



SERVICE DES PORTS
PORT DEPARTEMENTAL DE VILLEFRANCHE-DARSE

REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE : SECURITE DES AIRES DE CARENAGE



PREAMBULE

Les aires de carénage sont des zones de travail. Leur accès est réglementé et interdit à toute personne autre que les professionnels et propriétaires de navires en stationnement. Les jeux d'enfants y sont interdits.

Le présent règlement particulier est établi conformément à l'article 21 du règlement particulier de police des ports départementaux de Villefranche Darse et Villefranche Santé, arrêté n° 19/82 du 18/11/2019.

Les usagers qui ne respectent pas ce règlement verront leur responsabilité engagée et pourront être exclus des aires de carénage. Un plan de sécurité, annexe 8 du présent règlement, doit préalablement à toute action être établi annuellement pour tous les intervenants sur zone, qui s'engagent à le respecter.

TITRE 1 : ORGANISATION DES ZONES DE CARENAGE

L'outillage public du port départemental de Villefranche-Darse se compose d'une forme de Radoub, de deux zones de carénage situées au nord et au sud du plan d'eau, d'une rampe de mise à l'eau, et de deux slipways (cales de construction équipées de rails).

A l'exception de la rampe de mise à l'eau, les aires de travail décrites ci-après sont destinées aux travaux de remise en état ou d'entretien des carènes de navires monocoques, aux travaux mécaniques sur les œuvres vives impossibles à effectuer à flot, et aux travaux sur les mâts. Ponctuellement, le stockage à terre de navire est possible. Une utilisation de toute autre nature est strictement interdite sauf accord écrit de la Capitainerie.

L'utilisation de ces aires publiques doit être conforme aux dispositions de ce présent règlement.

ARTICLE 1.1. -DESCRIPTION DE L'OUTILLAGE PUBLIC

1.1.1 LA FORME DE RADOUB

L'aire de Villefranche-Darse dispose d'une forme de Radoub, de 60 m de long par 11 m de large, pouvant accueillir tous types de navires.

Les contraintes dimensionnelles permettent l'accueil de navires, pouvant aller jusqu'à 40 m de long et 8 m de large, pour un tirant d'eau de 3,5 m au maximum.

1.1.2 L'AIRE DE CARENAGE SUD

Il s'agit de la zone de travail située au sud, autour de la forme de Radoub. Elle dispose d'une surface totale de 963 m² pour le stationnement à terre des navires (voie de roulement incluse).

Les opérations de mise à terre et de mise à l'eau y sont effectuées :

- par les agents portuaires à l'aide d'une grue mobile d'une capacité de 10 tonnes maximum (écarteur compris), d'un chariot élévateur,
- sur prestation extérieure après commande par la régie des ports à une société agréée de grues de capacité supérieure.

Cette aire de carénage est dotée d'un ber roulant de 12 t.

1.1.3 L'AIRE DE CARENAGE NORD

Il s'agit de la zone de travail située au nord du plan d'eau. Elle dispose d'une capacité d'accueil de 670 m², elle est destinée au stationnement à terre des navires.

Les opérations de mise à terre et de mise à l'eau y sont effectuées :

- par les agents portuaires à l'aide d'une grue mobile d'une capacité de 10 tonnes maximum (écarteur compris), d'un chariot élévateur,
- sur prestation extérieure après commande par la régie à une société agréée de grues de capacité supérieure.

1.1.4 LES SLIPWAYS

Le port de Villefranche-Darse dispose de deux slipways dont l'exploitation est mandatée à une société extérieure via un contrat de prestation de service :

- un slipway (chariot de 18 mètres de long) pouvant accueillir des navires de 45 tonnes maximum.
- un slipway (chariot de 25 mètres de long) pouvant accueillir des navires de 100 tonnes maximum.

1.1.5 CALE DE MISE A L'EAU / POTENCE

Ces deux outillages publics complètent le dispositif de carénage du port en tant qu'outils de mise à terre et mise à l'eau, sans être des secteurs de carénage :

- La cale de mise à l'eau, accessible à tous les usagers 24h/24h.
- Une grue fixe à pivot central d'une capacité maximale de 1000 kg, à la disposition des usagers sur demande formulée auprès de la Capitainerie. Sa manœuvre est effectuée sous la responsabilité de l'utilisateur.

ARTICLE 1.2. – MODALITES D'UTILISATION DE L'OUTILLAGE PUBLIC

1.2.1 DEMANDE D'USAGE

Toute demande d'usage concernant les outillages publics (hormis la cale de mise à l'eau) doit être formulée par écrit au moins 72 heures à l'avance selon un formulaire disponible en capitainerie qu'il conviendra de remplir en fournissant tous les éléments requis, sous peine de rejet de la demande. Les annexes suivantes au présent règlement décrivent les procédures applicables :

- ANNEXE 1 « demande de stationnement à terre » pour toute opération de grutage navire
- ANNEXE 2 « bon de grutage » pour toute opération spéciale : mâtage/démâtage, moteur, éléments de yachts, bras articulé, jet-ski...
- ANNEXE 3 « demande de stationnement dans le bassin de Radoub »
- ANNEXE 4 « demande d'utilisation SLIPWAY »
- ANNEXE 5 « fiche de sécurité calage grutage accès »
- ANNEXE 6 « plan des zones de carénage »
- ANNEXE 7 « attribution et fonctionnement radoub »
- ANNEXE 8 « plan de sécurité carénage »

Tout stationnement à terre ou à flot pour travaux d'un particulier sera limité à une autorisation de 30 jours au maximum.

Tout stationnement à terre ou à flot pour travaux d'un professionnel sera limité à la période prévue dans le cadre d'un devis présenté en capitainerie.

1.2.2 CONFIRMATION DES OPERATIONS

L'opération ne sera autorisée qu'après la prise en compte et l'acceptation de la demande, ainsi :

- Pour l'aire de carénage Sud ou Nord, la capitainerie du port confirme une date et une heure de rendez-vous.
- Pour les slipways, la capitainerie se rapproche de l'exploitant de l'outillage afin de valider la demande.
- Pour la forme de Radoub, la capitainerie accuse réception de la demande et applique la procédure établie en annexe 7.

Toutes les opérations de mise à terre ou de mise à l'eau sur les aires de carénage sont uniquement effectuées à l'aide de l'outillage public du port mis à la disposition des usagers.

L'utilisation et la circulation de tout appareil de levage privé, en vue d'opérations de manutention est interdite.

Dans le cas où les engins du port seraient inadaptés, la capitainerie commandera pour le demandeur l'outillage adéquat et en fixera les modalités d'utilisation (position, recul au quai, etc.). Le demandeur devra alors s'acquitter de la dépense liée à la venue de l'engin conformément au recueil des tarifs en vigueur.

1.2.3 REPORT DE MANUTENTION

D'une manière générale, en cas de risque pour la sécurité des personnes ou des biens, la capitainerie peut interrompre, reporter ou annuler toute manutention jusqu'au rétablissement d'une situation assurant des conditions de sécurité satisfaisantes.

Toute manutention non effectuée à l'heure prévue en raison d'une responsabilité du demandeur sera reportée aussi tôt que possible. Dans le cas où le responsable de l'outillage public concerné ne saurait trouver d'arrangement dans les plus brefs délais, la demande sera annulée et non reportée. Le port départemental de Villefranche-Darse appliquera les conditions du recueil des tarifs en vigueur pour toute manutention annulée du fait du demandeur.

En cas d'évènement de force majeure, urgent, extérieur et imprévisible, tel que des causes météorologiques, le responsable de l'outillage public concerné s'engage à arranger pour le mieux les usagers afin d'effectuer la manutention.

En cas de non-respect du rendez-vous pour des raisons internes d'exploitation du port telles qu'une avarie des engins de levage, le responsable s'engage à prévenir le demandeur dans les meilleurs délais et à lui proposer une solution de remplacement satisfaisante. Le demandeur ne pourra prétendre à aucune indemnisation du fait du décalage du rendez-vous, en revanche le port prendra à sa charge les frais de stationnement supplémentaires ou à flot à terre induits par ce décalage de manutention.

1.2.4 PLAN DE SECURITE

Toute intervention réalisée sur l'outillage public par un professionnel doit faire l'objet d'un plan de sécurité (cf. Annexe 8) renouvelable chaque année et bipartite signé conjointement par le professionnel et la Capitainerie.

Les usagers particuliers se verront quant à eux remettre les consignes de sécurité qu'ils appliqueront au même titre que ce présent règlement.

