les conteneurs prévus à cet effet.

L'entretien et la réparation des engins de pêche sont interdits au droit des criées 3 et 4 sauf dérogation accordée par le maître de port.

3.2.4 Démolition de navires

Pour les opérations de démolition, le bénéficiaire devra fournir préalablement au concessionnaire l'ensemble des documents attestant de la régularité des opérations. Lors d'une démolition partielle au quai du Pourquoi-pas, le bénéficiaire doit demander l'accord de la capitainerie qui désigne l'emplacement, fixe les délais et prescrit les précautions à prendre, après avis du concessionnaire.

3.2.5 Avitaillement des navires

3.2.5.1 Avitaillement en glace

L'avitaillement en glace ne peut se faire qu'aux postes spécialisés situés au droit de la tour à glace (poste extérieur et ponton dans le grand bassin)
L'avitaillement en glace des navires d'une longueur supérieure à 25 mètres est interdit sur le ponton à l'intérieur du grand bassin.

3.2.5.2 Avitaillement en gazole

L'avitaillement en gazole sur le ponton à l'intérieur du grand bassin est interdit aux navires d'une longueur supérieure à 25 mètres.
L'avitaillement en gazole des navires de plus de 25 mètres ne peut se faire que sur le poste mixte (glace et gasoil) extérieur.

3.2.5.3 Avitaillement en gazole bord à quai

L'avitaillement en gazole à partir d'un camion positionné bord à quai ne peut être réalisé sans une convention signée entre le concessionnaire et la société d'avitaillement, en cours de validité.

L'avitaillement n'est en aucun cas prioritaire, il dépend des disponibilités des quais et ne doit pas perturber l'exploitation du port, comprenant les opérations de dépotage en gazole pour le soutage de la station de distribution de carburant.

L'avitaillement en gazole bord à quai n'est autorisé que pour les quais suivants :

- Quai de 100 mètres ;
- Quai de 115 mètres ;
- Angle du quai Nord-Est (ou quai de 70 mètres) et du quai Michel Tonnerre. Dans ce cas :
  - ✓ le navire doit être positionné côté grand bassin sur les 4 premiers ducs d'albe du quai Michel Tonnerre,
  - ✓ le camion-citerne doit être positionné sur le quai Nord-Est

Un périmètre de 25 m autour du point de raccordement devra être établi, dans lequel les travaux sur le quai ou sur les navires en stationnement seront interdits

3.2.6 Vidange

Pour répondre à l'obligation technique à la charge de l'utilisateur (article 9.1 du Règlement général d'exploitation régissant les conditions d'accès et de fonctionnement aux installations de construction et de réparation navale de la SEM Lorient Keroman) et à l'obligation d'information de la Capitainerie (article 28 du règlement particulier de police du port de Lorient), la vidange des soutes d'un navire n'est autorisée qu'au quai plein du quai d'armement (partie Nord du quai du « Pourquoi pas »).

Cette opération ne peut commencer sans que la Capitainerie en soit informée.
Un périmètre de 25 m autour du point de raccordement devra être établi, dans lequel les travaux sur le quai ou sur les navires en stationnement seront interdits.

3.3 - Le ROHU

Le quai du Rohu est affecté en priorité aux navires suivants, dans l'ordre défini ci-après :

3.3.1 Priorité de 1er rang

Les navires sabliers ayant fait une demande d'escale à la capitainerie sont prioritaires sur tous les autres navires lorsqu'ils viennent décharger du sable à destination des usines de traitement implantées à proximité.

La capitainerie organise l'ordre d'accostage au vu des demandes d'escales mensuelles fournies par les armements sabliers.

3.3.2 Priorité de 2ième rang

Les navires caboteurs qui viennent charger des marchandises à destination des îles et qui ont fait la demande à la capitainerie (programme hebdomadaire) bénéficient d'une deuxième priorité d'accostage.

3.3.3 Priorité de 3ième rang

La mise à l'eau et le matage de navire de plaisance sont autorisés en dehors des périodes réservées aux navires justifiant d'une des priorités 1 ou 2

La manutention de colis lourds par engins de levage de type grue automotrice sur les quais est soumise à l'autorisation de l'autorité portuaire.

Les demandes de mise à l'eau et de matage de navire de plaisance devront être adressées à la capitainerie deux semaines avant la date prévue pour la manutention.

Les demandes devront indiquer :

- le jour et l'heure prévus de la manutention.
- la durée de la manutention.
- la longueur, la largeur et le tirant d'eau du navire.

3.3.4 Manutention

Les demandes de manutention sur le quai du Rohu sont soumises à autorisation de la capitainerie.
Le formulaire est disponible auprès de la capitainerie ou en téléchargement sur le site :
https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2023/05/formulaire_manutention_vierge_2023_VF.pdf

3.3.5 Avitaillement

L'avitaillement en combustible est interdit.

3.4 – La GARE MARITIME

3.4.1 Gestion des ouvrages maritimes

La gestion des ouvrages maritimes est assurée par la Région Bretagne. Les liaisons maritimes sont assurées dans le cadre d'une délégation de service public.

3.4.2 Règles d'utilisation du ponton

3.4.2.1 Dispositions générales.

L'utilisation des ouvrages maritimes est réservée aux navires rouliers et aux vedettes à passagers assurant la desserte des îles du Morbihan et en particulier l'île de Groix.

Les navires du service public sont prioritaires sur tout autre navire dans l'utilisation du ponton, dès lors que cette utilisation est conforme aux horaires préalablement établis dudit service public.

Les exploitants des autres navires qui souhaitent se voir attribuer des places et horaires d'utilisation du ponton doivent déposer leur demande auprès de la Région Bretagne dans les 3 semaines suivant la notification des horaires du service public.

Le planning d'occupation du ponton est établi par la Région Bretagne sur la base des règles fixées au 3.4.2.2 du présent règlement.

Les stationnements au ponton en dehors des opérations d'embarquement et de débarquement sont réservés aux navires assurant le service public de transport vers les îles.

3.4.2.2 Priorité d'usage du ponton

Les postes à quai sont désignés comme suit :

P 1	Poste sur duc d'albe à l'extrémité "Est" du ponton
P 2	Partie "Est" du ponton
P3	Partie "Ouest" du ponton

Le poste 1
Il est réservé en priorité aux navires rouliers qui effectuent leurs opérations commerciales par la porte arrière.

Le poste 2
Il est réservé aux navires rouliers qui effectuent leurs opérations commerciales par une porte latérale et aux vedettes à passagers.
Les navires rouliers avec porte latérale bénéficient d'une priorité d'accostage sur les vedettes à passagers.

Le poste 3
Il est réservé au stationnement des navires assurant le service public.

3.4.2.3 Modalité d'affectation des places au ponton

Dispositions générales :

L'attribution des places et horaires est proposée par l'autorité portuaire, en accord avec la capitainerie du port, en fonction notamment :

- des caractéristiques des navires.
- de la sécurité nautique.
- des impératifs de service public des liaisons maritimes départementales.
- du type de service assuré par le demandeur.
- de l'importance du trafic.
- des exigences particulières liées à la nature et à la configuration du ponton.

Elaboration des plannings prévisionnels d'occupation du ponton :

Les plannings d'attribution des places et horaires d'utilisation du ponton sont proposés par l'Autorité Portuaire et approuvés par la capitainerie sur la base des règles suivantes :

- Un navire extérieur au service public ne peut être accosté au ponton pour une opération commerciale pendant l'escale d'un navire du service public en opération commerciale. Toutefois, à titre dérogatoire et lorsque la durée de l'escale du navire du service public est supérieure à 45 minutes, ce dernier peut interrompre momentanément ses opérations pour une courte durée pour permettre au navire extérieur au service public d'effectuer des opérations d'embarquement et/ou de débarquement.

- Dans ce cas, les exploitants des navires extérieurs au service public doivent respecter strictement les créneaux horaires qui leur sont attribués, tant pour la présence au ponton que pour la conduite des opérations d'embarquement et/ou de débarquement.

- Un temps d'escale de 15 minutes minimum est pris en compte pour les navires transportant des passagers. Les temps d'escale plus courts qui pourraient être annoncés par les exploitants de tels navires ne seront pas pris en considération, car susceptibles de générer des difficultés dans la gestion des flux d'embarquement et/ou de débarquement.

3.4.3 Déplacement des navires

Conformément à l'article R5333-11 du code des transports, les officiers de port peuvent sur demande de l'autorité portuaire ordonner aux capitaines de déplacer leurs navires afin de répondre aux nécessités de l'exploitation.

Le fait qu'un navire n'ayant personne à bord, soit déplacé pour des raisons de sécurité ou d'exploitation, ne dégage en rien la responsabilité juridique et financière du capitaine, patron ou propriétaire.

3.5 – Les RIVES DU SCORFF

L'activité Réparation Navale située en Rive Gauche du Scorff fait l'objet d'un règlement spécifique annexé au présent arrêté - Annexe n°4 « Règlement général d'exploitation régissant les conditions d'accès et de fonctionnement aux installations de construction et de réparation navale de la SEM Lorient Kéroman ».

3.5.1. Désignation et affectation des postes.

3.5.1.1 - La Rive gauche (aval du pont GUEYDON)

La rive gauche du SCORFF se décompose de la façon suivante, du sud vers le nord (cf. annexe 5) :

- **Quai des TCD**

Le quai est réservé en priorité 1 à la réparation navale et en priorité 2 à du stationnement. Le trafic commercial est proscrit.

Caractéristiques du quai :

- Longueur du front d'accostage : 180 m
- Longueur du môle 1 : 109m
- Longueur du retour Nord : 52m
- Arase du quai : +6.46CM
- Charge d'exploitation : 3 t/m² (ramenée à 500kg/m² autour de la grue en fonctionnement dans un rayon équivalent à la contreflèche de la grue)
-

Equipements :

- 11 bollards de 50T
- 2 postes de distribution électrique (250KVA chacun) et eau potable sur le front d'accostage
- 1 poste de distribution électrique (50KVA) et eau potable sur le môle 1
- Eclairage d'ambiance (lanternes) et de travail (projecteurs)
- 6 ras débordoirs de 20x5m (avec passerelle d'accès et planchons de liaison 100kg/m²) dont la charge verticale admissible est de 500kg/m²
- Grue à tour électrique sur rail LIEBHERR 130 EC-B :
  - * Flèche portée : 40m
  - * Hauteur sous crochet : 41,6m
  - * Charge : 3,25 T à 40m
  - * Charge maxi : 8T à 18.2m

- **Poste 4**

Le poste 4 est réservé aux navires de l'Etat

- **Appontement pétrolier :**

Poste de stationnement.
Le platelage de l'appontement est inexploitable.
Le stationnement sur les ouvrages précités pourra être contraint par les entrée/sorties de FREMM et leur évitage.

