

**REGLEMENT EXPLOITATION**  
**ZONE TERRE PLEIN PLAISANCE**  
**PORT JOINVILLE A L'ILE D'YEU**

**ARTICLE I. OBJET**

Le présent document constitue le règlement d'utilisation de la zone du terre plein portuaire du port de l'île d'Yeu. Le périmètre de la zone concernée est représenté sur le plan figurant en annexe n°1 au présent document.

Dans ce règlement :

- L'exploitant est le gestionnaire de la zone du terre plein portuaire,
- Les termes « navire » ou « bateau » désignent tous les engins flottants de mer ou de rivière ;
- Le client est toute personne physique ou morale qui commande une prestation auprès de l'exploitant.
- L'intervenant est toute personne physique ou morale qui utilise les installations ou intervient sur un navire présent sur le terre-plein portuaire du port de Port Joinville.
- Le « chariot hydraulique » est le moyen de levage appartenant et utilisé par la CCI pour les sorties ou mises à l'eau et les déplacements des bateaux sur la zone du terre-plein portuaire.

L'utilisation des installations du terre plein oblige au respect, du présent règlement, des consignes d'exploitation et des conditions tarifaires établies par le gestionnaire de la zone de réparation navale.

**ARTICLE II. CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES ADMIS ET TRAITÉS**

Ne peuvent être admis en levage par le chariot hydraulique que les navires :

- d'un poids maximum de 15 tonnes dont les caractéristiques répondent aux conditions ci-après :
- d'une longueur hors tout de 13 m
- d'une largeur maximale de 4.50 m
- d'un tirant d'eau inférieur à 2.00 m
- et dont les caractéristiques sont compatibles avec les spécificités du chariot.

En règle générale, seuls les navires de plaisance et de petite pêche répondent à ces critères. Au-delà chaque demande fait l'objet d'une étude de faisabilité.

L'exploitant peut refuser d'effectuer la manutention d'un navire si ses caractéristiques ne sont pas compatibles avec les spécifications de l'engin de levage.

Les clients doivent systématiquement fournir un plan de leur navire. A défaut, l'exploitant peut en refuser la manutention.

### **ARTICLE III. DEMANDES ET ORDRE D'ADMISSION SUR LA ZONE DU TERRE PLEIN PLAISANCE**

Le terre plein plaisance se divise en deux : une aire technique plus spécifique au carénage et une aire de roulement/stationnement.

Les installations et les appareils sont mis à disposition des clients suivant l'ordre d'inscription des demandes.

Les demandes d'admission sur la zone doivent se faire auprès de l'exploitant. L'exploitant porte à la connaissance du public les horaires d'accueil du public, les numéros de téléphone et de télécopie ainsi que l'adresse Internet, auxquels il est possible d'effectuer le dépôt de ces demandes. Ces demandes sont inscrites dans l'ordre de leur arrivée, sur un registre tenu par l'exploitant.

Chaque demande doit préciser la date envisagée pour le levage du navire, la durée prévisible d'immobilisation sur le terre plein, et la spécification des travaux à effectuer.

24 heures au moins avant la programmation de levage, l'exploitant avise le client, dans la mesure du possible, de l'heure probable auquel le chariot sera disponible. Cette information peut être faite par tout moyen.

La priorité est toujours accordée, sauf cas d'urgence et dérogations indiquées ci-après, à l'antériorité du rang d'inscription. L'exploitant statue sur toute contestation portant sur une manutention ou sur l'affectation d'un poste sur le terre plein plaisance.

Lorsqu'un navire inscrit ne se présente pas à l'heure convenue en fonction de son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter. Pour toute demande postérieure, le client doit procéder à une nouvelle demande d'admission et ce, dans le respect des conditions initiales d'admission.

Un client peut avec l'accord de l'exploitant, intervertir l'ordre de priorité de ses propres navires.

Par dérogation aux dispositions ci-dessus, il est accordé un droit de priorité aux navires en avarie majeure. Les agents chargés de la police du port apprécient la notion d'urgence.

D'une manière générale, le client doit tenir compte des conditions de navigation et d'accès à la cale imposé par les caractéristiques du port et en particulier des horaires de marées.

