

## **ANNEXE A.5 - Dispositions spécifiques applicables**

### **Cale sèche**

#### I. Caractéristiques dimensionnelles

Ne peuvent être admis dans la cale sèche que les navires dont les caractéristiques répondent aux conditions maximales d'admissibilité dans le port imposées par les articles II et III du règlement particulier de police et rappelées ci-après :

- Longueur hors tout : 115 m de jour avec tolérance à 116 m  
110 m de nuit avec tolérance à 111 m
- Largeur maximale : 18 m

Pour les pétroliers L.H.T. : 107 m avec tolérance à 108 m  
Tirant d'eau 5.70 m

Des dérogations aux limites ci-dessus peuvent être accordées par le directeur du port ou son représentant sous réserve que ce type de navire réponde aux dispositions de l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes et soit vide de cargaison, les citernes dégazées ou sous gaz inerte, et les opérations de déballastage ou de de-slopage effectuées.

#### II. Demande et ordre d'admission

Pour les besoins du service, le concessionnaire enregistre les pré-réervations. Seules les commandes de l'utilisateur ou les devis signés valent réservation.

Lorsque le tour d'un navire est venu et que la cale est libre, ou sur le point de le devenir, le concessionnaire en avise l'utilisateur 24h au moins à l'avance et indique l'horaire probable auquel l'ouvrage est mis à sa disposition. Cette information peut être faite par tout moyen. Le concessionnaire en avise en même temps le service du port.

L'utilisateur doit également et préalablement informer la capitainerie, conformément au Règlement Particulier de Police.

#### III. Accueil des navires

##### A. Conditions météorologiques

En fonction de caractéristiques dimensionnelles et des conditions de manœuvrabilité du navire (avec ou sans propulsion), de la disponibilité des moyens de remorquage et, dans le cas où les conditions météorologiques locales seraient jugées défavorables (force du vent supérieure à 6 Beaufort), le service du port peut, en concertation avec le capitaine du navire ou son représentant, et après avis du service de pilotage, faire ajourner le mouvement d'entrée ou de sortie de la cale.

##### B. Attinage

Sauf demande spécifique, le navire est échoué à 1,70 m ou 2.00m du fond de la forme.

##### C. Entrée, échouage, remise en eau et sortie de cale

###### a) *Entrée en cale*

Le concessionnaire s'occupe des opérations de halage et de centrage du navire dans la cale. Elle fournit le personnel de lamanage et de manœuvre des treuils ainsi que le ou les plongeurs nécessaires à la vérification de la pose du navire sur ses tins lorsque la manœuvre le justifie.

Le navire doit néanmoins être armé par un équipage compétent et reste sous la responsabilité de son commandant. Le concessionnaire ne peut donc être tenu responsable d'aucun dommage pouvant survenir au navire ou à la forme de radoub et/ou aux équipements portuaires pendant la

manœuvre. L'équipage participera aux manœuvres d'entrée, de sortie et de centrage selon les instructions du concessionnaire.

Le navire devra être pourvu d'un nombre suffisant d'aussières pour la manœuvre d'entrée en cale. Ces aussières doivent être en bon état et adaptées à la taille du navire. Elles sont avec boucles. Sauf indications contraires de la part du concessionnaire, le bord doit se présenter avec 2 pointes avant à poste. Pour la manœuvre de sortie, le bord doit fournir, à minima, 4 traversiers supplémentaires.

Tout navire entrant en cale doit se présenter stable, sans gîte et avec une assiette minimum, les limites étant définies par le concessionnaire. Le navire devra s'assurer la possibilité d'ajuster sa gîte. Dans le cas contraire, et si l'échouage nécessite la pose de masses ; cette opération sera facturée en sus. Les navires devront avoir préalablement nettoyé leurs cales, ou ballasts, afin de limiter les rejets, notamment de sable. Dans le cas contraire, les rejets seront collectés, traités et facturés en sus.

Dans le cas où ces conditions ne pourraient être réunies du fait d'une avarie majeure (type voie d'eau par exemple), l'entrée n'aura lieu, sur ordre ou avec l'autorisation de la capitainerie ou de son représentant, qu'au frais, risques et périls de l'armateur, tant pour les dommages qui pourraient être causés au navire que pour ceux qui pourraient l'être aux infrastructures.

De même, si le navire présenté devant la cale ne pouvait y entrer du fait d'une mauvaise évaluation de son tirant d'eau, d'une variation de niveau du plan d'eau ou pour toute autre cause, il devrait être ramené à un quai désigné par l'autorité portuaire au frais de l'armateur et sans que celui-ci ne puisse demander quelque indemnité que ce soit au concessionnaire. De la même façon aucune indemnité ne pourra être réclamée si le navire ne peut sortir de la cale du fait d'un manque de hauteur d'eau dans le bassin.