- **Quai du Condé Sud :**

Charge d'exploitation maximale : 3 t/m²
L'accès maritime à la petite base du Scorff ne devra pas être obstrué afin de ne pas gêner les manœuvres des occupants des alvéoles

Les grutages sur le perré du Condé sont proscrits sauf autorisation spéciale

3.5.1.2– La Rive droite et le quai STOSSKOPF

Les postes d'armement de la rive droite du SCORFF, ainsi que le quai STOSSKOPF de la rive gauche du SCORFF sont affectés de manière permanente à NAVAL GROUP.

3.5.2. Manutentions :

Toute manutention sur zone doit faire l'objet d'une demande auprès de la capitainerie (lorient.capitainerie@finistere.gouv.fr) avec l'accord préalable du concessionnaire la SEM Lorient Keroman. Le formulaire est disponible auprès de la capitainerie ou en téléchargement sur le site : https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2023/05/formulaire_manutention_vierge_2023_VF.pdf

4- EFFETS DU LIBRE USAGE DE LA VOIE ET DES INSTALLATIONS PUBLIQUES

Les utilisateurs du port ne pourront élever aucune réclamation ni aucune demande d'indemnisation :

- En raison du trouble ou des interruptions de service résultant de mesures d'ordre ou de police ou de dispositions prises par les autorités compétentes, ou d'une cause quelconque résultant de l'usage de la voie et des installations publiques ;
- En raison de l'état des quais, des chaussées, des voies de circulation, des terre-pleins ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de leurs propres matériels ou sur les interruptions et dommages qui résulteraient du fait des détériorations provoquées ;
- En raison de la nature et de la configuration des ouvrages d'accostage, des quais, chaussées, et terre-pleins du port.

5- EXECUTION

Le président de la Région Bretagne est chargé, pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

6- MESURE DE PUBLICITE ET ENTREE EN VIGUEUR

Le présent règlement d'exploitation sera publié au recueil des actes administratifs de la Région et affiché à la capitainerie du port de Lorient.
Il entrera en vigueur dès sa signature.

L'arrêté du 18 février 2021 portant règlement d'exploitation du port de Lorient est abrogé.

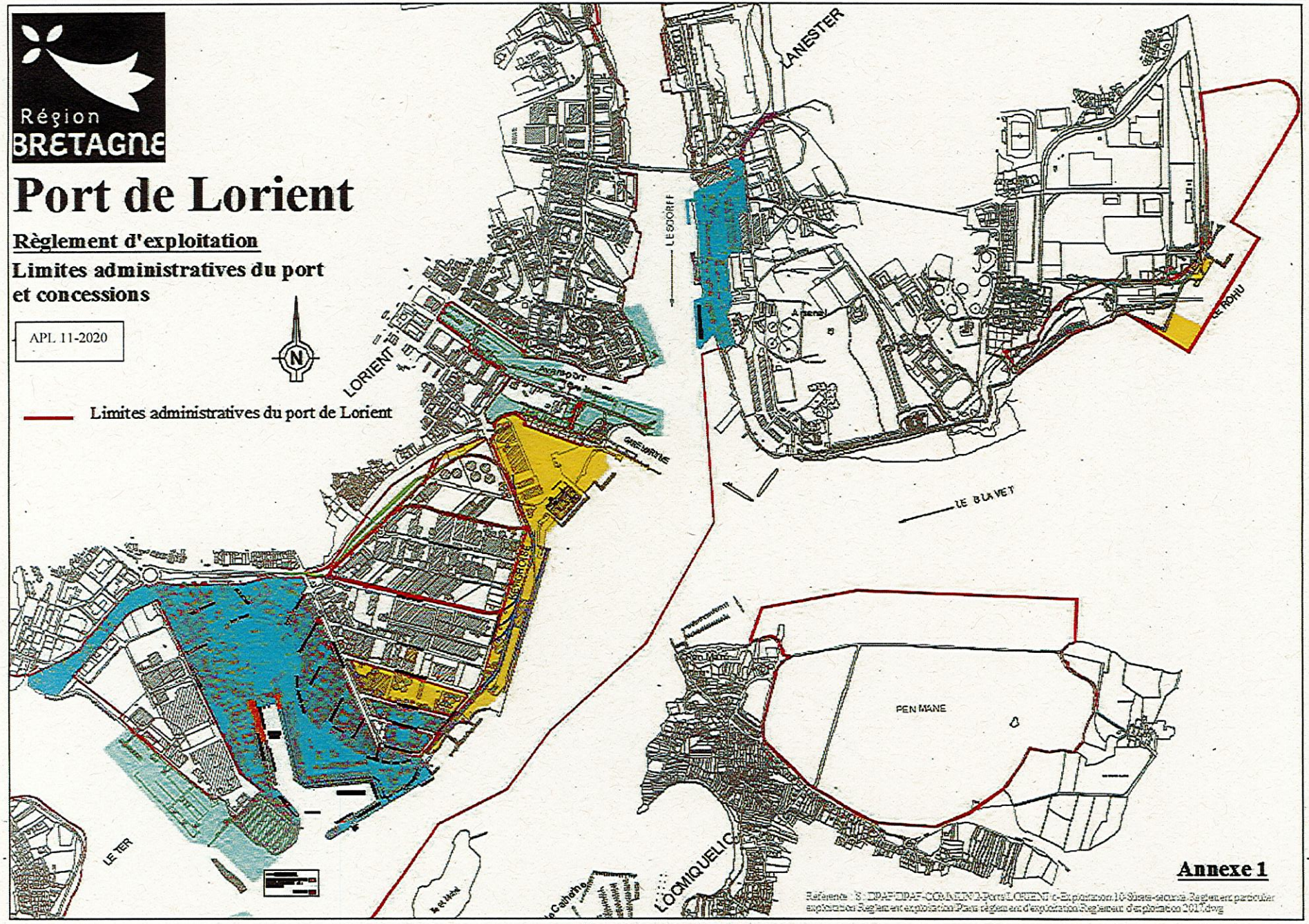
Fait à Rennes, le 19 SEP. 2023

Le Président du Conseil régional de Bretagne



Loïg CHESNAIS-GIRARD

ANNEXES


Région
BRETAGNE
Port de Lorient
Règlement d'exploitation
Limites administratives du port
et concessions
APL 11-2020
N
Limites administratives du port de Lorient
LORIENT
LANESTER
LE SCORFF
LE BLAVET
LE ROHU
PEN MANE
LOCMIQUELIC
LE TER
Annexe 1