La responsabilité de l'exploitant ne saurait être engagée par l'absence de prise en compte par le client de ces éléments.

### **ARTICLE IV. OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant met à la disposition des clients, les installations et engins dont il dispose, ainsi que le personnel nécessaire pour leur mise en place. L'exploitant porte à la connaissance du public ses jours et heures d'intervention.

L'exploitant intervient sur le terre-plein du lundi au samedi entre huit heures et dix-neuf heures, hors jours fériés et chômés. Il a la faculté d'intervenir sur la zone en dehors de ces jours et heures.

L'équipe affectée au chariot est composée, au minimum, d'une personne. Toutefois, compte tenu des caractéristiques techniques de certains bateaux (largeur, longueur extrême, forme de coque etc...) une seconde personne, à terre, peut être nécessaire. Cette dernière devient responsable de la manœuvre

L'exploitant assure toutes les opérations nécessaires à la mise à sec des navires sur le terre-plein plaisance et à leur remise à flot, à savoir le levage du navire, le transport du navire levé jusqu'au poste qui lui est affecté, l'attinage ou la mise sur ber, le levage à nouveau pour la remise à flot.

L'exploitant peut refuser de procéder au calage d'un navire en raison des caractéristiques de ce navire. Il en informe alors le client qui doit procéder ou faire procéder, sous sa propre responsabilité, et à ses frais, au calage du navire.

L'exploitant manœuvre le chariot hydraulique, gère le local technique, et assure, dans la mesure du possible, la fourniture des différents fluides (eau, électricité, ...).

## **ARTICLE V. RÈGLES D'ACCÈS ET D'UTILISATION DE LA ZONE DU TERRE PLEIN PLAISANCE**

### **Section 5.01 : Limitation de l'accès :**

L'accès au terre plein plaisance est strictement réservé aux équipages des navires, le personnel des entreprises intervenant sur les navires, le personnel de l'exploitant et les agents des administrations agissant dans le cadre de leurs attributions.

Seuls les véhicules de l'exploitant, du client et des intervenants sont admis sur le terre plein portuaire. Les véhicules particuliers stationnent à l'extérieur de la zone

### **Section 5.02 : Accès cale de mise à l'eau :**

Pour des raisons de sécurité, l'accès à la cale de mise à l'eau du port de plaisance est formellement interdite, sauf dérogation accordée par l'exploitant.

### **Section 5.03 Protection des personnes et des biens**

Pour l'exécution des travaux effectués sur la zone, toutes les précautions doivent être prises afin d'éviter de remettre en cause la sécurité des personnes et des biens. Les intervenants doivent alors, sous leur propre responsabilité, respecter les règles de la sécurité au travail. Les agents des intervenants doivent utiliser le matériel adapté aux travaux qu'ils effectuent. Ils doivent être munis d'équipements de sécurité et de protection adéquats.

## **ARTICLE VI. LEVAGE, ATTINAGE OU MISE SUR BER**

L'accès au terre plein plaisance doit être laissé libre en permanence pour l'exécution à tout moment d'une opération de hissage ou de mise à l'eau.

Tout navire qui s'engage sur le chariot doit se présenter stable et droit. Quelque soit la longueur du navire, l'exploitant se réserve le droit de refuser ledit navire, s'il juge qu'il présente une différence

de tirant d'eau significative à ses yeux, entre l'avant et l'arrière. Dans le cas d'avarie rendant les conditions de stabilité et d'alignement irréalisables, le levage du navire n'a lieu que sur ordre ou avec l'autorisation des agents chargés de la police du port. Le levage est réalisé aux risques et périls du client, tant pour les dommages qui pourraient être causés au navire lui-même, que pour ceux qui pourraient l'être à la cale, au chariot et/ou à tous biens alentours.

Le client fournira à l'exploitant les plans de levage, de calage ainsi que d'attinage ou de mise sur bers de son navire. Si le client ne fournit pas ces plans, les opérations correspondantes ont lieu à ses risques et périls.