ARTICLE 1.3. - MISE A TERRE ET MISE A L'EAU

1.3.1 GÉNÉRALITÉS - RESPONSABILITÉS

Le demandeur (propriétaire, représentant ou professionnel en charge du navire) fournit le plan de carène du navire en capitainerie avant toute manutention, et avoir indiqué au responsable de la manœuvre :

- les points techniques particuliers nécessaires à une manutention du navire sans risque (points de levage, position du navire, solidité des superstructures, des œuvres vives...);
- toute avarie existante sur le navire ;

- le positionnement des éventuels appendices extérieurs fixes (loch, sondeur, prise d'eau de mer...) ;
- les éventuels éléments pouvant affecter la stabilité : situation de remplissage des caisses et réservoirs, balourd ou instabilité ;
- l'emplacement des points faibles nécessitant la pose de protections spécifiques (échappement, vétusté du navire, etc.) ;
- toute autre caractéristique particulière impactant l'opération de manutention.

Il lui appartient de le libérer d'objets potentiellement dangereux pour sa stabilité sur ber ou pour la sécurité des personnes, d'assurer l'amenée du navire au-dessous de l'engin de levage, de guider les opérations de descente et de montée. Ces opérations ne seront effectuées qu'en sa présence (contrôle de l'assiette du navire, appareil débordant de la coque, etc.).

Les opérations de préparation des navires, préalablement à leur manutention, sont à la charge et sous la responsabilité entière de l'utilisateur (ex : démontage des pataras, antennes, dômes...).

Une vérification contradictoire du navire est effectuée avant manutention. Toute dégradation visible fera l'objet d'une observation écrite d'un surveillant de port, contresignée par le demandeur (ou responsable du navire) dégageant ainsi la responsabilité du port.

Au regard de la sécurité, le personnel de l'aire de carénage se réserve le droit de refuser toute manutention, ou de faire sortir de la zone les personnes n'étant pas identifiées par la capitainerie comme intervenant dans le cadre de la demande de manutention. La responsabilité des opérateurs ne saurait être engagée en cas d'informations insuffisantes ou erronées.

1.3.2 MISE À TERRE

Les opérations consistent en :

- Engagement des sangles,
- Levage et transport vers l'emplacement prévu, hors-utilisation du ber hydraulique ,
- Calage (sauf pour une mise sur une remorque),
- Dégagement des sangles,
- Retour de l'engin sur l'aire de manœuvre.

1.3.3 CALAGE

Sur les aires de carénage, les navires ne pourront être calés que sur du matériel fourni par le port ou les gestionnaires des outillages publics le cas échéant.

L'utilisation de matériel de calage appartenant au demandeur ou à un professionnel devra être signalée dès la demande d'usage de l'installation et obtenir l'autorisation de la capitainerie après avoir fourni les justificatifs de conformité des équipements.

Le calage des navires est réalisé par le personnel du port ou des prestataires de service des outillages publics, en présence obligatoire du signataire de la déclaration d'entrée ou de celui qu'il représente

Seule la capitainerie peut modifier l'architecture du ber ou la façon dont a été calé le navire.

1.3.4 STATIONNEMENT À TERRE

En règle générale, le stationnement sur l'aire de carénage est limité à la durée précisée dans la confirmation des opérations faite par la capitainerie.

Toute prolongation de stationnement doit faire l'objet d'une demande écrite et obtenir l'autorisation de la capitainerie.

Au-delà de la durée autorisée, le navire se verra automatiquement appliquer une majoration du tarif conformément aux dispositions du recueil des tarifs en vigueur.

Pendant le séjour sur terre-plein, comme pendant les manœuvres d'assèchement, de transport ou de mise à flot :

- les navires ne devront en aucun cas mettre en marche leurs machines ou tout autre moteur susceptible de provoquer des vibrations et de mettre ainsi en cause la stabilité du navire ;
- il est interdit d'opérer quelques déplacements que ce soit de matériel, combustible, liquide, eau, etc. susceptible de modifier le centre de gravité du navire et d'entraîner des basculements dangereux ;
- le propriétaire ou son représentant devront assurer une surveillance visuelle journalière du calage du navire (solidarité entre le bers, les patins et le navire) et signaler immédiatement au responsable de l'aire de carénage toute anomalie ;
- il est interdit de décaler les patins des tins ou bers pour effectuer des retouches de peintures ;
- il est interdit de rester la nuit à bord des navires stationnés à terre ;
- il est interdit de désolidariser des éléments de calage ;
- il est interdit de réaliser de travaux dans et/ou autour des navires pouvant engendrer un risque de déstabilisation ou tout autre danger ;
- il est interdit de laisser tout élément pouvant entraîner des dommages sur le navire, la réalisation de dégâts dus à une négligence ou à la présence d'éléments.

Il est rappelé enfin au propriétaire ou à son représentant que :

- aucune place ne peut être attribuée de manière privative. Tout navire pourra être déplacé si nécessaire et une place identique lui sera attribuée ;
- le remisage des matériels tels que les échafaudages, échelles, compresseurs volumineux, nettoyeurs haute pression est toléré uniquement dans la zone de stationnement impartie au navire ;
- il est responsable civilement et pénalement de toute personne travaillant sur son navire et non déclaré en tant que professionnel ;
- le port départemental de Villefranche Darse adoptera les conditions du barème des redevances pour tout stationnement non prévu et autorisé ;
- l'activité de stockage à terre d'un navire est soumise à autorisation de la capitainerie dans les conditions du barème des redevances.

1.3.5 MISES SUR SANGLES

Les mises sur sangles ne sont acceptées que pour des expertises ou un travail ponctuel ou intervention rapide (bout dans l'hélice, changement d'anode, etc.).

- Les mises sur sangles seront effectuées exclusivement depuis la zone de levage.
- Lors de la mise sous sangle :
 - si les indications-constructeur (marques distinctes) sont présentes et respectées par les responsables de manœuvre, la responsabilité du port ne peut pas être engagée.
 - À défaut de marques distinctes, si le propriétaire ou professionnel indique le positionnement des sangles, la responsabilité du port ne peut pas être engagée.
 - A défaut de marques distinctes, et sans indications du propriétaire ou professionnel, la responsabilité du port est engagée si la mise sous sangle est effectuée, le port se réservant alors la possibilité de refuser l'opération.
- Le propriétaire du navire ou son représentant sera tenu responsable de tout évènement qui serait directement lié à une mauvaise mise sous sangle de son fait.
- Le navire devra être calé de manière à soulager les sangles et ne rester qu'un poids mort ;

- Le carénage ou toute autre opération de nettoyage de la coque d'un navire sous sangles est interdit; le propriétaire ou son représentant s'engage à signaler, avant la manutention, toute spécificité du navire qui pourrait rendre inopérante ou dangereuse la mise sous sangle ou encore endommager le navire.

1.3.6 MISE À L'EAU

Les opérations consistent en :

- Déplacement vers l'emplacement prévu, depuis un ber fixe ou mobile, ou une remorque, hors-utilisation du ber hydraulique,
- Engagement des sangles,
- Levage et dépose du calage,
- Transport sur l'aire de manœuvre,
- Mise à l'eau,
- Dégagement des sangles.

ARTICLE 1.4. - PAIEMENT DES PRESTATIONS

Les tarifs en vigueur sont précisés au recueil des tarifs des ports départementaux de Villefranche.

Les redevances perçues pour le stationnement des navires en carénage et les tarifs des prestations pour l'usage des installations de manutention sont déterminés en fonction de la longueur hors-tout et de la largeur hors-tout des navires. En cas de mise sous cocon protecteur, les dimensions à prendre en compte sont celles du cocon.

1.4.1 IDENTIFICATION DU PAYEUR

La personne signataire de la demande est le payeur par défaut. Dans le cas contraire, elle devra fournir tous les justificatifs l'autorisant à agir à la place d'une tierce personne. Le port départemental de Villefranche-Darse se réserve le droit de refuser l'accès aux installations à toute personne ne remplissant pas ces conditions.

1.4.2 DÉLAI DE PAIEMENT

La facturation intervient préalablement à la manutention du navire ou au plus tard le jour de la mise à l'eau.

ARTICLE 1.5. - RESPONSABILITES

Toute déclaration fautive, incomplète ou absence de déclaration, lors de l'entrée du navire ou à l'occasion de mise à jour de ses caractéristiques, fera l'objet d'une décision de la capitainerie pouvant aller de la caducité de la demande jusqu'à des sanctions telles que la perte immédiate du poste et l'expulsion du port ainsi que la facturation a posteriori de la différence de redevance sur la période en cause.