Port de Lorient

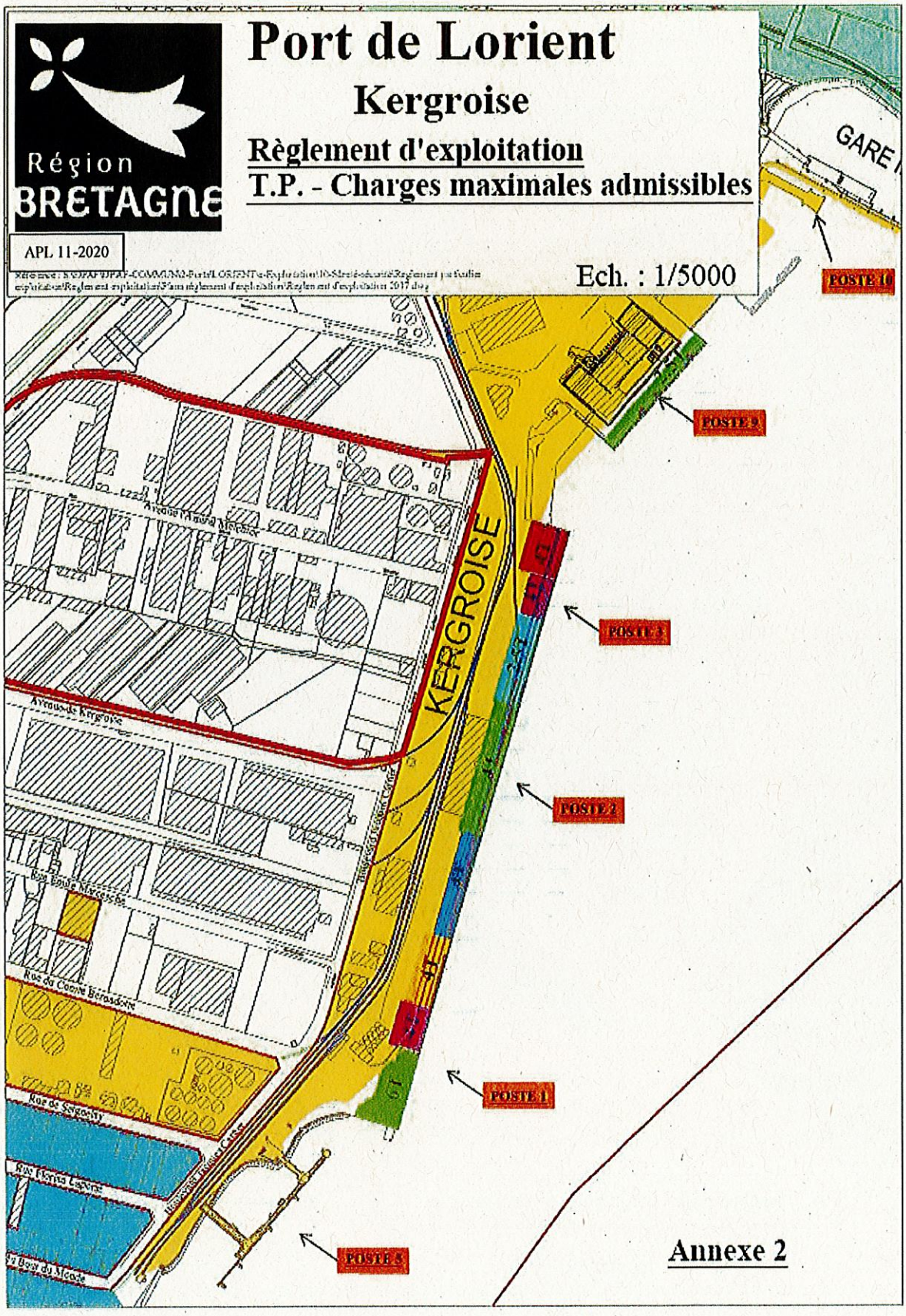
Kergroise

Règlement d'exploitation

T.P. - Charges maximales admissibles

APL 11-2020

Ech. : 1/5000



Annexe 2

Port de Lorient

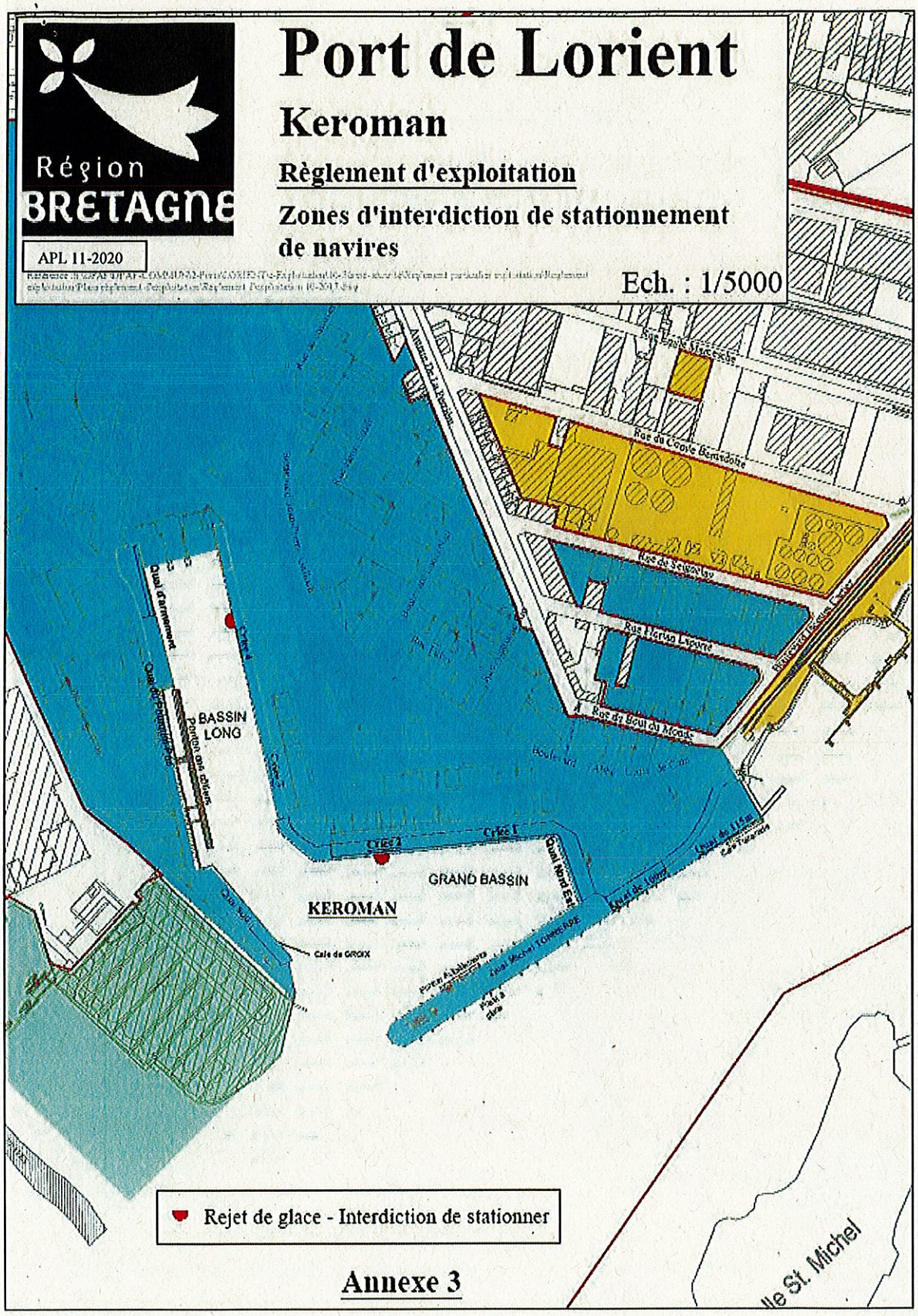
Keroman

Règlement d'exploitation

Zones d'interdiction de stationnement de navires

APL 11-2020

Ech. : 1/5000



Annexe 3

Port de Lorient

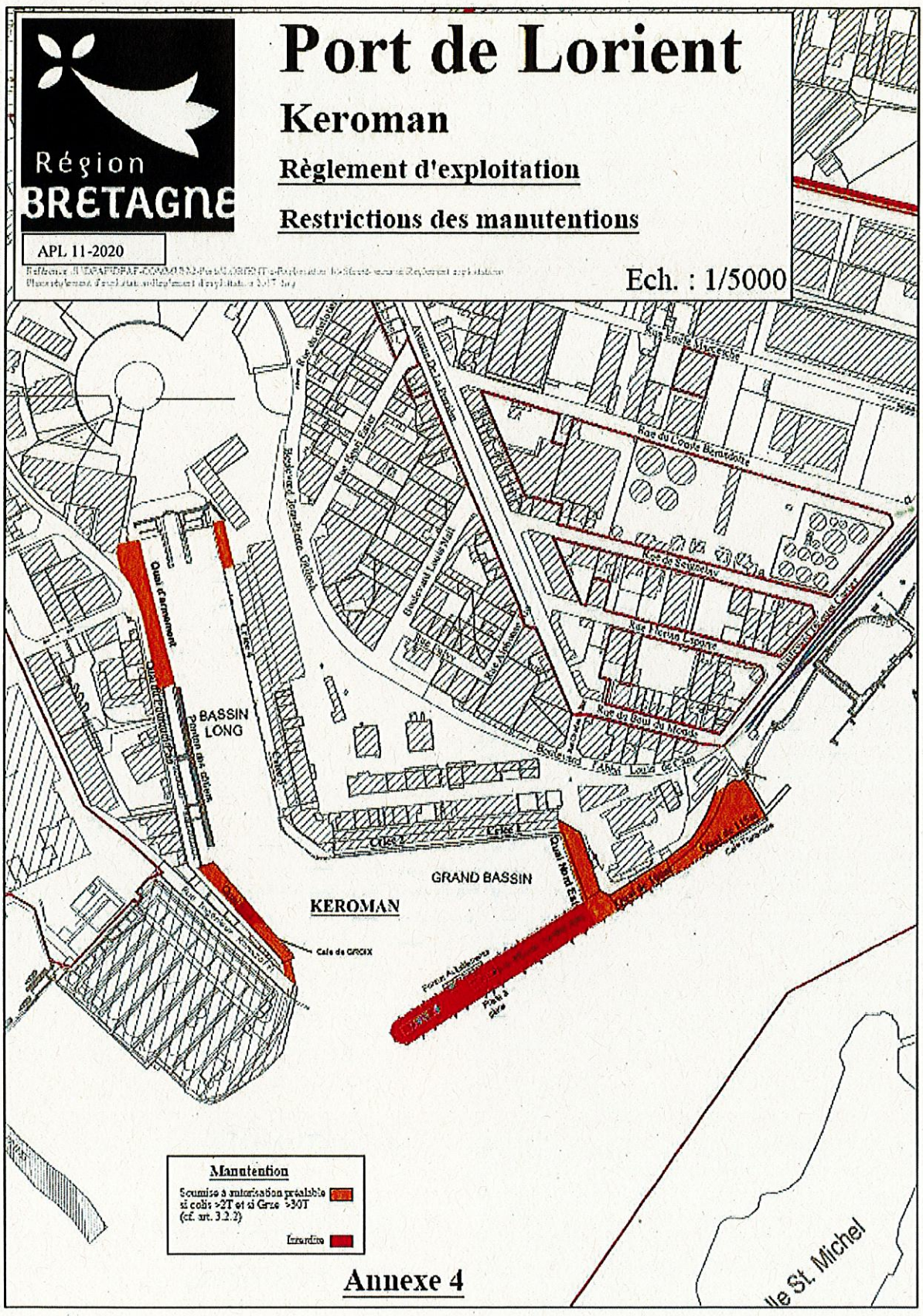
Keroman

Règlement d'exploitation

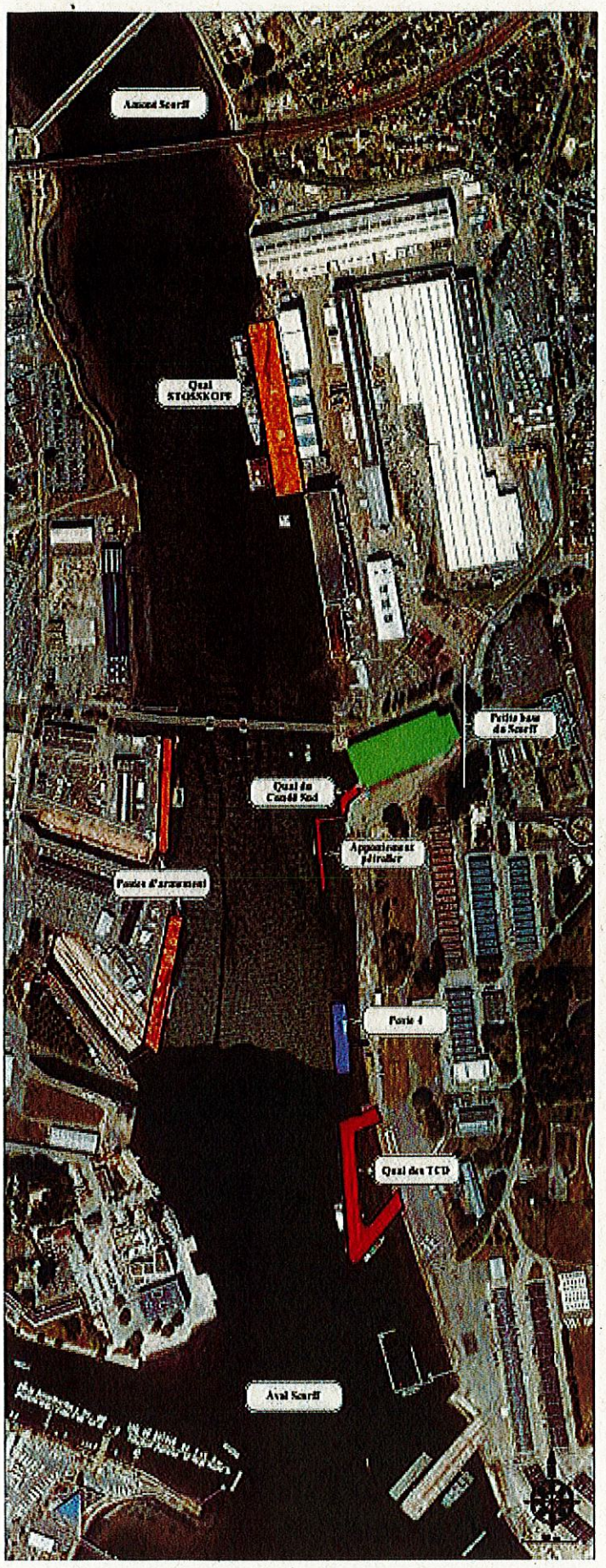
Restrictions des manutentions

APL 11-2020

Ech. : 1/5000



Annexe 4



Région BRETAGNE

Port de Lorient

Rive gauche du Scorff

Règlement d'exploitation

1: 5000

Annexe 5

Exploitants

- Région Bretagne
- Naval Group
- Etat
- SEM Lorient-Keroman

Annexe 6

LORIENT
PORT DE PÊCHE DE KEROMAN

**RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION
RÉGISSANT LES CONDITIONS D'ACCÈS ET DE FONCTIONNEMENT
AUX INSTALLATIONS DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION NAVALE
DE LA SEM LORIENT KEROMAN**

SOMMAIRE

Article 1	DEFINITIONS	PAGE 2
Article 2	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE CONSTRUCTION ET DE REPARATION NAVALE	PAGE 3
Article 3	CARACTERISTIQUES TECHNIQUES REQUISES DES NAVIRES CONFIES POUR UNE OPERATION DE LEVAGE	PAGE 4
Article 4	DEMANDE ET ORDRE D'ADMISSION SUR L'AIRE DE REPARATION NAVALE	PAGE 5
Article 5	OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT	PAGE 8
Article 6	OBLIGATIONS DE L'UTILISATEUR	PAGE 9
Article 7	ACCES DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT AVANT ET APRES LES OPERATIONS DE MANUTENTION	PAGE 9
Article 8	ACCES DES UTILISATEURS SUR L'ENSEMBLE DE L'AIRE DE REPARATION NAVALE	PAGE 10
Article 9	OBLIGATIONS TECHNIQUES A LA CHARGE DE CHAQUE PARTIE CONTRACTANTE EN CAS DE LEVAGE, ATTINAGE, MISE SUR BER	PAGE 11
Article 10	DUREE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE DE REPARATION NAVALE	PAGE 11
Article 11	CONSERVATION DU MATERIEL PAR LES UTILISATEURS	PAGE 12
Article 12	CONDITIONS DE TARIFICATION DU SERVICE RENDU PAR L'EXPLOITANT	PAGE 13
Article 13	RESPONSABILITES & ASSURANCE INCOMBANT A L'EXPLOITANT ET L'UTILISATEUR	PAGE 14
Article 14	PREVENTION DE LA POLLUTION	PAGE 16
Article 15	PRESCRIPTION EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT	PAGE 19

ARTICLE 1 DEFINITIONS

Pour l'application de ce règlement général d'exploitation il est convenu de l'application des définitions suivantes :

NAVIRE, BIEN CONFIÉ	▪ Navires à passagers, ▪ Bateaux de plaisance et grande plaisance, ▪ Navires militaires, ▪ Navires de servitude pour le pilotage, remorquage, transfert des passagers, ▪ Navires de pêche, ▪ Tout autre navire victime d'une avarie et au sujet duquel une intervention en urgence est nécessaire (sous réserve de la compatibilité de ses caractéristiques techniques avec la capacité de l'élévateur à bateaux) ▪ Tout autre engin flottant ou non (barge, pontons, moule de coque de bateau, colis divers...)
UTILISATEUR	Le propriétaire du navire ou bien confié ou son représentant dûment habilité. Plus généralement tout tiers demandant l'usage des installations de construction et de réparation navale de la SEM LORIENT KEROMAN.
CAPITAINERIE	L'officier de port et ses adjoints titulaires de pouvoirs de police.
L'EXPLOITANT	La SEM LORIENT KEROMAN qui, dans le cadre du contrat de concession avec l'autorité concédante gère les conditions d'accès aux infrastructures et outillages du pôle construction et de réparation navale.
L'AUTORITÉ CONCÉDANTE DE L'EXPLOITATION	La région BRETAGNE qui a concédé à la SEM LORIENT KEROMAN la gestion et l'exploitation des bâtiments et des équipements dédiés aux pôles halieutique et construction et réparation navale de Lorient.
ARRÊTÉ PRÉFECTORAL D'EXPLOITATION	Document administratif délivré par la préfecture du Morbihan en date du 8 juin 2004 qui décrit les conditions d'autorisation de l'exploitation de l'aire de réparation navale de LORIENT KEROMAN
DARSE	Zone de sortie et de remise à l'eau des navires comprenant les ouvrages et équipements, destinés aux navires confiés pour la bonne exécution de l'exploitation de l'élévateur à bateaux.
AIRE DE STATIONNEMENT DES NAVIRES	Terre-plein étanche et clôturé doté d'un système de récupération et de traitement des eaux de ruissellement destiné au stationnement des navires « à sec » durant leurs opérations de maintenance, d'entretien et de réparations.