L'exploitant est responsable de la manœuvre du chariot à compter de la non flottabilité du navire jusqu'à sa mise en place sur ber avec calage définitif lorsque l'opération de calage est effectuée par l'exploitant, avec son propre matériel.

La responsabilité du positionnement des patins de chariot incombe à l'exploitant. Toutefois, dans le cas où le client requiert un positionnement précis des patins, il en assume la totale responsabilité.

L'exploitant ne saurait être responsable d'un mauvais calage définitif effectué par le client ou d'un calage sur des patins fournis par le client.

L'exploitant se réserve le droit de refuser toute manutention si :

- elle est de nature à entraîner un danger,
- un obstacle ou une personne est susceptible de gêner l'évolution de l'engin de manutention.

Le client devra avant l'opération démonter tout accessoire susceptible de céder lors de la manœuvre et prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger la coque. L'exploitant ne pourra être tenu pour responsable des éventuelles rayures ou éraflures provoquées par les patins et les éventuelles sangles.

Il est interdit de monter sur l'engin pendant les manœuvres, sauf circonstances exceptionnelles.

Dès la prise en charge du navire par l'exploitant et avant toute manutention, levage ou déplacement, le personnel du navire doit être débarqué.

Pendant les manœuvres de montée, de mise à l'eau et de déplacement des navires, les moteurs des navires sont arrêtés.

La circulation des véhicules est interdite sur la zone du terre plein portuaire pendant la manœuvre du chariot hydraulique.

## **ARTICLE VII. DURÉE D'OCCUPATION D'UN POSTE SUR LE TERRE PLEIN PLAISANCE**

Seul l'exploitant attribue les emplacements des navires sur le terre plein portuaire.

La durée maximale du stationnement à terre :

- sur l'aire technique est fixée à 48 heures, sauf dérogation accordée par l'exploitant.
- sur l'aire de stationnement :
  - Les bénéficiaires d'une location annuelle ou d'une garantie d'usage dans le port de plaisance de l'île d'Yeu bénéficient de 4 mois gratuits de stationnement sur la zone du terre plein plaisance. Restent alors à leur charge la manutention et la location des bers. Passé le délai des 4 mois, ils doivent s'acquitter des taxes qui correspondent aux prestations fournies.

- Les marins pêcheurs professionnels bénéficient de **4** mois de stationnement gratuits sur la zone. Restent alors à leur charge la manutention et la location des bers. Passé le délai des 4 mois, ils doivent s'acquitter des taxes qui correspondent aux prestations fournies.
- Les titulaires d'un contrat « Forfait hiver » dans le bassin plaisance, bénéficient pendant la durée de leur contrat, de **2** mois de stationnement gratuits sur le terre plein. Restent alors à leur charge la manutention et la location des bers. Passé le délai des 2 mois, ils doivent s'acquitter des taxes qui correspondent aux prestations fournies.

Pendant la durée du stationnement à terre, le poste d'amarrage est réputé libre. L'exploitant se réserve alors la possibilité d'affecter l'emplacement momentanément libéré à d'autres navires sans rétrocession financière possible.

Le déplacement des patins, des bers ou de toute autre pièce de calage, y compris pour effectuer des retouches de peinture, ne pourra se faire qu'avec la participation ou l'accord **de l'exploitant**.

Pendant le stationnement à terre, les chargements / déchargements de matériel à bord du navire sont effectués sous l'entière responsabilité du client.

Pendant toute la durée du stationnement, l'exploitant ne pourra voir sa responsabilité engagée en cas de vol ou de détérioration à l'intérieur et/ou à l'extérieur des navires.

**A l'expiration du délai initial accordé pour la durée de stationnement ou du délai supplémentaire fixé par l'exploitant, le client doit impérativement quitter le terre plein portuaire. Faute d'exécution immédiate, l'exploitant lui adresse une mise en demeure, dans laquelle il précise un délai d'exécution.**

A l'expiration de ce délai :

- si le navire peut flotter, l'exploitant peut ordonner son levage et sa mise à l'eau aux frais, risques et périls du client,
- si le navire ne peut flotter, les redevances d'occupation qui lui sont applicables sont doublées.