#### *b) Échouage*

Si l'armateur ou son représentant désire un programme d'assèchement particulier différent de celui proposé par le concessionnaire, il devra le notifier par écrit au bureau d'exploitation de la cale sèche et endossera les frais supplémentaires que pourrait occasionner la manœuvre qu'il propose.

Si la stabilité d'un navire a été modifiée pendant son assèchement ou son séjour en cale, ou qu'au moment de la mise à flot ce navire a brusquement pris de la bande et qu'on peut craindre de ce fait un déplacement de l'attinage ou des avaries quelconques à l'engin de radoub, une visite spéciale de la cale est effectuée par le concessionnaire après la sortie du navire. Si l'on constate qu'effectivement une ou plusieurs avaries sont imputables au navire, l'armateur, outre qu'il supportera les frais de visite et de réparation, paiera aux conditions du tarif, l'assèchement de la cale nécessité par l'examen des installations de cette dernière. Dans le cas contraire, tous les frais seront à la charge du concessionnaire. En cas de désaccord, il en est référé au commandant de port qui statue en dernier ressort.

D'une manière générale, l'armateur est responsable de tout dommage, avarie ou frais supplémentaires d'exploitation qui résulteraient de la modification de la stabilité du navire au cours de son séjour en cale.

Par ailleurs, si un élément issu du navire risque d'encombrer le chemin de roulement de la porte, le concessionnaire exigera, au frais de l'armateur, une visite par plongeur et l'enlèvement de l'élément en question.

#### *c) Sortie de cale*

Les sorties de cale doivent être programmées au plus tard 48 h avant l'achèvement des travaux.

L'utilisateur devra anticiper le temps de nettoyage du fond de forme avant la remise en eau.

Avant la sortie de cale du navire, l'armateur, peut demander que la mise en eau soit faite par paliers. Il doit alors fournir au concessionnaire toutes les indications utiles à la manœuvre. Le concessionnaire a alors toute latitude d'accepter ou de refuser. En tout état de cause, la responsabilité finale incombera à l'armateur.

Avant mise en eau, le commandant ou le responsable du navire doit s'assurer de la fin des travaux de machine ou coque, pouvant occasionner une entrée d'eau dans le navire. Il doit également s'assurer que des transferts de poids pendant le carénage ne risquent pas d'avoir modifié la stabilité

du navire. Le cas échéant, il pourra être demandé à l'armateur ou son représentant de signer une attestation de fin de travaux.

Également, ~~le cas échéant ou sur demande~~, une inspection contradictoire du nettoyage de la cale sera menée par un représentant du concessionnaire, à qui sera remis les bordereaux d'expédition des déchets industriels dangereux. Le concessionnaire pourra refuser la remise en eau, si le nettoyage de fond de forme est estimé inacceptable. Cette inspection est détaillée dans le chapitre VI - §A Nettoyage de la cale sèche.

Dans le cas où les réparations seraient terminées, que l'utilisateur en ait avisé le concessionnaire ou non, ce dernier peut procéder à la mise à flot du navire et aux opérations de nettoyage et enlèvement des déchets, aux frais, risques et périls de l'armement.

Dès achèvement de la mise en eau le navire doit faire diligence pour sortir, faute de quoi le halage pourra être exécuté d'office, aux frais, risques et périls de l'armateur.

Si le navire prend de la bande pendant cette remise à flot, les prescriptions de l'article IV.C.b pourront être appliquées.

## D. Échouage de plusieurs navires

Le concessionnaire décide de l'opportunité d'échouer deux navires dans la cale en accord avec les autorités portuaires, le pilotage et les usagers.

Dans ce cas, les redevances à payer se répartissent de la façon suivante :

### Préparatifs et accueil des navires :

Double forfait amputé de la manœuvre commune.

### Séjour en cale :

Le volume  $V = L \times l \times T_e$  servant de base au calcul de la redevance journalière sera égal à la somme des volumes  $V_1$  et  $V_2$  de chaque bateau, la facture étant établie comme s'il ne s'agissait que d'une seule carène.

*L = longueur hors tout*

*l = largeur au maître bau*

*T<sub>e</sub> = tirant d'eau maximum selon les documents du navire*

Chaque armateur paiera une somme proportionnelle au volume V de son bateau.

Le concessionnaire ne pourra être tenu pour responsable de la prolongation de la durée d'occupation qui pourrait résulter, pour un navire, de la présence des autres navires.