CHEMIN DE ROULEMENT	Dallage béton situé entre la darse et l'aire de stationnement des navires destiné au roulage de l'élévateur à bateaux lors des opérations d'acheminement des navires vers la darse ou l'aire de stationnement des navires.
SYSTEME DE TRAITEMENT DES EAUX	Dispositif de récupération, d'acheminement et de traitement des eaux de carénage et de ruissellement, issues de l'aire de stationnement des navires.
AIRE DE RÉPARATION NAVALE	Le ou les ouvrages et équipements décrits dans les trois définitions précédentes et/ou constituant les zones de stationnement provisoires destinées aux navires avant et après manipulation par l'engin de levage (sortie et remise à l'eau) ainsi que pour les opérations de réparation, entretien et essai à quai.
POSTE	Emplacement dédié au stationnement des navires sur l'aire de réparation navale
ÉLÉVATEUR À BATEAUX et CHARIOT AUTOMOTEUR	Portique automoteur à sangles et chariot automoteur destiné aux opérations de manutention des navires confiés à l'exploitant
LOCAL TECHNIQUE	Bâtiment situé sur l'aire de réparation navale dans lequel est assuré notamment la production des énergies et des fluides

ARTICLE 2 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DU PÔLE DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION NAVALE (PÔLE CRN)

Les installations de construction et de réparation navale se situent sur deux sites :

·**le site de KEROMAN :** comprenant l'aire de réparation navale dotée d'un élévateur à sangles de 650T et d'un quai d'armement dédié.

·**La rive gauche du Scorff :** comprenant 220m de quai en eau profonde, équipé d'une grue et de surfaces à terre.

a/ L'aire de réparation navale de KEROMAN :

L'aire de réparation navale, où se situe l'élévateur à bateaux, est constituée des ouvrages suivants :

- **Quai d'armement :** 150 m.
- **Darse :** 60 x 14 mètres utiles (dimensions intérieures maximales).
- **Terre-plein de stationnement des navires :** 20 000 m².
- **Bâtiment accueil.**
- **Local technique :** un local technique est intégré au bâtiment visé ci avant. Les productions d'énergies et de fluides sont assurées dans ce local. La distribution est assurée par les bornes réparties sur l'aire de stationnement des navires (électricité, air comprimé, eau potable).

- **Dispositif de traitement des eaux de ruissellement et de lavage des coques,** y compris l'ensemble des réseaux de collecte et d'évacuation.

b/ La rive gauche du Scorff (zone TCD):

- **Quai d'armement de 160m :** pouvant être équipé de pontons avec passerelles d'accès.
- **Quai d'armement de 60m.**
- **Appontement pétrolier de 85m :** Pour stationnement des navires sans travaux.
- **Une grue sur rail :** couvrant l'intégralité des quais capacité 8T (3,2T à 40m).
- **Un terre-plein :** de 10000m² avec système de retraitement des eaux pluviales.
- **Local technique :** un local technique permet d'assurer les productions d'énergies. La distribution est assurée par 3 postes répartis sur le long des quais (électricité, eau).

ARTICLE 3 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES REQUISES DES NAVIRES CONFIÉS POUR UNE OPÉRATION DE LEVAGE

Ne peuvent être admis en levage par l'élévateur que les navires dont les caractéristiques répondent aux conditions maximales rappelées ci-après :

- Poids des unités à lever inférieur à 650 tonnes.

- Largeur comprise entre 4,50m et 13m (largeur intérieure de la darse de levage : 14m).

- Par dérogation à ce qui précède, l'utilisateur peut demander à ce que son navire, qui ne répond pas aux caractéristiques de largeur, de longueur définies ci-dessus soit néanmoins levé.

Dans ce cas, il doit obligatoirement fournir à l'exploitant les plans du navire établis par le constructeur.

L'exploitant décide alors d'accepter le levage du navire ou non, en fonction des caractéristiques du navire (de la répartition des charges notamment) et des capacités techniques de l'engin de levage (sur avis de son constructeur si besoin).

En aucun cas un navire d'un poids supérieur à 650 tonnes ne peut être levé (sauf en cas de validation par un expert naval et en sa présence - cf. test de charge à +15% de la capacité maximale)

Pour les navires dont les caractéristiques techniques ne permettent pas l'utilisation de l'élévateur à bateaux exploité par la SEM LORIENT KEROMAN, l'utilisateur pourra faire appel à un opérateur spécialisé extérieur après l'accord préalable et écrit de l'exploitant.