## **ARTICLE VIII. CONSERVATION DU MATÉRIEL**

Les clients ont la charge de la garde et de la conservation du matériel déposé par eux sur la zone portuaire. Ils assument les risques liés à la perte dudit matériel ou aux dommages qu'il est susceptible de subir.

Les clients et/ou les intervenants assurent la garde et la conservation du matériel qui leur est loué, ou prêté gracieusement par l'exploitant. Ils sont tenus responsables des pertes ou dommages causés à ce matériel pendant la période de ce prêt ou de cette location.

## **ARTICLE IX. PRÉVENTION DE LA POLLUTION**

### **Section 9.01. Avant l'opération de levage**

Avant toute opération de levage, quel que soit l'usage du navire, le client doit évacuer la cargaison. La cale machine doit être propre et les capacités en carburant et huile isolées. Les engins de pêches et autres matériels professionnels sont débarqués avant le levage pour être stockés sur un emplacement défini par l'exploitant, les clients et intervenants devant, conformément à l'article VIII, en assurer la garde et la conservation.

L'exploitant peut effectuer tout contrôle relatif à la bonne exécution de ces obligations.

L'exploitant, avec l'accord des agents chargés de la police du port, peut, notamment en cas d'urgence, assurer la manutention d'un navire suivant des modalités différentes de celles évoquées ci-dessus.

### **Section 9.02. Déchets et effluents des navires durant leur mise à terre**

Tout rejet de déchets ou d'effluent du bord d'un navire sur le terre plein de la zone portuaire est strictement interdit.

Le client est responsable du pompage et de l'évacuation des eaux de fond de cale, des eaux noires ou grises des navires ainsi que des cuves carburant polluées. En cas de défaillance du client, l'exploitant peut procéder à ces pompages et évacuations aux frais et risques du client. Sauf en cas d'urgence, cette intervention de l'exploitant n'est effectuée qu'après mise en demeure restée sans effet.

### **Section 9.03. Lors des opérations de carénage, sablage et de réparation en général**

Les entreprises qui effectuent des opérations de sablage, de décapage ou de nettoyage à l'eau haute pression doivent respecter la réglementation en vigueur en la matière, notamment bâcher complètement leur chantier, lors de ces opérations.

L'exploitant impose aux intervenants travaillant sur le terre-plein, de limiter au maximum les possibilités de contamination des eaux de ruissellement.

### **Section 9.04. Nettoyage de la zone de réparation navale**

Le client est responsable du nettoyage du poste d'attinage pendant le stationnement du navire et lors de son départ. A ce titre, il doit tenir propres les rigoles ou les caniveaux, les tins ou bers de l'emplacement occupé. Il procède à l'enlèvement des déchets de toute nature. Les produits et déchets solides doivent être enlevés, sous la responsabilité du client, au cours de la journée de travail. Le client vérifie à la fin de chaque journée que tous les déchets au pied du navire attiné ou sur ber ont été ramassés. Dans le cas contraire, il procède à leur évacuation. Il veille au balayage et à la récupération des salissures restantes sur le terre-plein à la fin de chaque opération de lavage, de décapage ou de sablage du navire.

Sur le terre plein plaisance, l'exploitant assure le nettoyage des voies de roulement et celui des parties communes.

L'exploitant contrôle l'ensemble du terre plein plaisance en fin de chaque journée. Si le nettoyage à la charge du client n'est pas effectué, l'exploitant y procède aux frais et risques du client. Sauf en cas d'urgence, cette intervention de l'exploitant n'est effectuée qu'après mise en demeure restée sans effet.

### **Section 9.05. Prévention de pollution accidentelle**

Tout déversement de produits pétroliers est interdit sur la surface du poste. En cas de déversement, même accidentel, le client prend immédiatement les mesures nécessaires pour faire disparaître toute trace sur le terre-plein, dans les caniveaux et l'ensemble des canalisations.

En concertation avec l'exploitant, il utilise des absorbants à hydrocarbures afin d'enlever toutes traces d'hydrocarbures ou d'huiles détectées sur le terre-plein. Il veille simultanément à la récupération par balayage du résidu afin de l'envoyer immédiatement dans un point de collecte approprié.