## E. Manœuvre des machines en cale

Pour éviter tout dérèglement des lignes de tins, aucune manœuvre de machine ne doit être faite sauf autorisation expresse du concessionnaire, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, lorsque les hélices sont à l'intérieur de la cale.

Le capitaine est tenu de stopper toutes les machines du bord lorsque le concessionnaire le lui demande.

## IV. Autorisations d'accès

La cale sèche est dans une enceinte pouvant être fermée. Les horaires d'ouverture / fermeture sont validés avec le concessionnaire. Le contrôle des accès, si nécessaire, est à la charge de l'utilisateur. Sur demande, le concessionnaire peut fournir un gardiennage, facturé en sus.

## V. Hygiène

### Toilettes – Sanitaires

Les équipages peuvent bénéficier de toilettes, situés au rez-de-chaussée du bâtiment d'exploitation.

Le concessionnaire veille à ce qu'ils restent dans un état de propreté irréprochable et qu'ils soient nettoyés deux fois par semaine par du personnel spécialisé. Le concessionnaire demande aux utilisateurs de ne pas dégrader ces équipements et de les laisser aussi propres que possible. Dans le cas contraire, le concessionnaire sera contraint à fermer les locaux et à faire supporter les réparations ou le nettoyage par l'utilisateur.

En fonction du volume des travaux, il appartiendra à l'utilisateur de prévoir des sanitaires, bungalows, locaux vies supplémentaires. Leurs emplacements seront validés avec le concessionnaire. Dans ce cas, ou l'armateur n'est pas en mesure de prendre en charge l'opération, le concessionnaire pourra s'en charger et facturera la prestation.

## VI. Autorisations et suivis réglementaires

### A. Nettoyage de la cale sèche

#### *a) Responsabilité du concessionnaire*

Le concessionnaire doit enlever des rigoles, tins, radiers, escaliers, après chaque assèchement, la vase et les produits flottants amenés par les eaux lors des ouvertures du bassin, et qui ne proviennent pas des travaux exécutés sur les navires en cale.

Le concessionnaire est également tenu de laisser occuper sur les terre-pleins immédiatement voisins de la cale sèche et qui font partie de sa concession, les emplacements nécessaires au dépôt de tous les objets indispensables pour l'organisation du chantier de réparation de chaque navire, et du matériel correspondant, étant précisé que ces terre-pleins devront être débarrassés de tous ces objets et matériels avant la sortie du navire.

Indépendamment de ces nettoyages, le concessionnaire fait procéder à un nettoyage complet du décanteur-déshuileur à minima une fois par an.

Un état de lieux d'entrée en cale sèche pourra être réalisé à l'initiative du concessionnaire à la mise au sec du navire. Un état des lieux contradictoire de sortie sera réalisé par le concessionnaire à minima 24h avant la mise en eau de la cale afin de laisser du temps pour les dernières actions de nettoyage éventuellement nécessaires. Cette inspection pourra conduire le concessionnaire à imposer sans délais un nettoyage complémentaire à la charge de l'utilisateur et notamment le nettoyage du fond de cale et ses caniveaux ainsi que le décanteur-déshuileur si les travaux se sont révélés particulièrement salissants ou ont été conduits avec des précautions insuffisantes. Dans ce cas, cette inspection donnera lieu à un constat écrit du concessionnaire.

#### *b) Responsabilité de l'utilisateur*

D'une façon générale, le concessionnaire n'encourra aucune responsabilité du fait des dommages de nature quelconque pouvant résulter de l'utilisation de la cale sèche pour les usagers ou les tiers.

Il en est notamment ainsi pour les dommages pouvant résulter tant au navire qu'aux ouvrages lors des manœuvres d'entrée et de sortie (chocs contre les bajoyers, ...) des navires. Cette responsabilité incombe entièrement aux usagers. Dans le cas où les dommages auraient leur origine dans une faute lourde prouvée à l'encontre du concessionnaire ou de ses préposés, celle-ci en supporterait toutes les conséquences.

Outre le nettoyage assuré par le concessionnaire selon les dispositions ci-avant, le nettoyage pendant l'occupation de la cale sèche est assuré par l'utilisateur. La cale sèche étant une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, l'utilisateur est tenu de remettre au concessionnaire,

dans le délai d'un mois, les bordereaux de suivi des déchets industriels renseignés par leurs transporteurs et leurs destinataires finals.

Le déballastage d'un navire ne pourra être effectué dans la cale qu'avec l'accord préalable du concessionnaire.

Pendant les travaux, les déchets en fond de cale tel que les résidus de carénage sont à collecter par balayage ou tout autre moyen empêchant leur évacuation dans les caniveaux périphériques.