Dans cette hypothèse il appartiendra à l'utilisateur et à cet opérateur extérieur de convenir eux-mêmes de la conformité de l'opération de levage par rapport :

- D'une part à la réglementation
- D'autre part aux caractéristiques techniques du bateau confié à cet opérateur extérieur.
- Et enfin aux limites de caractéristiques techniques des ouvrages devant supporter la manipulation (charges des quais, pression des sols...)

ARTICLE 4 DEMANDE ET ORDRE D'ADMISSION SUR L'AIRE DE RÉPARATION NAVALE

4.1 Demande d'utilisation de l'élévateur à bateaux

Le propriétaire du navire ou son représentant dûment habilité qui désire utiliser l'élévateur à bateaux doit adresser une demande écrite préalable à l'exploitant et remplir le contrat-type tel qu'il figure en annexe 1.

La demande doit être effectuée en complétant et signant un document intitulé « conditions particulières d'exploitation » et contenir les renseignements ci-après :

- Désignation du navire et son immatriculation, ou désignation de tout bien confié.
- Ses dimensions et jauge officielles avec dossier comprenant : plans et abaques du navire, détail des appendices et des quilles antiroulis,
- Son tirant d'eau avant et arrière à la présentation à l'exploitant,
- Le déplacement lège du navire ou en état de jauge normale d'armement et au cas où l'exploitant autoriserait la montée du navire partiellement surchargé, le poids de la surcharge,
- Le jour pour lequel l'usage de l'élévateur à bateaux est demandé,
- La durée du séjour sur le terre-plein,
- Le motif pour lequel l'usage de l'élévateur à bateaux est demandé ainsi que la liste des principaux travaux à effectuer.

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

Les demandes signées par des chantiers de réparation ou toutes les autres personnes non dûment mandatées par le propriétaire du navire confié ne sont pas admises.

Les demandes sont inscrites dans l'ordre de leur production sur le registre de l'exploitant.

Il sera indiqué à l'utilisateur la date prévisionnelle de l'opération.

Cette date peut être modifiée par l'exploitant moyennant un préavis de 24 heures.

Dans le cas où l'exploitant est sollicité par un navire en état d'urgence, celui-ci devient prioritaire et le respect du préavis ne s'applique donc pas (voir art 4.2).

La désignation des postes à quai (quai d'armement sur le site de KEROMAN, ainsi que les quais du site de la rive gauche du Scorff) appartient à l'exploitant.

Aucun utilisateur n'est admis à stationner en dehors des places désignées dans les conditions susmentionnées sous peine de poursuites.

4.2 Organisation des mouvements

Lorsque qu'un poste est libre, ou sur le point de le devenir, l'exploitant en avise, vingt-quatre heures à l'avance, l'utilisateur, et indique l'horaire auquel le mouvement est programmé. Cette information peut être faite par lettre, télécopie, courrier électronique ou téléphone.

La priorité est toujours accordée à l'antériorité du rang d'inscription.

En cas de contestation sur une manutention ou l'affectation d'un poste, l'exploitant statue en dernier ressort.

Lorsque qu'un navire inscrit ne se présente pas à l'heure convenue, une nouvelle date lui est assignée. Si le navire n'est pas prêt à cette seconde date, le numéro d'inscription est annulé et les arrhes restent acquises à l'exploitant.

Les navires d'un même armement peuvent intervertir leur ordre d'entrée avec l'accord de l'exploitant

Il est accordé un droit de priorité pour les navires en avarie majeure (navire hors d'état de flottabilité, navire menaçant ruine) ainsi que pour un motif d'intérêt général dont l'appréciation appartient d'abord à la Capitainerie puis, en second ressort, au représentant de l'exploitant ou de l'autorité portuaire.

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

En cas d'arrêt de fonctionnement non programmé de l'élévateur à bateaux pour réparation, révision, circonstances exceptionnelles ou force majeure (hypothèse de conditions météorologiques défavorables par exemple) **les navires inscrits qui ne pourront être admis ne pourront réclamer aucune indemnité ;** l'ordre d'inscription reste inchangé dès la reprise du fonctionnement de l'élévateur.

Les navires bloqués sur le terre-plein ne pourront réclamer aucune indemnité pour couvrir d'éventuelles pertes d'exploitation et les frais encourus liés à cette situation, exception faite du coût du stationnement sur le terre-plein qui ne leur sera pas facturé pour la durée de stationnement supplémentaire liée à ces circonstances.

4.3 Calendrier d'utilisation

La date prévue d'utilisation de l'élévateur est calculée d'après les demandes antérieurement reçues et en tenant compte des priorités ci-après :

1. Navires en avarie comme décrit dans le paragraphe 4.2.

2. Carénages et visites de sociétés de classification reconnues ne durant pas plus d'une journée.

Les opérations de remise à l'eau sont prioritaires sur les opérations de mise à sec.

4.4 Conditions générales d'utilisation

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

L'exploitant a le droit de refuser l'admission sur l'aire de réparation navale d'un navire en raison :

- soit de son état,
- soit de considérations techniques : dimensions, stabilité, résistance structurelle.
- soit de la fourniture de renseignements incomplets ou manifestement erronés,
- soit de précédentes factures demeurées impayées.
- soit de conditions météorologiques défavorables.

Dans ce dernier cas, les arrhes versées par l'utilisateur lui sont remboursées

Les utilisateurs sont tenus d'assister aux opérations de levage et d'attinage de leurs navires.

La sortie et la mise à l'eau des navires se font les jours ouvrés, pendant les heures de travail usuelles.

Toutefois, l'exploitant peut faire effectuer ces manœuvres en dehors de ces jours et de ces heures, s'il le juge utile et possible moyennant une majoration du tarif (art.12.1).

Les utilisateurs doivent mettre à la disposition du préposé de l'exploitant assumant les responsabilités de chef de l'équipe affecté à l'utilisation de l'élévateur à bateaux, tous les renseignements dont celui-ci pourrait avoir besoin pour assurer un bon attinage.

Les utilisateurs doivent se conformer aux instructions du préposé de l'exploitant affecté aux responsabilités de manœuvre de l'élévateur à bateaux, en particulier pour :

- le réglage du tirant d'eau, du lest ou de la cargaison des navires présentés,
- les manœuvres à effectuer à la montée et à la descente. La prise en charge par l'exploitant démarre à partir du moment où le bateau ne fait plus appel à ses moyens propres de propulsion et de direction et se termine lorsque le navire est largué, autonome et en capacité de manœuvrer.

Le préposé en charge de la responsabilité de l'exploitation de l'élévateur à bateaux indique à l'utilisateur le nombre d'hommes de l'équipage dont la présence est jugée nécessaire pour assurer la manœuvre.

Le navire doit être muni des amarres, des défenses et matériels propres à assurer la sécurité pendant les opérations de levage. Par sécurité, l'exploitant utilise ses propres amarres et non celles de l'utilisateur

Le préposé de l'exploitant, agissant en qualité de chef de l'équipe affectée à la manœuvre de l'élévateur à bateaux, pourra demander à l'utilisateur qui sera tenu de lui fournir, un schéma indiquant les dimensions, la différence des tirants d'eau et les formes des parties inférieures de la coque.

L'entrée ou la sortie de la darse doit se faire **propulseurs débrayés**.

S'il le juge nécessaire et en particulier pour une première sortie d'eau sur l'aire de réparation, le chef de l'équipe affectée à la manœuvre de l'élévateur à bateaux pourra demander le concours d'un ou deux plongeurs (2 par sécurité) pour s'assurer du bon positionnement des sangles. Le coût de cette intervention est à la charge de l'utilisateur (en général systématiquement fait pour les gros bateaux)

4.5 Suspension des opérations

La suspension des opérations pourra être ordonnée sans que l'utilisateur puisse avoir droit à aucune indemnité dans les deux circonstances suivantes :

- D'une part **lorsqu'il y a danger à continuer le travail** sur tout ou partie de l'aire de réparation navale, cette notion étant appréciée par le préposé de l'exploitant en charge de la surveillance et de la sécurité de l'opération ou encore la capitainerie,

- D'autre part **lorsqu'il y a inconvénient à continuer le travail** parce que les appareils ou engins mobiles doivent être obligatoirement déplacés sur tout ou partie de l'aire de réparation navale.

ARTICLE 5 OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT

Comme cela est spécifié à l'article 4.4 ci-dessus l'exploitant est tenu de mettre les installations et appareils à disposition des utilisateurs ainsi que le personnel nécessaire pour les faire fonctionner pendant les jours ouvrés et pendant les heures réglementaires de travail sur la plateforme de réparation navale.

Toutefois, il peut faire effectuer les manœuvres en dehors de ces jours, s'il le juge utile et possible (art.4.4) notamment en fonction des contraintes de marée et du tirant d'eau du navire.

L'exploitant réalise toutes les opérations nécessaires à la mise à sec sur l'aire de stationnement des navires et leur remise à flot à savoir de manière formelle et limitée :

- La manœuvre de présentation et de sortie des navires sur nos installations,
- le levage du navire confié et sa remise à flot,

- le transport jusqu'au poste affecté au navire levé,

- l'attinage ou la mise sur ber (si l'utilisateur en fait la demande),

- le levage à nouveau pour la remise à flot du navire confié, le replacement sur le site ou pour toute opération nécessaire liée à un changement de pièce en cours de réparation ...

Par ailleurs, l'exploitant délivre les badges aux utilisateurs ainsi qu'aux entreprises de réparation navale qui en font la demande, pour la fourniture des fluides (eau, électricité, air comprimé).
Les badges devront être restitués à la fin du chantier.

Toutefois, avant la délivrance d'un badge, l'exploitant s'assure auprès de l'utilisateur ou des entreprises de réparation navale, que celui-ci ou celles-ci dispose(nt) des matériels et outils adaptés aux bornes de distribution.