Les services du port déclinent toute responsabilité :

- en cas de non-respect du présent règlement par le propriétaire ou son représentant,
- pour tous dommages, pertes, accidents, incidents ou vols qui pourraient survenir sur l'aire de carénage, avant, pendant et après les manutentions.

Pour les deux points ci-dessus, l'usager, son représentant et leurs assureurs renoncent à tout recours contre le port et ses agents et garantissent ces derniers contre tout recours dont ils pourraient faire l'objet.

Le Règlement particulier de Police – sécurité des aires de carénage, le Règlement Particulier de Police du port, ainsi que le recueil des tarifs et conditions d'application sont disponibles à la Capitainerie.

ARTICLE 1.6. – SERVICES ANNEXES

1.6.1 FLUIDES

Le stationnement dans les aires de carénage du port départemental de Villefranche-Darse comprend dans le forfait un accès permanent à une borne de distribution d'eau potable et à une borne de distribution électrique d'une puissance de 16 ampères.

Les besoins supérieurs à 16 ampères devront faire l'objet d'une précision lors de la demande d'usage de l'outillage public et seront facturés au compteur conformément aux conditions du barème de redevance d'usage.

1.6.2 ACCÈS ET STATIONNEMENT

Les aires publiques de carénage sont uniquement destinées à recevoir le stationnement des navires. Le stationnement des véhicules est strictement interdit sur les aires de carénage.

Les accès à ces aires sont réglementés et contrôlés. Ne seront autorisés à y pénétrer, à leurs risques et périls, que les personnes et les véhicules des personnes travaillant sur les navires afin d'y déposer leur matériel.

L'accès à la zone des slipways est soumis à l'autorisation des prestataires de service de cette aire.

L'accès aux aires de carénage Sud, Nord et à la forme de Radoub, est soumis à l'autorisation de la capitainerie. La zone d'accès dispose d'emplacements de stationnement nominatifs et d'emplacements de stationnement « visiteurs ».

Les autorisations d'accès des véhicules sont délivrées dans les conditions suivantes :

- **Accès « permanent »** : sur demande des professionnels de la réparation navale disposant d'une Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public (AOT) sur le port départemental de Villefranche-Darse, aux conditions en vigueur et dans la limite d'un badge d'accès par professionnel.
- **Accès « visiteurs »** : délivrée par la capitainerie, cette autorisation ne pourra être délivrée que pendant la durée de stationnement du navire sur l'aire de carénage.
- **Accès « livraison »** : délivrée par la capitainerie, cette autorisation temporaire est limitée à la durée de la livraison et ne permet pas le stationnement des véhicules sur l'aire de carénage.
- **Accès « livraison exceptionnelle »** : pour toute livraison en semi-remorque, en convoi exceptionnel ou pour tout chargement/déchargement de navire depuis ou vers une remorque ou un camion-plateau, une demande préalable devra être formulée au moins 24 heures à l'avance auprès de la Capitainerie. Cette autorisation sera délivrée par la capitainerie du port qui indiquera l'emplacement et les conditions du stationnement ainsi que l'heure d'arrivée sur site.

Selon la fréquentation constatée ou pour des raisons d'exploitation, le port départemental de Villefranche-Darse se réserve le droit de limiter ou d'interdire l'accès ou le stationnement des véhicules pour assurer une sécurité optimale de l'ensemble des navires et des intervenants.

NB :

- Les propriétaires ou usagers des véhicules devront déplacer sans condition leur véhicule à la demande du personnel de la Capitainerie ;
- Les remorques ne disposent pas de place de stationnement spécifique ; selon les places disponibles, elles sont autorisées à stationner sur un emplacement navire et facturées au tarif en vigueur correspondant à la place occupée ;
- Le personnel des services du port ne sera en aucun cas responsable des dégradations faites aux véhicules des usagers stationnés sur le domaine public portuaire.

- Le stationnement devant les portails des aires de carénage est strictement interdit pour des raisons de sécurité.

1.6.3 SANITAIRES

Des douches et toilettes sont à la disposition des usagers des aires de carénage dans le bâtiment de la Capitainerie sur demande.

L'utilisation des sanitaires à bord des navires stationnés à sec est strictement interdite.

ARTICLE 1.7. – OBLIGATION DES UTILISATEURS

1.7.1 PROTECTION DU CHANTIER

Pendant toute la durée du stationnement, chaque poste est sous l'entière responsabilité de son utilisateur. Ce dernier a obligation de protéger son chantier contre les nuisances qu'il pourrait occasionner aux personnes, à l'environnement ainsi qu'aux installations du port et des tiers (autres navires).

Pour ce faire, l'utilisation de bâches de protection propres, solides et correctement installées, est obligatoire et à la charge de l'utilisateur pour les travaux de nettoyage haute pression, de sablage, de ponçage, de lavage, de peinture au pistolet et tous travaux provoquant des projections de toute nature.

Au début de chaque chantier, les installations de protection seront présentées pour approbation au responsable de l'aire de carénage.

Ces installations seront maintenues en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée des travaux.

La non-observation de ces règles engage entièrement et exclusivement l'utilisateur défaillant qui devra en assumer toutes les conséquences

1.7.2 SABLAGE

Toute demande de travaux de sablage sur les aires de carénage doit être effectuée lors de la demande d'usage initiale et doit faire l'objet d'un accord écrit de la capitainerie.

Celle-ci pourra interdire cette opération si les mesures de protection des biens, des personnes ou de l'environnement ne sont pas prises. Le sable de sablage sera entièrement récupéré et évacué du chantier par l'utilisateur, conformément au plan de réception et de traitement des déchets en vigueur.

Le nettoyage de la zone se fera avant toute autre manipulation du navire.

Si la zone n'est pas déblayée du sable, le personnel de la capitainerie facturera d'office le nettoyage de la zone au tarif en vigueur ainsi que l'élimination du sable par une filière spécialisée.

1.7.3 OUTILLAGES SPÉCIFIQUES

Les installations de chantier nécessitant l'arrimage des dispositifs de protection devront utiliser les ancrages prévus à cet effet dans la limite de leur disponibilité ou lester l'installation.

Tout percement, scellement ou fixation sur les structures du port telles que grilles ou bornes est interdit. Par ailleurs, aucune modification ne peut être faite aux installations mises à disposition.

La non-observation de ces règles engage entièrement et exclusivement l'utilisateur défaillant qui devra en assumer toutes les conséquences y compris la remise en état des espaces mis à disposition.

Toutes les installations de machines-outils, de poste de soudure, de stockage de gaz sous pression et de combustibles et, d'une manière générale, toute installation susceptible de provoquer des explosions ou des incendies feront obligatoirement l'objet d'une déclaration dans le plan de sécurité (annexe 8) et d'une demande d'utilisation auprès de la capitainerie qui précisera les moyens à mettre en œuvre pour le respect de la

sécurité et la protection des travailleurs conformément aux instructions hygiène et sécurité adoptées en CHSCT (« permis de feu », art. 18 du RPP) .

1.7.4 PRODUITS CHIMIQUES

Les produits chimiques utilisés doivent être, dans leur nature et leur mode de mise en œuvre, conformes à la réglementation en vigueur (notamment à la protection des travailleurs, des tiers et de l'environnement).

Les fiches de données de sécurité de ces produits devront être présentées à la demande de toute autorité compétente. La non-observation de ces règles engage entièrement et exclusivement l'utilisateur défaillant qui devra en assumer toutes les conséquences.

TITRE 2 : SECURITE

ARTICLE 2.1. - REMARQUES GENERALES

La non-observation des consignes prévues au présent titre engage entièrement et exclusivement l'utilisateur défaillant qui devra en assumer toutes les conséquences.

L'aire de carénage est un lieu à risques en raison des mouvements des engins de levage, de la manutention de charge, des travaux divers effectués sur les navires (soudure, peinture, mécanique, menuiserie...), du calage des navires en hauteur.

Savoir identifier les risques, porter ses équipements de protection individuelle, constituent des moyens de prévention et de protection nécessaires dans toute activité.

Les engins spéciaux qui effectuent des travaux de manutention sont toujours prioritaires.

ARTICLE 2.2. - MANUTENTION

Les opérations de préparation des navires, préalablement à leur manutention, sont à la charge et sous la responsabilité entière de l'usager.