En cas de défaillance du client, l'exploitant effectue ces opérations aux frais et risques du client. Sauf en cas d'urgence, cette intervention de l'exploitant n'est effectuée qu'après mise en demeure restée sans effet.

#### **Section 9.06. A la remise à l'eau du navire**

Avant le levage d'un navire, le client procède à l'enlèvement de tous les débris et déchets provenant des travaux de réparation effectués lors du passage du navire sur le poste. Il démonte et enlève aussi tous les objets et matériels utilisés à l'occasion de ces opérations.

L'exploitant procède à un état des lieux contradictoire avec le client avant la remise à l'eau du navire. Cette inspection peut conduire l'exploitant à prescrire un nettoyage complémentaire à la charge du client.

Si des salissures très importantes sont constatées au départ du navire, l'exploitant en dresse le constat écrit et bloque le reversement de la caution.

#### **Section 9.07 Gestion des déchets**

L'exploitant gère les déchets résultant du fonctionnement du chariot hydraulique, hormis ceux produits par les clients et les intervenants.

Les déchets produits par les intervenants sont pris en charge et évacués par eux-mêmes, sous la responsabilité du client.

Chaque déchet est éliminé en fonction de sa nature dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur.

#### **Section 9.08. Mesures applicables à la réduction des impacts sur la qualité de l'air**

Tout intervenant et ou tout client qui effectuent des opérations de sablage ou de peinture au pistolet, doivent respecter la réglementation en vigueur en la matière.

#### **Section 9.09. Mesures applicables à la réduction de la pollution sonore**

La réglementation en matière de nuisances sonores doit être appliquée. Plus particulièrement, les niveaux doivent être respectés.

## **ARTICLE X. ASSURANCES**

L'exploitant, les clients et les intervenants doivent être assurés contre les risques résultant de leur activité. Ils concluent les contrats d'assurance correspondants.

## **ARTICLE XI. REGISTRE DES RÉCLAMATIONS**

L'exploitant tient à jour un registre des réclamations. Ce registre est mis à la disposition des clients et des intervenants au bureau de l'exploitant. Les clients et les intervenants peuvent y mentionner les dysfonctionnements qu'ils ont constatés.

## **ARTICLE XII. CONDITIONS TARIFAIRES D'UTILISATION DE LA ZONE DE RÉPARATION NAVALE**

L'utilisation du terre plein plaisance fait l'objet d'une tarification tant pour les opérations de manutention (montée et descente) que pour le calage, l'occupation du terre-plein, la fourniture de matériel et toutes prestations spéciales. Cette tarification est établie et modifiée suivant la réglementation en vigueur dans les mêmes conditions que pour l'ensemble des tarifs du port de l'Île d'Yeu

Les prestations rendues par l'exploitant font l'objet d'une facturation régulière. Ces factures sont payables à l'exploitant à la date d'échéance indiquée. D'une manière générale, sauf stipulation contraire, les factures de service sont payables dans un délai de 30 jours fin de mois.

La facturation est émise et approuvée par le client avant toute manœuvre de remise à l'eau.

## **ARTICLE XIII. SUSPENSION DES OPÉRATIONS**

Quand l'exploitant juge que la poursuite du travail sur la zone de réparation navale est susceptible de mettre en cause la sécurité des personnes et des biens ou d'occasionner une pollution, il ordonne immédiatement l'arrêt de tous travaux sur la zone.

L'exploitant peut, après en avoir informé les clients, arrêter l'exploitation de l'engin de levage pour des raisons techniques, en particulier pour sa maintenance.

L'exploitant peut refuser d'effectuer la manutention d'un navire si les conditions de sécurité, notamment en raison des circonstances météorologiques, ou les caractéristiques d'un navire ne sont pas compatibles avec les possibilités techniques de l'élévateur.

L'exploitant peut également refuser d'assurer une prestation en faveur d'un client en situation d'impayé.

Aucune indemnité n'est due par l'exploitant du fait de la limitation ou de l'arrêt des manœuvres pour cause de panne, d'intempéries, de force majeure ou d'impayé d'un client.