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

ARTICLE 6 OBLIGATIONS DE L'UTILISATEUR

L'utilisateur est tenu de mettre son navire à disposition de l'exploitant de l'élévateur à bateaux dans les conditions ci-après :

6.1 Opérations préalables à la prise en charge du navire dans la darse par l'élévateur à bateaux, c'est-à-dire pour effectuer sa sortie de l'eau

Le navire doit être stationné par l'utilisateur dans la darse, muni des amarres et défenses dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale.

6.2 Opérations préalables à la prise en charge du navire sur le terre-plein de stationnement par l'élévateur à bateaux c'est-à-dire pour sa remise à l'eau

Le navire doit être préparé par son utilisateur muni des amarres et défenses dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale.

6.3 Opérations suivant la remise à l'eau du navire par l'élévateur à bateaux dans la darse

Le navire doit être évacué de la darse par l'utilisateur après remise à l'eau muni des amarres et défenses.

Dans le cas où le navire est stationné ensuite à proximité de la darse sur un des ouvrages de l'aire de réparation navale, l'utilisateur positionnera son navire dans les conditions stipulées par le responsable de l'aire de réparation navale ou la Capitainerie du port.

Stationné à quai, dans ou à proximité de la darse, ou une fois le navire positionné sur le terre-plein, l'utilisateur assume la garde de son navire et du matériel qu'il utilise.

ARTICLE 7 ACCÈS DES NAVIRES AUX POSTES DE STATIONNEMENT A FLOT

L'utilisateur doit stationner son navire sur l'un des quais d'armement (Du Pourquoi Pas ou des TCD), en attente des opérations de manutention, dans les conditions stipulées par le responsable du pôle réparation navale ou à défaut par la capitainerie du port.

L'amarrage du navire est réalisé par l'utilisateur conformément aux prescriptions de l'exploitant et devra s'assurer des consignes d'amarrage suivantes concernant le quai des TCD:

- En présence d'un vent d'une vitesse inférieure ou égale à 72 km/h, le navire peut être amarré aux ras débordoirs.
- Dès que le vent est supérieur à 72 km/h, tout navire dont la surface transversale est supérieure à 30m², doit reprendre les amarres de pointe sur les bollards du quai.

L'utilisateur est tenu d'informer l'exploitant de la venue d'engins sur les quais d'armement (Pourquoi pas et TCD), ainsi que lors de débarquement de matériels, de matériaux et d'équipements. Il est rappelé que l'entreposage, de matériels, matériaux, déchets..., demeure

temporaire et la zone mise à disposition doit impérativement être dégagée et remise à l'état initial **avant** le départ du navire.

Mesures d'accès, de stockage et de stationnement, particulières au quai des TCD :

- Le Quai des TCD ne bénéficie pas d'un accès libre (le public y est interdit), y compris durant les plages normales d'ouverture (8h à 12h et 13h30 à 17h30). Des barrières pivotantes en interdisent l'accès. Les personnels ayant nécessité à rentrer sur le site, en feront la demande auprès du responsable du pôle CRN qui leur fera remettre un badge ou un digicode provisoire dont la validité correspond à la durée de leur intervention.

- Les différents services, accès à la distribution de fluides (eau et électricité) se font par l'intermédiaire d'un agent du pôle CRN qui délivrera les adaptateurs adéquats et vérifiera la bonne installation et la bonne utilisation des moyens mis à disposition.

- La location de la grue sur rails desservant le quai est prévue uniquement avec un conducteur du pôle CRN. Le planning d'utilisation de la grue et de mise à disposition de son personnel de conduite, dûment habilité, est tenu par le responsable du pôle de réparation navale. Un ordre chronologique de passage est établi en fonction de l'ordre d'arrivée des demandes. De surcroit, un délai de prévenance de 24h est souhaitable pour favoriser la bonne organisation des manutentions.

- Le stockage de colis à proximité de la grue dans sa zone de stationnement de repos, à l'extrémité sud du quai, est interdit, dans un rayon de 6m, mesuré à partir des points extrêmes des bogies de la grue.

- En exploitation courante, la charge d'exploitation du quai (stockage de colis, circulation...) doit être limitée dans la zone d'influence de la grue. Ainsi, la charge d'exploitation devra être limitée à 0.5t par m² sur une surface dont tous les points sont à une distance inférieure à 6m des points extrêmes des bogies de la grue.

ARTICLE 8 ACCÈS DES UTILISATEURS SUR L'ENSEMBLE DE L'AIRE DE RÉPARATION NAVALE

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

De même, la circulation et le stationnement obéissent à des règles indiquées par le responsable du site, règles qui peuvent être formalisées par un marquage au sol ou une délimitation des surfaces par un barriérage ou tout autre moyen.

ARTICLE 9 OBLIGATIONS TECHNIQUES À LA CHARGE DE CHAQUE PARTIE CONTRACTANTE EN CAS DE LEVAGE, ATTINAGE, MISE SUR BER

9.1 Obligations techniques à la charge de l'utilisateur

- Tout navire entrant dans la darse devra se présenter stable et droit.
- L'exploitant est en droit d'imposer à l'utilisateur la vidange et l'évacuation de tout ou partie de son carburant, de son eau douce restée à bord, ou tout autre équipement ou dispositif avant les opérations de levage, notamment dans le cas d'un dépassement constaté du poids du navire déclaré. Cette vidange est à la charge de l'utilisateur.
- Dans le cas d'avarie rendant l'une et/ou l'autre des deux obligations précitées irréalisables, l'entrée dans la darse et/ou au quai d'armement n'a lieu, que sur l'ordre express de la Capitainerie et aux risques et périls de l'utilisateur.

9.2 Obligations techniques à la charge de l'exploitant

L'exploitant est responsable :

- À titre principal de la manœuvre de l'élévateur à bateaux,
- À titre subsidiaire de l'attinage ou de la mise sur ber du navire, dans la mesure ou l'utilisateur n'a pas confié cette préparation à un autre prestataire ou a voulu effectuer lui-même le calage du navire. Dans les derniers cas, la responsabilité du gestionnaire se limite aux actions réellement engagées par lui.

ARTICLE 10 DURÉE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR L'AIRE DE RÉPARATION NAVALE

10.1 Prolongation du délai des travaux

Sauf cas exceptionnels, la durée d'occupation d'un poste par un navire est limitée à la durée précisée lors de son inscription.

Cette durée ne peut être prolongée sans l'autorisation expresse de l'exploitant.

A l'expiration du délai initial ou du délai supplémentaire fixé par l'exploitant l'utilisateur est tenu de libérer le poste occupé.

Faute de libérer les lieux dans les délais impartis, l'exploitant peut mettre l'utilisateur en demeure de libérer les lieux sans délai.

Dans le cas où l'utilisateur n'obtempère pas deux situations sont applicables :

Première situation : **Si le navire peut flotter** et que toutes les mesures nécessaires pour hâter l'achèvement des réparations ne sont pas prises par l'utilisateur dans le sens des recommandations écrites de l'exploitant

Dans les 24 heures qui suivent la réception de ces recommandations par l'utilisateur ce dernier est réputé reconnaître à l'exploitant le droit de faire descendre le navire sans attendre la fin des réparations (notamment s'il ne juge pas suffisant le nombre d'ouvriers employés à celles-ci).

Dans ce contexte précis l'exploitant pourra ordonner le levage et la mise à l'eau du navire, le tout aux frais, risques et périls de l'utilisateur.

Deuxième situation : **Si le navire ne peut pas flotter**
Dans ce cas les redevances d'occupation qui sont applicables à l'utilisateur seront majorées selon les conditions indiquées ci-dessous.
De plus, si cela s'avère nécessaire pour assurer la flottabilité du navire, l'exploitant pourra faire effectuer, aux frais et risques de l'utilisateur, les réparations de fortune nécessaires permettant la conduite nécessaire du navire en un point quelconque du domaine maritime de la Concession.
A partir de ce moment, concédant et exploitant sont dégagés de toute responsabilité concernant le navire.

Conditions d'application de la tarification majorée dans les deux situations

La durée du séjour dépassant celle indiquée par l'utilisateur dans sa demande initiale donne lieu à l'application d'une tarification majorée de :
- 25 % pour les 2 premiers jours dépassant la durée indiquée,
- 50 % pour les trois jours suivants,
- 100 % pour les jours suivants.

L'intégralité des conséquences nées du retard, et notamment les éventuelles pertes d'exploitation subies par d'autres utilisateurs, sont à la charge de l'utilisateur à l'origine du décalage.

10.2 Non commencement ou interruption des travaux

Lorsque l'utilisateur d'un navire installé sur le terre-plein de l'aire de réparation navale ne peut pas commencer ou doit interrompre ses réparations pour une raison indépendante de l'autorité concédante ou de l'exploitant, ce dernier peut décider de faire descendre le navire afin de ne pas gêner les autres utilisateurs.

Cette décision est notifiée à l'utilisateur dans les plus brefs délais.

Le navire reprendra éventuellement rang après dépôt d'une nouvelle demande par l'utilisateur.

L'ensemble des prestations et services utilisés lui seront facturés.

ARTICLE 11 CONSERVATION DU MATÉRIEL PAR LES UTILISATEURS

11.1 Matériels des utilisateurs

Les utilisateurs ont la charge de la conservation du matériel déposé par eux sur le terre-plein ou sur le quai d'armement et aucune responsabilité ne peut incomber à l'exploitant en raison de pertes ou de dommages concernant le dit matériel sauf s'il résulte d'une dette de responsabilité qui lui est imputable pendant l'exécution des opérations de manutention de l'élévateur à bateaux.

11.2 Matériels donnés en location par l'exploitant

Les utilisateurs doivent, en outre, assurer la garde et la conservation du matériel qui leur aura été loué par l'exploitant.

Les outils et tous objets accessoires appartenant aux installations de l'aire de réparation navale, doivent être rendus et placés par les utilisateurs suivant les indications du chef de l'équipe affecté à l'aire de réparation navale, qui en vérifie l'état : toute perte ou toute dégradation engage la responsabilité de l'utilisateur qui doit supporter les frais de réparation ou de remplacement.

Dans le cas de la mise à disposition de tours escalier appartenant à l'exploitant, servant à l'accès à bord des navires, stationnant sur le terre-plein, la mise en place est effectuée par le personnel formé de l'exploitant. Tout déplacement ou repositionnement ne peut être réalisé que par les personnels de l'exploitant, formé pour ces opérations. Tout démontage, d'éléments de la tour escalier est formellement interdit car il porte directement préjudice à sa résistance, voire à sa stabilité.