La préparation de la manutention est une phase essentielle et l'usager, responsable des opérations de manutention, veillera tout particulièrement à :

- amarrer les espars sur le pont,
- alléger autant que possible son navire,
- le cas échéant, ranger le moteur hors-bord,
- fermer les capots,
- couper le contact des batteries,
- maintenir ses réservoirs et différents contenants vides ou pleins pendant la durée du calage et du stationnement afin d'assurer une stabilité optimale du navire,
- vérifier que les cales du navire soient vides,
- préparer les bouts de manutention,
- fermer le navire,
- signaler tous les détails de coque pour parfaire la prise du navire...

Lors des opérations de matage/démâtage ou enlèvement moteurs, les mâts ou moteurs devront avoir été préparés auparavant.

Il est demandé aux usagers :

- de s'éloigner de la zone de manœuvre de l'engin de levage lors de la manutention,
- de veiller à ce qu'aucune personne ne se trouve à bord lors de l'opération de levage,

- de respecter les conseils des professionnels en charge de la manutention,
- de s'assurer que la charge est libre de toute entrave,
- de ne pas rester sous la charge de l'engin,
- de ne pas travailler sur ou sous un navire pendant la manutention.

2.2.1 Mauvais calage

Pour la sécurité de celui qui travaille sur la carène mais également pour les personnes évoluant à proximité d'une zone de carénage, le calage d'un navire ne doit jamais être improvisé et doit être réalisé dans les règles de l'art par une personne compétente.

Il est strictement interdit de modifier un calage.

2.2.2 Coup de vent

À partir d'une vitesse du vent atteignant 35 nœuds, toute manutention et utilisation d'appareil de levage sont interdites.

En raison de la prise au vent que représente un navire mâté en cas de coup de vent, le propriétaire ou son représentant reste en toutes circonstances, seul responsable des dispositions à prendre pour la prévention de la chute du navire : remise à flot, démâtage, épontille supplémentaire.

L'utilisateur informera impérativement le responsable des manutentions des mesures qu'il a prises en vue de protéger son navire et notamment :

- Éviter les prises au vent en attachant fortement les voiles s'il y a lieu mais également démonter les bâchages,
- Débarrasser les matériels sous et sur le navire,
- Ne pas rester à bord,
- Vérifier si le gréement est bien tendu (notamment le pataras...).

L'utilisateur retirera les moyens de protection adoptés avant toute nouvelle manutention.

2.2.3 Voiliers de type « régaté »

Ces navires ne seront stationnés à terre que lorsqu'au moins une des conditions suivantes sera respectée :

- navire préalablement démâté, sauf les Classe 8 et Vents d'Ouest.
- navire sanglé aux bers pendant toute la durée de stationnement à terre. *NB : en cas de vent supérieur à 35 nœuds annoncé par Météo France, le navire devra être lesté durant toute la durée de l'alerte Météo.*

2.2.4 Risque électrique

Afin d'éviter tout court-circuit, électrocution et/ou départ de feu, il est demandé :

- de ne laisser aucun appareil électrique sous tension en l'absence de l'utilisateur ;
- d'utiliser au besoin des rallonges ou prolongateurs comportant des dispositifs de raccordement compatibles avec l'appareil à alimenter (elles doivent de plus être totalement déroulées pour éviter les échauffements).
- d'utiliser du matériel protégé contre les projections d'eau.
- de ne pas toucher de prises électriques avec les mains mouillées.

Le personnel dûment habilité du port peut déconnecter toute prise ou raccord non conforme à la réglementation.

Toute modification ou réparation des équipements électriques de l'aire de carénage est interdite.

En cas de difficultés, l'utilisateur devra contacter la capitainerie qui planifiera une intervention par du personnel technique détenant les habilitations électriques requises.

2.2.5 Risque de chute

Les principaux facteurs d'accidents dus aux chutes sont la nature, l'état des sols (surfaces glissantes, obstacles), l'inattention et les comportements dangereux.

Chute de plain pied

Pour les éviter, il est demandé :

- de ne pas encombrer les zones de travail, de ranger le matériel, le cas échéant de baliser sa zone de travail.
- en cas de déversement accidentel de produit sur le sol, de l'éponger immédiatement et d'informer le Bureau du port ou les prestataires de service.
- en fin de journée de nettoyer sa zone de travail.
- d'utiliser les cheminements piétons lorsqu'ils existent.

Chute de hauteur

Il est demandé aux usagers et professionnels pour travailler en hauteur sans risque :

- d'utiliser un matériel conforme et adapté au travail réalisé (échelle, échafaudage, pont roulant, nacelle).
- d'utiliser une échelle d'une longueur suffisante pour offrir aux mains et aux pieds des appuis sûrs.
- de fixer l'échelle de manière à ne pas glisser, ni basculer.
- de s'assurer que personne n'évolue en dessous de sa zone de travail (attention aux chutes d'objets).
- de rester vigilant aux abords de la forme du Radoub

2.2.6 Risque chimique

Le risque chimique peut avoir différentes conséquences : intoxication, brûlure, incendie et explosion.

Intoxication

Elle concerne tout particulièrement les solvants. En effet, nocifs ou toxiques, volatils et inflammables, les solvants ont la propriété de pénétrer très facilement dans l'organisme et au travers de la peau.

Quasiment toutes les peintures contiennent des solvants, il est donc recommandé de porter des gants et un masque lors de l'utilisation de produits nocifs comme l'antifouling, la laque, les décapants, les solvants.

Brûlure

Les brûlures sont occasionnées par les produits corrosifs ; mains et visage sont le plus souvent agressés par des projections de produits. Lors de la manipulation de ces produits, il est conseillé de porter des gants et des lunettes de protection adaptés.

Incendie et explosion

Certains mélanges de produits chimiques ont la capacité de réagir violemment entre eux occasionnant incendie et explosion. D'autres, stockés ou exposés dans de mauvaises conditions (chaleur, rayonnements solaires...), se décomposent et peuvent engendrer des réactions non contrôlées. Il est nécessaire de :

- les manipuler avec précaution.
- éviter les sources d'ignition au contact des produits (flamme libre, étincelle, cigarette allumée...).
- bien repérer où se trouve les moyens de lutte contre l'incendie les plus proches.
- respecter les consignes de sécurité et reconnaître les dangers présentés par les produits en lisant les étiquettes.

ARTICLE 2.3. - SANCTIONS

Dans tous les cas où les dispositions législatives et réglementaires ne fixent pas la sanction, la méconnaissance des dispositions du présent règlement constitue une contravention de grande voirie punie d'un montant au plus égal à celui prévu pour les contraventions de 5^{ème} classe.

L'autorité portuaire pourra interdire l'accès ou la présence sur l'aire de carénage de toute entreprise, personne, navire ou véhicule en cas de non-respect des dispositions du présent règlement, constaté ou rapporté par l'exploitant.

Une durée d'interdiction à l'installation portuaire sera éventuellement prononcée en fonction de la gravité de l'infraction ou du nombre de récidives.

TITRE 3 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le plan de réception et de traitement des déchets en vigueur, disponible en capitainerie, s'applique à l'ensemble des activités portuaires. Le demandeur s'engage à le respecter.

Concernant spécifiquement le carénage, il est interdit :

- de travailler sans cocon ou bâches de protection, afin d'éviter toute projection néfaste,
- d'utiliser des produits anti-salissures renfermant des composés organostanniques (antifouling au TBT)(cf. code de l'environnement R / V / Titre II : Produits chimiques et biocides),
- d'effectuer tous travaux bruyants en dehors des heures d'ouverture de la capitainerie, sauf dérogation de l'autorité de police portuaire.
- de jeter des déchets, décombres, résidus solides ou liquides insalubres et quelconques matières sur l'aire de carénage, et dehors des points propres destinés à cet effet.
- de procéder à un dépôt même provisoire.
- Les issus des opérations de carénage devront être déposés quotidiennement dans les réceptacles du point propre réservés à cet effet.



DEMANDE DE STATIONNEMENT À TERRE

(Séjour inférieur à 12 mois)

CAPITAINEURIE DE VILLEFRANCHE-DARSE

1 chemin du Lazaret – 06230 VILLEFRANCHE-SUR-MER

Téléphone : 04.89.04.53.70 – Courriel : portvillefranchedarse@departement06.fr

INFORMATIONS NAVIRE

NOM :

TYPE : MOTEUR VOILIER VIEUX GREEMENT MULTICOQUES

MODELE :

LONG.HORS-TOUT (obligatoire) : mètres LARG. HORS-TOUT :mètres

TIRANT D'EAU : mètres POIDS :tonnes

Le demandeur s'engage à fournir les documents de son navire, l'attestation d'assurance à jour, à respecter les tarifs, les conditions d'application et le règlement de police du port de Villefranche-Darse.