Lorsque les opérations du navire sont terminées, et avant que de l'eau ne soit introduite dans la cale, l'utilisateur doit veiller à ce que le radier et les terre-pleins jouxtant la cale soient parfaitement propres et dégagés de tout matériel utilisé par les entreprises pendant le carénage.

Dans tous les cas, la remise en eau ne pourra se faire qu'en l'absence de traces de polluant ou de déchet en fond de cale.

## B. Prévention et gestion des risques

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

Les zones présentant un risque d'incendie, d'explosion et/ou d'émanation toxique sont signalées par l'utilisateur et reporté sur un plan tenu à jour. Les consignes à observer sont affichées à l'entrée de ces zones.

Il est interdit d'apporter du feu ou une source d'ignition sous quelque forme que ce soit dans ces zones de dangers sauf si l'intervention a fait l'objet d'un permis de travail dédié.

L'utilisateur devra s'assurer que ses salariés, intérimaires et sous-traitants soient formés aux risques liés à son activité ainsi qu'aux consignes du concessionnaire affichées et notamment ceux sur la gestion des situations d'urgence.

## C. Rejets et consommation

La cale sèche est une Installation Classée Pour l'Environnement, autorisée par arrêté préfectoral. A ce titre, les peintures et solvants dont les fiches de données de sécurité comprennent les mentions de dangers H340, H350, H350i, H351, H360F, H360D (anciennement les phrases de risque R40, R45, R46, R49, R60, R61) sont interdites.

Dans le cas d'application de peinture contenant des Composés Organiques Volatiles (COV), un tableau récapitulatif des quantités utilisées sera transmis par l'utilisateur en fin d'arrêt technique. Le taux de COV de chaque produit y sera précisé ainsi que la quantité totale de COV mise en œuvre.

Les quantités de peinture appliquées par pulvérisation sont limitées à :

- 330kg par jour
- 24kg par heure

Les consommations d'eau de la cale sèche sont limitées à 80 m<sup>3</sup> journalier hors lutte contre l'incendie ou exercice de secours et sans se prévaloir d'exigences plus contraignantes des autorités notamment en période de sécheresse.

## D. Contrôle de la qualité des eaux et des sédiments portuaires

### a) Consistance des contrôles

Le concessionnaire doit maintenir en bon état de fonctionnement sa filière épuratoire. Elle est tenue de faire réaliser :

- Un contrôle, deux fois par an, de la qualité des eaux résiduaires rejetées dans le milieu récepteur ;

- Un contrôle périodique (tous les deux ans) des sédiments du bassin portuaire.

*b) Normes de rejet à respecter*

Le concessionnaire est tenu de se conformer, et de s'assurer que ses usagers se conforment, à toutes les réglementations en vigueur et à venir.

L'ensemble des eaux industrielles (lavage, décapage, ...) doit être collecté et traité dans le décanteur-déshuileur permettant de respecter les concentrations maximales suivantes :

<b>Composés</b>	<b>Unité</b>	<b>Seuils</b>
pH	pH	5,5 - 8,5
Matières en suspension	mg/l	100
DCO	mg/l	300
Hydrocarbures totaux	mg/l	10
Cuivre (Cu)	mg/l	0,5
Fer + Aluminium	mg/l	5
Zinc (Zn)	mg/l	2

Les normes de rejet en termes de concentration de produits sont contrôlées sur l'effluent rejeté et non décanté à la sortie de la filière épuratoire.

Les mesures et analyses de la qualité des sédiments porteront sur les paramètres présentés page suivante.

Composés
Granulométrie
Teneur en eau (fraction inf. à 2 mm)
Fer (Fe)
Aluminium (Al)
Cuivre (Cu)
Étain (Sn)
Plomb (Pb)
Zinc (Zn)
Nickel (Ni)
Hydrocarbures totaux
Tributyl-étain (TBT)
Dibutyl-étain (DBT)
Monobutyl-étain (MBT)

*c) Modalités des contrôles*

Les prélèvements et les analyses d'eaux et de sédiments doivent être confiés à un laboratoire agréé par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

**Prélèvement d'eaux au rejet**

Les prélèvements d'eaux doivent être réalisés au moment des activités entreprises dans l'ouvrage considérées comme les plus polluantes pour le rejet et représentatives de la journée de travail.

**Prélèvements de sédiments**

Le concessionnaire doit signaler à la capitainerie les dates des prélèvements de sédiments.

Ils sont réalisés par benne preneuse et l'échantillon à analyser est constitué de quatre échantillons élémentaires correspondant à quatre prélèvements du sédiment de surface. Le plan d'échantillonnage doit être présenté préalablement pour approbation par l'autorité portuaire et le service de la police de l'eau.