L'utilisateur et les entreprises de réparation navales avec lesquelles ce dernier a directement contracté ayant effectué une prestation pour le compte de celui-ci veillent à enlever le matériel utilisé pendant la durée du séjour du navire sur l'aire de réparation navale.

A défaut, après une mise en demeure effectuée par l'exploitant à laquelle il ne serait pas fait de droit dans le délai que celui-ci indiquerait, ce matériel sera enlevé par les soins de l'exploitant aux frais de l'utilisateur.

ARTICLE 12 CONDITIONS DE TARIFICATION DU SERVICE RENDU PAR L'EXPLOITANT

12.1 Tarifs, redevances et paiement

Les tarifs des prestations effectuées par l'exploitant ainsi que le montant des redevances de séjour sont détaillés dans le barème des tarifs d'outillage et de services de la SEM LORIENT KEROMAN.

Ces tarifs d'outillage sont revus tous les ans et approuvés par l'autorité concédante.

Au montant des redevances s'ajoutent, le cas échéant, et sont exigibles dans les mêmes conditions :

- les dépenses exposées d'office par l'exploitant en application des dispositions du présent règlement,
- les dépenses engagées en vue de la remise en état des installations.

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

La participation à l'élimination de ses déchets est intégrée dans la facture payée par l'utilisateur lors du départ du navire.

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

12.2 Réduction de la durée d'utilisation de l'aire de réparation navale

Sans objet.

12.3 Décompte des journées de stationnement

La durée de séjour sur le terre-plein est évaluée en jours, sous déduction de ceux non ouvrables lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés pour les réparations.

Les jours se comptent de minuit à minuit.

Par conséquent, La journée de montée n'est pas comptabilisée, alors que celle de sortie le sera toujours, quelle que soit l'heure à laquelle s'effectue l'opération.

L'exploitant pourra également appliquer, conformément au barème d'outillage, un tarif comprenant la montée du navire, son séjour sur le terre-plein, le carénage et la descente.

12.4 Utilisation et décompte des fluides consommés

La délivrance des fluides à l'utilisateur est soumise au paiement des quantités utilisées au niveau du poste du navire. Un bilan de la consommation sera réalisé lors du départ du navire et la prestation lui sera facturée.

L'utilisation de matériel induisant des nuisances sonores (ex : groupes électrogènes, compresseur...) devra faire l'objet d'une autorisation expresse du responsable de site.

ARTICLE 13 RESPONSABILITÉS ET ASSURANCES INCOMBANT A L'EXPLOITANT ET L'UTILISATEUR

13.1 Responsabilités

13.1.1 Responsabilités incombant à l'exploitant

A. du fait de l'exploitation de l'élévateur à bateaux

L'exploitant assume les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir par suite de dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs et non consécutifs causés :

- soit l'utilisateur,

- soit à des tiers,

du fait de la conception et de l'exécution matérielle des SEULES OPERATIONS SUIVANTES SUR LE NAVIRE CONFIE par l'utilisateur à savoir :

- le levage du navire confié,
- le transport et la manutention jusqu'au poste affecté au navire levé,
- l'attinage ou la mise sur ber sauf si l'utilisateur a confié cette prestation à un tiers,
- le levage à nouveau pour la remise à flot du navire confié, le replacement sur le site ou toute opération nécessaire lié à un changement de pièce lors de la réparation...

Compte tenu de ce qui précède aucune responsabilité, de quelque nature que ce soit, ne peut être mise à la charge de l'exploitant :

- D'une part **avant** la phase de démarrage de levage du navire confié,
- D'autre part **après** la fin de la phase de la remise à l'eau du navire confié.

La prise en charge par l'exploitant démarre à partir du moment où le bateau ne fait plus appel à ses moyens propres de propulsion et de direction et se termine lorsque le navire est largué, autonome et en capacité de manœuvrer.

L'utilisateur déclare **renoncer à recours contre l'exploitant au-delà de 5.000.000€** par suite d'un sinistre au navire confié survenant pendant toutes les opérations décrites de manière formelle et limitée au présent paragraphe 13.1.1.A (dommages directs au navire confié ainsi que les pertes financières en résultant inclues)

B. Responsabilité incombant à l'exploitant du fait de la mise à disposition de l'aire de réparation navale pour les opérations autres que celles visées au paragraphe « 13.1.1 A »

L'exploitant assume les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir (dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs et non consécutifs) ayant pour origine :

- **Soit une réclamation de l'utilisateur fondée sur un rapport contractuel** par suite d'une erreur, faute, omission commise dans l'exécution des obligations qui lui incombe et qui sont mentionnées au présent règlement général d'exploitation,

- **Soit une réclamation d'un tiers fondée sur un rapport délictuel** en application des dispositions légales du code civil (articles 1382 et suivants)

Il est rappelé que la facturation de l'utilisation de l'aire de réparation navale du port de pêche de KEROMAN consiste en une redevance pour services rendus assortie d'une redevance d'occupation temporaire du domaine public.

Aucun gardiennage n'étant assuré par l'exploitant, l'utilisateur assume seul la responsabilité de la garde de son navire.

13.1.2 Responsabilités incombant à l'utilisateur

L'utilisateur assume les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir (dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs et non consécutifs) du fait de l'utilisation de l'aire de réparation navale de KEROMAN et découlant :

- **Soit d'une réclamation de l'exploitant fondée sur un rapport contractuel** par suite d'une erreur, faute, omission commise dans l'exécution des obligations qui lui incombe et qui sont mentionnées au présent règlement général d'exploitation,

- **Soit d'une réclamation d'un tiers fondée sur un rapport délictuel** en application des dispositions légales du code civil (articles 1382 et suivants)

Dispositions spécifiques concernant les dommages causés par l'utilisateur aux biens de l'exploitant

L'utilisateur est responsable des avaries, détériorations qui seraient causées à l'élévateur à bateaux et à ses accessoires ainsi que des pertes de matériel et d'équipements de l'exploitant :

- D'une part pendant les opérations de montée et de descente du navire confié,
- D'autre part pendant la durée de stationnement du navire sur l'aire de réparation navale de KEROMAN quand ces détériorations sont la conséquence directe de l'état de son navire, ou causées par son personnel ou les entreprises mandatées par ses soins pour intervenir sur son navire.

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

13.2 Obligations d'assurances

13.2.1 Obligations d'assurances incombant à l'exploitant

L'exploitant déclare avoir souscrit une police d'assurance de responsabilité civile ; le montant des garanties figure en annexe 2 au présent règlement général d'exploitation.

13.2.2 Obligations d'assurances incombant à l'utilisateur

L'utilisateur déclare avoir souscrit une police d'assurance de responsabilité civile et s'engage à communiquer les coordonnées de l'assureur ainsi que le n° de contrat, à l'exploitant.

ARTICLE 14 PRÉVENTION DE LA POLLUTION

14.1 Avant l'opération de levage

Les obligations suivantes sont à la charge de l'utilisateur :

- Le navire doit avoir évacué sa cargaison et nettoyé ses cales de tous résidus. Les cales de navires de pêche ne contiendront donc plus de poisson, coquillages, ou de déchets de poissons ou coquillages. Un contrôle pourra être effectué par un préposé de l'exploitant
- A la demande de l'exploitant les engins de pêche et autres matériels seront débarqués avant le levage du navire confié pour être stockés sur le quai d'armement, à l'emplacement prévu à cet effet.
- En tout état de cause le propriétaire devra présenter son navire, dans les conditions d'équilibre et de chargement, préconisées par l'architecte et le constructeur du navire.

14.2 Durant la mise à terre du navire

Les obligations suivantes sont à la charge de l'utilisateur :

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

- Les eaux de fond de cale des navires, ainsi que les eaux noires ou grises des navires devront être pompées et évacuées par des opérateurs spécialisés à la demande de l'utilisateur.

L'organisation et la prise en charge de ces opérations doivent être assurées par l'utilisateur.

14.3 Lors des opérations de carénage, sable et de réparation en général

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

- L'exploitant veillera au nettoyage complet par balayage et récupération des résidus et des déchets solides d'un poste **avant la mise à terre d'un navire** et, de la même manière, il veillera au nettoyage du poste **lors de la remise à flot du navire.**

- Le nettoyage du poste pendant l'occupation et au départ du navire est réalisé sous la responsabilité de l'Utilisateur. Cependant, si le nettoyage n'est pas effectué par ce dernier l'exploitant peut y pourvoir d'office par ses propres préposés ou par des prestataires de services qualifiés, aux frais et risques de l'utilisateur.

- Le nettoyage des voies de roulement de l'élévateur et des parties communes étanchées sur l'aire, en dehors des postes de stationnement des navires, est de la responsabilité de l'exploitant.

- L'utilisateur d'un poste veillera au balayage et à la récupération des salissures restantes sur le terre-plein à la fin de chaque opération de lavage, décapage ou de sablage du navire.

- L'utilisateur d'un poste veillera à la vérification à la fin de chaque journée que des déchets au pied du navire attiné ou sur ber n'aient pas été oubliés et, en cas de présence de déchets, procédera à la récupération de ceux-ci et l'envoi dans l'aire de collecte des déchets. Un contrôle de l'ensemble de l'aire sera fait en fin de chaque journée par l'exploitant avant la fermeture de l'aire.

- L'exploitant devra aussi enlever tous les soirs avant la fermeture de la plateforme de l'aire de réparation navale, les produits et déchets solides que les entreprises ou les utilisateurs n'auraient pas enlevés par eux-mêmes au cours de la journée de travail. L'ensemble des déchets solides ou liquides collectés sur l'aire de réparation navale seront envoyés au fur et à mesure dans le point de collecte et de tri des déchets dont l'accès est règlementé. Le stockage et la destruction donne lieu à facturation.

- Toutefois, lorsque l'utilisateur fait intervenir une entreprise spécialisée, les déchets spéciaux tels que, sables de carénage, pots de peinture vides et matériaux souillés de peinture, emballage de produits dangereux, sont évacués par l'entreprise intervenante, qui est alors responsable de la collecte et du traitement de ces déchets.