INFORMATIONS DEMANDEUR

NOM (OU RAISON SOCIALE) :PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

TEL : ADRESSE MAIL :

DATES SOUHAITÉES

HIVERNAGE - Date d'arrivée : Date de départ :

CARÉNAGE - Date d'arrivée : Date de départ :

OBSERVATIONS

Date de la demande :

Visa de l'utilisateur :

Visa de l'agent :

PROTECTION OBLIGATOIRE PENDANT LE CHANTIER
NETTOYAGE OBLIGATOIRE APRÈS LE CHANTIER

Date de la réponse : État de la demande : ACCEPTÉE REFUSÉE

Commentaires :



Les informations recueillies font l'objet d'un traitement, auquel vous consentez, dont la finalité est de gérer les contrats d'amarrage dans le Port de Villefranche.

Le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes est le responsable de traitement. Cette action s'inscrit dans le cadre réglementaire du code des transports.

Les données enregistrées sont celles des formulaires et sont destinées aux services instructeurs du Département et ne peuvent être communiquées, en cas de besoin, qu'aux destinataires dûment habilités et intervenant strictement dans le cadre ci-dessus, à savoir le Port de Villefranche et le cas échéant les partenaires intervenants sur le Ports.

Les données enregistrées sont conservées conformément aux prescriptions des archives départementales.

Conformément aux articles 15 à 23 du Règlement Général sur la Protection des données, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification aux informations qui vous concernent- Vous pouvez également définir le sort de vos données après votre décès , en vous adressant au Délégué à la Protection des Données. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant, sauf si ce droit a été écarté par une disposition législative.

Au moment de l'entrée en vigueur du Règlement Européen sur la Protection des données (RÈGLEMENT (UE) 2016/679) le 25 mai 2018, tout usager aura le droit :

De s'opposer au profilage

De demander la limitation du traitement

D'introduire une réclamation auprès d'une autorité de contrôle (En France : CNIL : 3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07 - Tél : 01 53 73 22 22. www.cnil.fr)



BON DE GRUTAGE

Pour toutes autres opérations que mise à terre et mise à l'eau

CAPITAINERIE DE VILLEFRANCHE-DARSE

1 chemin du Lazaret – 06230 VILLEFRANCHE-SUR-MER

Téléphone : 04.89.04.53.70 – Courriel : portvillefranchedarse@departement06.fr

INFORMATIONS NAVIRE

NOM :

TYPE : MOTEUR VOILIER VIEUX GREEMENT MULTICOQUES

MODELE :

TYPE D'OPERATION : GRUTAGE MOTEUR MÂTAGE – DÉMÂTAGE AUTRES

Le demandeur s'engage à fournir les documents de son navire, l'attestation d'assurance à jour, à respecter les tarifs et ses conditions d'application ainsi que les règlements de police et des aires de carénage du port de Villefranche-Darse.

INFORMATIONS DEMANDEUR

NOM (OU PRESTATAIRE) : PRENOM :

TEL : ADRESSE MAIL :

NOM DU PROFESSIONNEL : TEL :

⇒ Un professionnel doit être notifié et présent le jour de la manœuvre. A défaut, l'opération de grutage ne pourra être effectuée.

DUREE DE L'OPÉRATION

Heure de début : Heure de fin :

OBSERVATIONS

Date de l'opération :

Visa de l'utilisateur (ou prestataire) :

Visa du grutier :

PROTECTION OBLIGATOIRE PENDANT LE CHANTIER NETTOYAGE OBLIGATOIRE APRÈS LE CHANTIER

Date de la réponse : État de la demande : ACCEPTÉE REFUSÉE

Commentaires :



Les informations recueillies font l'objet d'un traitement, auquel vous consentez, dont la finalité est de gérer les contrats d'amarrage dans le Port de Villefranche.

Le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes est le responsable de traitement. Cette action s'inscrit dans le cadre réglementaire du code des transports.

Les données enregistrées sont celles des formulaires et sont destinées aux services instructeurs du Département et ne peuvent être communiquées, en cas de besoin, qu'aux destinataires dûment habilités et intervenant strictement dans le cadre ci-dessus, à savoir le Port de Villefranche et le cas échéant les partenaires intervenants sur le Ports.

Les données enregistrées sont conservées conformément aux prescriptions des archives départementales.

Conformément aux articles 15 à 23 du Règlement Général sur la Protection des données, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification aux informations qui vous concernent- Vous pouvez également définir le sort de vos données après votre décès , en vous adressant au Délégué à la Protection des Données. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant, sauf si ce droit a été écarté par une disposition législative.

Au moment de l'entrée en vigueur du Règlement Européen sur la Protection des données (RÈGLEMENT (UE) 2016/679) le 25 mai 2018, tout usager aura le droit :

De s'opposer au profilage

De demander la limitation du traitement

D'introduire une réclamation auprès d'une autorité de contrôle (En France : CNIL : 3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07 - Tél : 01 53 73 22 22. www.cnil.fr)



ANNEXE 3 du RAC

PORTS DE VILLEFRANCHE-SUR-MER : DARSE – SANTE
DEMANDE DE STATIONNEMENT DANS LE BASSIN DE RADOUB

- PERIODE SOUHAITEE: du.....au
- DATE D'ENTREE :
- DATE SORTIE :
- OU NOMBRE DE JOURS SOUHAITES :
- ECHOUAGE MULTIPLE POSSIBLE : OUI / NON
- STATIONNEMENT POUR TRAVAUX A FLOT : OUI / NON

RENSEIGNEMENTS NAVIRE - L'ensemble des documents du navire et l'assurance en cours de validité sont à présenter en capitainerie avant signature du contrat.

NOM :

MARQUE :

IMMATRICULATION :

LONGUEUR HT :

LARGEUR HT :

TIRANT D'EAU :

PAVILLON :

PROPULSION PRINCIPALE M/Y S/Y

RENSEIGNEMENTS PROPRIETAIRE

SOCIETE :

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

TELEPHONE :

COURRIEL :

AUTRES RENSEIGNEMENTS :

RENSEIGNEMENTS DELEGATAIRE

SOCIETE :

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

TELEPHONE :

COURRIEL :

AUTRES RENSEIGNEMENTS :

UTILISATION DE LA FORME DE RADOUB

Généralités

La longueur à prendre en compte sera la longueur hors tout du navire.

Le minimum de durée d'occupation facturée sera de 8 jours.

L'utilisation de la forme de radoub fera l'objet d'un accord préalable concernant la durée d'utilisation de la forme. Cet accord précisera le temps accordé et en cas de dépassement de celui-ci, le tarif sera majoré de 30% pour les quinze premiers jours de dépassement, de 50% pour le mois suivant et de 100% au-delà.

Les dimanches et jours fériés comptent comme jours d'occupation, qu'ils aient été ou non utilisés pour la visite et les réparations des navires.

Les usagers peuvent travailler la nuit, à la visite et aux réparations des navires à condition d'en informer le gestionnaire par une note déposée à la Capitainerie la forme, au plus tard au cours de la période de travail de jour immédiatement précédente. Dans ce cas, ils ne sont soumis à aucun supplément de la redevance, s'ils assurent l'éclairage par leurs propres moyens : si l'éclairage est assuré par le gestionnaire, ils ont seulement à payer cet éclairage aux conditions du tarif.

Conditions de réservation :

Afin de bloquer la période confirmée par la Capitainerie, l'utilisateur fait une demande préalable de stationnement et verse une avance.

Le montant de l'avance correspond à la manœuvre d'entrée et de sortie – partie fixe et partie variable à la longueur du navire.

L'avance devra être obligatoirement faite par chèque au nom de la « Régie des ports de Villefranche ».

Si la demande de stationnement intervient au maximum deux mois avant la mise en bassin, l'avance sera directement encaissée par la régie. Dans le cas contraire, l'utilisateur devra annuler sa réservation. Les conditions sont explicitées ci-après.

Conditions d'annulation :

En cas d'annulation après J-60 de la réservation par l'utilisateur, obligatoirement confirmée par écrit à la Capitainerie, quel qu'en soit le motif, l'avance restera acquise définitivement par le port. Néanmoins, le chèque de l'avance sera restitué à la société en cas d'annulation avant J-61

Présence de plusieurs navires dans la forme

Le gestionnaire ne peut échouer à la fois dans la forme plus de deux ou plusieurs navires sans l'assentiment écrit des capitaines ou des armateurs.

Les redevances à payer s'établissent de la façon suivante :

- Assèchement de la forme après l'entrée des navires et remise en eau pour la sortie des navires : la redevance est due pour chacun des navires présents dans la forme, quelles que soient leurs longueurs respectives.
- Occupation de la forme : le gestionnaire est tenu informé de la date effective d'achèvement des travaux effectués sur chaque navire séjournant dans la forme. Il ne leur sera plus facturé de redevance de stationnement après la demi-journée au cours de laquelle cette déclaration aura été faite. Cette redevance sera répercutée sur le ou les navires sur lesquels des travaux sont en cours.

Prestations dues au titre de la redevance d'usage de la forme

Le gestionnaire assure le fonctionnement des appareils de fermeture, d'épuisement et de remplissage de la forme de radoub, à l'exclusion du calage du bateau. Tous les autres éléments de préparation d'entrée dans la forme sont à la charge directe des usagers.

Manœuvre d'entrée et sortie - partie fixe	Voir Barème de redevance
Manœuvre d'entrée et sortie - partie variable à la longueur	Voir Barème de redevance

Majoration des manœuvres hors heures ouvrables :

- Majoration hors horaire 6h à 8h et 18h à 20h 50%
- Majoration pour dimanche, jour férié et nuit (20h à 6h) 100%

Occupation (par jour et à la longueur)	Voir Barème de redevance
--	--------------------------

Minimum de perception : 8 jours

Stationnement sans paiement de redevance :

Pour le Radoub (**1 place par navire**)

- Je reconnais en avoir pris connaissance et m'engage à respecter :
- -Le règlement particulier de police et les réglementations en vigueur (disponibles sur demande)
 - -Le barème des redevances et les conditions d'application en vigueur (afficher en capitainerie)
 - -Les ordres et consignes de la capitainerie
 - -Les modalités de facturation et de règlement de la régie des ports

Je reconnais que toute infraction, fausse déclaration ou manquement à mes obligations entrainera rupture du contrat et départ immédiat du navire.

DATE :

SIGNATURE PROPRIETAIRE : *MENTION MANUSCRITE « LU ET APPROUVÉ »*

CADRE RESERVE A LA CAPITAINERIE

DEMANDE ACCEPTEE OUI NON

Date d'entrée prévisionnelle dans le bassin de radoub :/...../.....

Signature du représentant de la Capitainerie

ANNEXE 1

FICHE ENTREPRISE ET/OU ARTISAN				
LIEU	<input type="checkbox"/> BASSIN DE RADOUB <input type="checkbox"/> TRAVAUX A FLOT <input type="checkbox"/> CARENAGE			
NOM DU NAVIRE				
DATE D'ENTREE				
DATE SORTIE				
DATE ESTIMEE DEVIS				
ENTREPRISE	ASSURANCE SOCIÉTÉ	DATE ARRIVÉE	DATE SORTIE	IMMATRICULATION
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			
	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON			

DEMANDEUR.....

TAMPON ET SIGNATURE

ACCORD CAPITAINE (TAMPON ET SIGNATURE)

- OUI
- NON

Nota : il est autorisé sans paiement de redevance :

- Pour le Radoub (**1 place par navire**)
- Pour les travaux à flot et aire de carénage (**1 place par navire**)

Sans assurance et Kbis de l'entreprise/artisan sera automatiquement refusé. Une intervention sur le navire sans l'accord de la capitainerie engage le demandeur.



Protection des données personnelles – demande d'utilisation des slipways

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement, auquel vous consentez, dont la finalité est de gérer les demandes d'utilisation des slipways dans le Port de Villefranche.

Le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes est le responsable de traitement. Cette action s'inscrit dans le cadre réglementaire du code des transports.

Les données enregistrées sont celles des formulaires et sont destinées aux services instructeurs du Département et ne peuvent être communiquées, en cas de besoin, qu'aux destinataires dûment habilités et intervenant strictement dans le cadre ci-dessus, à savoir le Port de Villefranche et le cas échéant les partenaires intervenants sur le Ports.

Les données enregistrées sont conservées conformément aux prescriptions des archives départementales.

Conformément aux article 39 et suivants de la loi « informatique et libertés » du 06 janvier 1978 modifiée, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification aux informations qui vous concernent- Vous pouvez également définir le sort de vos données après votre décès , en vous adressant, par voie postale, au Délégué à la Protection des Données – Département des Alpes-Maritimes – B.P. n° 3007 06201 Nice Cedex 3 ou par mail à contact_cil@departement06.fr . Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant, sauf si ce droit a été écarté par une disposition législative.

Au moment de l'entrée en vigueur du Règlement Européen sur la Protection des données (RÈGLEMENT (UE) 2016/679) le 25 mai 2018, tout usager aura le droit

De s'opposer au profilage

De demander la limitation du traitement

D'introduire une réclamation auprès d'une autorité de contrôle (En France : CNIL : 3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07 - Tél : 01 53 73 22 22. www.cnil.fr).

FICHE DE SECURITE CALAGE / GRUTAGE / ACCÈS



CAPITAINEURIE DE VILLEFRANCHE-DARSE

1 chemin du Lazaret – 06230 VILLEFRANCHE-SUR-MER

Téléphone : 04.89.04.53.70 – Courriel : portvillefranchedarse@departement06.fr

1- Les personnels

Tous équipés de leurs EPI : casque, chaussures de sécurité, gants, lunettes de protection.

Chef de manœuvre : un seul agent, formé au calage. Donne les consignes au grutier. Communication visuelle et radio (talkie walkie sur canal dédié). Donne les consignes aux manœuvres.

Grutier : seul maître à bord, peut stopper toute opération, peut déplacer la grue. Valable également pour une grue externe.

Manœuvres : personnels formés au calage, reçoit les consignes du chef de manœuvre et les applique.

Usagers : le propriétaire du navire ou son représentant.

Professionnels : portent assistance à l'opération au regard de leur expertise. Présence obligatoire dans le cadre d'un mâtage ou démâtage.

2- Préparation de l'opération

Le chef de manœuvre s'assure de la préparation du chantier :

- emplacements adaptés disponibles sur terre-pleins et/ou plan d'eau (selon mises à terre ou mises à l'eau).
- Matériels de calage adaptés disponibles sur zone : cales, bers, tins, remorques etc.

Prise de connaissance du planning grutage actualisé journalier (grutier et chef de manœuvre).

S'assurer que les usagers et professionnels concernés sont informés et présents (contacts pris en liaison avec la capitainerie).

Transfert de la grue sur la zone de carénage concernée : ACN, rampe de mise à l'eau, ACS, ROCHAMBEAU (agent permis PL + escorte d'un VL avec gyrophare orange).

3- La sécurisation de la zone :

Préalable à toute opération. Remise à l'état initial après opération.

Affichage : PMV, panneaux sur zone (ACN ou ACS ou ROCHAMBEAU).

Fermeture accès : ACS > barriérage capitainerie accès VL, barriérage capitainerie des accès piéton, barriérage passerelle (chainette + accordéon), barriérage bas et haut des escaliers derrière la maison cantonnière, barriérage accès chemin de ronde au niveau des l'accès plage. ACN > Fermeture de la zone enclose.

ROCHAMBEAU > Fermeture de la zone enclose.

SLIPWAY / VOUTES (mâts) > coupure temporaire de la circulation avec obligation de : - arrêté départemental d'autorisation préalable accompagné d'un avertissement tous usagers et syndic Rochambeau au moins 48h avant (MAILING + affichage sur zones + PMV). Présence de la police municipale sur deux points.

4- La grue

Vérification des certifications et contrôle technique en cours de validité pour la machine et ses équipements : palonnier, sangles, crochets, manille, émerillon ... (responsable atelier/inventaire).

Vérification hebdomadaire des niveaux : huile, huile hydraulique, eau, carburant (responsable atelier/inventaire).

Le jour même : s'assurer du parfait fonctionnement : vérification visuelle, mise en marche, contrôle dynamique, essai des commandes (grutier).

Mise en place, équilibrage, patins / stabilité (grutier).