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

14.4 Prévention de la pollution accidentelle

L'exploitant tient à la disposition des utilisateurs les équipements de dépollution suivants : barrage flottant, produits absorbants et moyens adaptés à la récupération d'hydrocarbures ; le coût correspondant à ces services sera facturé à ces derniers lors de déploiements rendus nécessaires par leurs actions ou comportements ou l'action de leur sous- traitant.

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

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

14.5 Lors de la remise à l'eau du navire

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

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

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

En cas de refus par l'utilisateur de procéder au nettoyage de l'aire de réparation navale ou de prendre à sa charge les frais correspondants à ce nettoyage effectué par un tiers, l'exploitant aura également la possibilité d'immobiliser le bateau.

14.6 Utilisation du point de collecte des déchets

L'utilisation de l'aire de collecte se fait sous le contrôle des préposés de l'exploitant.

14.7 Rejet des eaux pluviales, de décapage et de lessivage de l'aire technique de réparation navale

Le fonctionnement de l'aire sera momentanément interrompu en cas :

- d'atteinte de la capacité de stockage et/ou traitement des eaux collectées,
- d'entretien des ouvrages de l'aire,
- de contamination par des hydrocarbures du système de traitement des eaux.

Il est rappelé que les peintures contenant du TBT ou du Pb sont interdites.

14.8 Récupération des eaux usées

Les eaux usées domestiques des bâtiments et installations de l'aire de réparation navale sont raccordées au réseau d'eaux usées de la ville de Lorient.

L'ensemble des eaux pluviales et industrielles (décapage, lavage), après passage par le système de traitement des eaux, sont rejetées dans le réseau d'eaux pluviales de la ville de Lorient.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 8 juin 2004, un contrôle périodique de la qualité des eaux de rejet est réalisé.

Aucun résidu extrait des navires ne sera admis dans le système de traitement des eaux de l'aire technique. L'utilisateur prendra toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer qu'aucun déversement ne sera fait dans le système de traitement des eaux.

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

Lors des opérations de sablage ou de peinture au pistolet en extérieur, il sera installé des protections avec extracteur devant retenir les aérosols et les poussières. La protection des moyens de calage et d'attinage doit être préalablement réalisée.

14.10 Incidents/Accidents

En cas d'incident ou d'accident présentant un danger pour la sécurité ou la qualité des eaux, les utilisateurs de l'aire de réparation navale devront en informer immédiatement l'exploitant.

ARTICLE 15 PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

Souhaitant maîtriser ses effets sur l'environnement, l'aire de réparation navale du port de pêche de KEROMAN est engagée dans un système de management de l'environnement selon le référentiel ISO 14001, version 2004.

C'est pourquoi l'utilisateur s'engage au titre du présent règlement général d'exploitation à respecter les prescriptions en matière d'environnement que le Pôle CRN de Keroman s'impose.

Le présent document reprend les prescriptions en matière d'environnement applicables au Pôle CRN de Keroman.

L'utilisateur est donc tenu de respecter les prescriptions indiquées ci-après. Toute infraction à celles-ci peut entraîner l'arrêt immédiat des travaux en cas de danger immédiat, ainsi que l'application de sanctions.

15.1 Utilisation de substances et préparations dangereuses (SPD)

Le stockage de produits dangereux n'est pas autorisé sur le site.

Afin de limiter les émissions de Composés Organiques Volatils (COV), l'Utilisateur s'engage à fermer hermétiquement les pots et fûts contenant ou ayant contenu des produits dangereux lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

En application de la réglementation en vigueur, l'ensemble des produits dangereux doit être obligatoirement placé sur rétention couverte et de capacité adaptée. Les règles d'incompatibilité entre produits dangereux doivent être respectées.

15.2 Opérations de chantiers

Conformément au Décret n°77-1321 du 29 novembre 1977 fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure, l'Utilisateur s'engage à prendre connaissance et à informer ses salariés des consignes de sécurité en vigueur sur le site et des mesures de protection mises en œuvre.

L'Utilisateur doit prendre toutes les mesures afin que les atteintes à l'environnement soient nulles.

Pour ce faire, les sols, exutoires d'eaux pluviales, caniveaux, etc. doivent être protégés dès qu'un risque de souillure existe.

Le nettoyage du poste pendant l'occupation et au départ du navire est sous la responsabilité de l'utilisateur ainsi que des entreprises travaillant sur le navire.

Si le nettoyage n'est pas effectué, l'exploitant le fera réaliser par ses propres préposés ou par des prestataires de services qualifiés, et facturera cette prestation à l'Utilisateur.

Un non-respect de ces consignes de la part d'un Utilisateur autorise l'exploitant à refuser l'admission ultérieure du navire sur l'aire de réparation navale ou l'accès de l'Utilisateur au terre-plein.

15.3 Déchets

L'Utilisateur veillera à la vérification, chaque fin de journée, de la propreté de son poste et en cas de présence de déchets, procédera à la récupération de ceux-ci.

L'Utilisateur s'engage à déposer les déchets dans les emplacements qui leur seront désignés en respectant les règles de tri applicables sur le site.

Les déchets valorisés (bois, papiers, métaux, plastique,...) sont déposés par l'Utilisateur dans les bacs ou les bennes prévus à cet effet.

Lorsque l'utilisateur fait intervenir une entreprise spécialisée, les déchets dangereux tels que, sables de carénage, pots de peinture vide, matériaux souillés de peinture, chiffons souillés sont récupérés et évacués par l'entreprise intervenante, qui est alors responsable de la collecte et du traitement de ces déchets. Elle s'engage à les éliminer conformément à la réglementation en vigueur.

15.4 Pollution

Aucun résidu extrait des navires ne seront admis dans le système de traitement des eaux.

L'utilisateur prendra toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer qu'aucun déversement ne sera fait dans le réseau du système de traitement des eaux.

En cas de déversement de produits pétroliers, même accidentel, l'utilisateur doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour en faire disparaître toute trace sur le terre-plein.

L'exploitant pourra mettre en œuvre, à la charge de l'utilisateur des absorbants à hydrocarbures, qui devront être utilisés immédiatement, et veillera à la récupération par balayage du résidu pour l'envoyer dans le point de collecte des déchets.

En cas d'incident ou d'accident portant ou pouvant porter atteinte à l'environnement, l'Utilisateur s'engage à prévenir dans les plus brefs délais le responsable de l'aire de réparation navale afin d'appliquer les procédures de lutte adaptées contre la pollution.

En cas de pollution engendrée par l'Utilisateur (ou ses sous-traitants) ou de moyens déployés par l'exploitant en cas de risques potentiels liés au comportement de l'utilisateur ou ses sous-traitants, les frais consécutifs à la dépollution ou à la mise en place des moyens de prévention contre une pollution potentielle, seront à sa charge.

15.5 Gestion des utilités

Le fournisseur s'engage à utiliser de façon raisonnée les utilités mises à sa disposition (eau, air, électricité) afin de limiter le gaspillage.

LORIENT
PORT DE PÊCHE DE KEROMAN

ISO 14001 BUREAU VERITAS Certification

CONVENTION DE MISE À DISPOSITION AIRE DE RÉPARATION NAVALE PORT DE PÊCHE DE KEROMAN

PROPRIETAIRE DU NAVIRE OU DE TOUT BIEN MONTE, OU SON REPRESENTANT DUMENT HABILITE	Raison sociale :		
	Adresse :		
	Nom de l'interlocuteur :		
	Nom et Adresse de facturation si différente de celle ci-dessus :		
ASSURANCES	Coordonnées de son assureur (Dommages et RC) ou Attestation accompagnée des numéros de police		
	Valeur assurée :		
CARACTERISTIQUES NAVIRE	Nom :	Immatriculation :	
	Longueur :	Largeur :	Jauge brute :
	Tirant d'eau	Avant : Arrière :	
	Poids	Lège :	
		De la surcharge :	
DATES DE MISE A DISPOSITION	Montée :		
	Descente :		
	Motif :		

RENSEIGNEMENTS CALAGE	Calage		Oui		Non
	Matériel calage SEM		Oui		Non

ENTREPRISE CHARGEE DES REPARATIONS	Nom :	Téléphone :
	Adresse :	
ENTREPRISE CHARGEE DU NETTOYAGE-PEINTURE	Nom :	Téléphone :
	Adresse :	

DOCUMENTATIONS TECHNIQUE ET ADMINISTRATIVE A REMETTRE A LA SEM	- Copie acte de francisation - Attestation d'exonération de TVA (si existante) - Plans du navire ou du bien monté - Dossier de stabilité - Courbes hydro - Tout autre document permettant de maîtriser la géométrie du navire et la répartition des masses.

Fait le : _____

Nom du Signataire :

_____

Certifie avoir pris connaissance du dossier complet comprenant

1. *la présente convention de mise à disposition*
2. *la déclaration du propriétaire*
3. *le règlement d'exploitation*

Signature + cachet entreprise :

Dossier complet à retourner IMPÉRATIVEMENT AVANT la montée

SEM Lorient Keroman – Direction du Port de Pêche – CS 50382 – 56323 LORIENT Cedex

Email : aire.reparation.navale@keroman.fr

Tél : 02 97 37 21 11 Fax : 02 97 37 53 36

ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE SOUSCRITE PAR L'EXPLOITANT

DESCRIPTIF DES GARANTIES ACCORDEES	MONTANTS
1 RESPONSABILITE CIVILE GENERALE Tous dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non consécutifs confondus avec les sous limites suivantes :	15 000 000 € Par Sinistre
▪ Tous dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs suite à une pollution à l'environnement accidentelle	2 500 000 € Par Année
▪ Faute inexcusable de l'employeur	1 500 000 € Par Année
▪ Autres dommages corporels	10 000 000 € Par Sinistre
▪ Dommages matériels et immatériels consécutifs aux biens confiés y compris les navires lors des opérations exécutées par l'élévateur	5 000 000 € Par Sinistre
▪ Autres dommages matériels et immatériels consécutifs	7 500 000 € Par Sinistre
▪ Dommages immatériels non consécutifs	3 000 000 € Par Sinistre
2 RESPONSABILITE CIVILE APRES LIVRAISON DES PRESTATIONS ET OU VENTE DE POISSONS Tous dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non	3 000 000 € Par Année