5- La sécurisation de la zone :

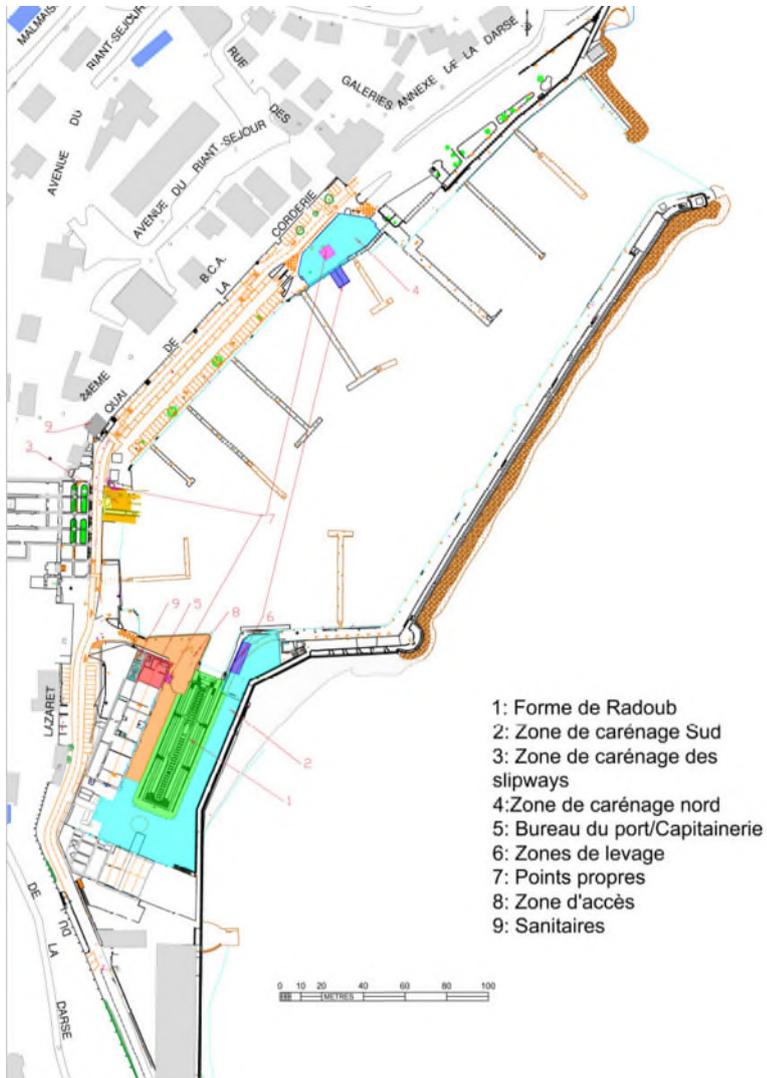
Préalable à toute opération. Remise à l'état initial après opération.

Affichage grutage en cours : PMV, panneaux sur zone (ACN ou ACS ou ROCHAMBEAU).

Fermeture accès : barriérage capitainerie accès VL, barriérage capitainerie 2x accès piéton, barriérage passerelle (chainette + accordéon), barriérage bas et haut des escaliers derrière la maison cantonnière, barriérage accès chemin de ronde au niveau des l'accès plage.



ANNEXE 6 du RAC
Plan général des zones de carénage



Plan de la zone de carénage Sud



Plan de la zone de carénage Nord





ANNEXE 7 du RAC

BASSIN DE RADOUB

Procédures d'attribution de poste et d'exploitation

Le port de Villefranche-Darse est un port public dont la gestion relève du Conseil départemental des Alpes-Maritimes qui l'exerce par le biais d'une régie dotée de la seule autonomie financière.

Le port dispose d'une forme de radoub dont les caractéristiques sont décrites dans le règlement particulier de police et d'exploitation des aires de carénage du port de Villefranche-Darse. Cet outillage public permet d'accueillir tout type de navires qui a besoin d'être mis en cale sèche.

Le présent document a pour objet de préciser les exigences et modalités d'attribution de places de stationnement des navires à sec au port de Villefranche-Darse, ainsi que les modalités d'exploitation de cet outillage.

Ce document est élaboré et approuvé par le Conseil départemental des Alpes-Maritimes (CD06), après avis formel des instances portuaires.

TITRE 1 : ATTRIBUTION DE POSTE

1.1 PRÉAMBULE

Les acteurs

Les intervenants dans le processus de demande de place, d'attribution et de suivi du séjour au port sont les suivants.

1.1.1 Représentant du navire

Selon les cas, le représentant du navire peut être :

- Son propriétaire (personne physique ou morale),
- Son capitaine, salarié du propriétaire du navire,
- Un intermédiaire dûment qualifié,
- L'affrèteur du navire ou son représentant dûment mandaté (personne physique ou morale).

1.1.2 Exploitant du port (régie)

La Régie des ports assure la relation contractuelle avec le représentant du navire, et vérifie la conformité des déclarations du représentant du navire.

1.2 ÉLABORATION ET RÉCEPTION DU DOSSIER DE DEMANDE

1.2.1 Dossiers vierges

Les dossiers de demande vierges sont disponibles en capitainerie.

1.2.2 Élaboration

Toute demande doit être complétée en français et rédigée en majuscules.

Les éléments manuscrits doivent être clairement lisibles.

Les documents annexes (photocopies) doivent être exploitables.

L'original de tout document annexé doit pouvoir être fourni sur simple demande.

Les adresses demandées doivent être complètes (ville, code postal, pays...), et doivent permettre de joindre la personne/société. Il en est de même des numéros de téléphone.

1.2.3 Transmission

Les dossiers sont acceptés 5 mois avant la date du début de la période de mise en cale sèche demandée. Ils doivent être remis directement en capitainerie, qui enregistre date et heure du dépôt et en fournit récépissé.

Une liste des dossiers reçus est tenue à jour par le port avec la chronologie précise de réception.

1.2.4 Vérification

Le port vérifie le dossier dans les 3 semaines suivant le dépôt. Aucun dossier ne sera pris en compte dans les 3 semaines précédant l'attribution des postes.

1.2.4.1 Dossier incomplet ou non conforme

Dans le cas où le dossier est incomplet ou non conforme, ou présente des pièces inexploitables ou douteuses, il est retourné dans sa totalité au représentant du navire.

Les situations visées dans l'alinéa précédent valent décision de rejet.

1.2.4.2 Dossier complet

Dans le cas où le dossier est complet, un mail est envoyé au représentant du navire indiquant la mention « dossier complet ». Le dossier prend alors rang pour examen, selon les critères décrits au chapitre 4.

La délivrance du mail « dossier complet » n'empêche en rien la vérification ultérieure de la validité ou de l'authenticité des différentes pièces et déclarations qui le constituent.

Si un défaut de validité ou d'authenticité est constaté, le dossier est alors invalidé et retourné au représentant du navire.

1.3 EXIGENCES DE CONFORMITE

L'attribution de place est conditionnée par la conformité à chacune des exigences décrites ci-dessous.

1.3.1 Authenticité

Les noms et signatures des personnes désignées ou mandatées dans le dossier doivent être authentiques.

Le port de Villefranche-Darse se réserve le droit de faire toute vérification d'authenticité des documents et signatures présentés dans le dossier.

Toute fausse déclaration constatée entraînera automatiquement l'interdiction durant 2 ans de présentation du navire et de la personne responsable de la fausse déclaration au port de Villefranche-Darse.

1.3.2 Fiscalité

L'armateur ou son représentant dûment mandaté, doit signer un engagement de conformité fiscale relative au navire, à son avitaillement et aux prestations de services effectuées à bord.

1.3.3 Conformité technique du navire

L'armateur ou son représentant dûment mandaté, doit signer un engagement de conformité technique du navire relative à la certification du navire par l'État de son pavillon.

Cet engagement doit être accompagné de la copie du document de certification de l'État du pavillon, en cours de validité.

Lorsque la copie de ces documents a déjà été fournie à l'occasion d'une autre intervention et demeure en cours de validité, il n'est pas nécessaire de la présenter à nouveau.

Il est précisé que le document de certification ne peut en aucun cas être remplacé par un document émis par une société de classification ou de contrôle (Lloyds, Rina, BV...) sauf lorsque celle-ci est mandatée par l'État du pavillon et s'y substitue (small register vessel). Dans le cas de pavillon peu usuel, l'armateur ou son représentant dûment mandaté, doivent pouvoir fournir sur simple demande la réglementation de ce pavillon.

1.3.4 Sécurité du navire lors du stationnement

Le représentant du navire doit impérativement nommer un gardien du navire qui devra être compétent pour intervenir sur le navire en cas d'événement, tel un incendie.

Le gardien s'engage à être joignable à tout moment en cas de problème. Il doit veiller que le navire ne fasse encourir aucun risque, tant aux biens qu'aux personnes. Il doit également se conformer aux prescriptions du règlement de police du port.

1.3.5 Dettes

Au cas où le propriétaire du navire ou son représentant ou son affréteur a contracté précédemment une dette avec le port, cette dette doit être réglée préalablement au dépôt de dossier.

1.4 ATTRIBUTION DE POSTE

1.4.1 Définition

Le présent chapitre définit la façon dont les places mises à disposition des demandeurs sont attribuées. Toute attribution a pour préalable la réception d'un avis « dossier complet et conforme » tel que décrit au §2.4.2.

Ces attributions sont effectuées en fonction de critères (§4.2), par une décision du directeur de régie (§4.3), selon une procédure (§4.4), et donne lieu à la signature d'un procès-verbal, avec publication partielle (§4.5).

1.4.2 Critères d'attributions

Le critère d'attribution est celui de l'ordre chronologique de réception des dossiers (priorité à la demande la plus ancienne).

1.4.3 Calendrier des planifications

Le calendrier exact du dépôt des dossiers ainsi que le planning des jours de prise de décisions est affiché en capitainerie.

1.4.4 Attribution

L'attribution consiste à placer les navires selon le critère d'attribution (§4.2).

Il est précisé que le placement dans la forme de radoub relève de la seule responsabilité du port, eu égard aux dimensions de la forme de radoub et des navires.

Lorsque la forme est complète, les navires non attributaires sont mis en liste d'attente.

Si de nouvelles places sont libérées (annulation), ces places sont attribuées sur liste d'attente dans l'ordre d'inscription.

1.4.5 Procès-verbal du port

Un PV signé par le directeur de la régie et le commandant du port est établi, qui vaut décision d'acceptation ou de rejet d'une ou plusieurs demandes d'utilisation de la forme de Radoub.

1.5 ANNULATION

Toute annulation doit parvenir au port de Villefranche-Darse par écrit (télécopie, LRAR), à l'adresse de la capitainerie.

Elle doit comporter la signature d'une personne dûment mandatée. L'annulation par e-mail, de ce fait, n'est pas autorisée.

Elle est prise en compte à la date d'arrivée au port de Villefranche-Darse.

L'avis d'annulation reçu est irréfragable et annule l'attribution.

Aucun remboursement ne sera effectué en cas d'annulation dans les 30 jours précédant la date de placement dans la forme de radoub et ce quel qu'en soit le motif.

1.6 ENCAISSEMENT DES REDEVANCES, CLÔTURE DES COMPTES

Les redevances sont mises à l'encaissement dans les 5 jours ouvrés suivant l'acceptation du dossier par la commission d'attribution.

En cas de non respect des conditions d'application et barèmes, le navire ne sera plus accepté dans le port pendant 2 ans, nonobstant les mesures et poursuites engagées le cas échéant (recours trésor public ...).

TITRE 2 : EXPLOITATION

Le présent développement vise à prévenir les accidents, définir les rôles et les responsabilités et assurer une coordination d'exploitation entre les différents intervenants dans le cadre des actions et manœuvres effectuées lors de l'utilisation de la forme de radoub.

- La capitainerie (CD06) ;
- Le capitaine du navire (ou son représentant) et son équipage ;
- La ou les entreprise (s) effectuant les travaux sur le navire.

Elle vise à assurer une coordination d'exploitation entre ces différents intervenants.

2.1 Fonctions et rôles.

Le chef de manœuvre de la forme (Capitainerie) :

- S'assure que les intervenants tiers à la manutention de la forme de radoub ont été suffisamment formés et sensibilisés pour diriger la manœuvre en toute sécurité ;
- Est responsable de l'analyse des incidents éventuels, dans les meilleurs délais suivant l'opération, et de la transmission des informations au CHSCT ;
- Dirige les agents portuaires pour tout ce qui concerne les manœuvres au niveau de la forme (remorquage et déplacements du bateau porte, ouverture de vannes et des trappes, pompage du bassin en coordination avec les intervenants ...) ;
- Se coordonne et communique avant chaque manœuvre avec le chef de manœuvre du navire et le chef de manœuvre de l'échouage ;
- Dirige les agents portuaires pour toutes les manœuvres du bateau-porte et de la manutention de la passerelle de circulation (véhicule-piéton) ;
- Est informé et alerté par les agents portuaires et les tiers intervenants en cas de dysfonctionnement ou de risque sur la sécurité des personnes et des biens ;
- Assure la préparation de l'assèchement de la forme de radoub (vérification des pompes ...) ;
- Sécurise la zone autour de la forme de radoub lors des manœuvres, dont les accès au bateau-porte ;
- En cas de non respect des règles de sécurité par les personnes extérieures, suspend la manœuvre.

Le demandeur :

- Formalise et signe la demande d'utilisation du bassin de radoub (annexe 3) et le plan de sécurité (annexe 8) ;
- S'assure que son personnel et ses sous-traitants (notamment les plongeurs) sont qualifiés, formés et sensibilisés pour réaliser la manœuvre du navire et les travaux / interventions pour le navire en toute sécurité ;
- Identifie le chef de manœuvre du navire, le chef de manœuvre de l'échouage et le précise au chef de manœuvre du bassin ;
- Doit transmettre les informations nécessaires (besoins pour les interventions et travaux souhaités et les éléments techniques du navire) auprès du chef de manœuvre de l'échouage.

Le chef de manœuvre du navire (capitaine du navire ou son représentant) :

- Le chef de manœuvre du navire est identifié au travers du plan de sécurité ;
- Prend la responsabilité des manœuvres d'entrée ou de sortie du navire dans la forme de radoub ;
- Transmet les informations concernant les caractéristiques du navire et de sa coque (notamment au travers des plans) ;
- Se coordonne et communique avec le chef de manœuvre du bassin avant et pendant les manœuvres (entrée / sortie et échouage) ;
- S'assure que son personnel est qualifié, formé et sensibilisé pour réaliser les manœuvres en toute sécurité ;
- Doit disposer des moyens matériels, humains et organisationnels nécessaires pour réaliser les manœuvres en toute sécurité.

Le chef de manœuvre de l'échouage (le demandeur ou nommé par ce dernier) :

- Le chef de manœuvre de l'échouage dirige les plongeurs intervenants ;
- Le chef de manœuvre de l'échouage est identifié au travers du plan sécurité ;
- Prend la responsabilité des manœuvres d'échouage et de calage du navire dans la forme de radoub ;
- Se coordonne et communique avec le chef de manœuvre du bassin, le chef de manœuvre du navire et les plongeurs ;

- S'assure que son personnel et ses sous-traitants sont qualifiés, formés et sensibilisés pour réaliser l'échouage et le calage en toute sécurité ;
- Doit disposer des moyens matériels, humains et organisationnels nécessaires pour réaliser les manœuvres en toute sécurité ;
- Dirige son personnel et les plongeurs lors de l'échouage et du calage (préparation des lignes de tins, positionnement des épontilles, calage, contrôles...).

Les plongeurs :

- Suivent les directives du chef de manœuvre de l'échouage ;
- Vérifient la forme de radoub avant l'arrivée et le départ du navire ;
- Vérifient l'état de propreté de la feuillure du bateau-porte ;
- Mettent en place et déposent la ligne de tins et les tins verticaux ;
- Informent et alertent le chef de manœuvre de l'échouage de tous dysfonctionnements ou de risque sur la sécurité des personnes et des biens (partie sous l'eau du navire).

- **2.2 compétences et qualifications des intervenants**

Les intervenants doivent avoir les compétences et qualifications nécessaires aux opérations dont ils ont la charge. Le détail de ces qualifications est précisé dans le plan de sécurité.

Les intervenants doivent être en mesure de présenter ces documents sur simple demande de la capitainerie.

- **2.3 documents à fournir**

Le représentant du navire fournit à la capitainerie avant l'entrée du navire dans la forme de radoub

- La demande d'utilisation validée par la capitainerie (annexe 3) ;
- Le plan de sécurité complet signé conjointement avec la capitainerie (annexe 8) ;
- L'ensemble des pièces demandées dans ces deux documents.

Lexique :

- *Bajoyer : zone se trouvant avant la porte, hors de la forme de radoub*
- *Bateau-porte ou porte : on désigne par l'un ou l'autre de ces termes la porte flottante servant à séparer la forme de radoub de la mer*
- *Gonflage de la forme : on élève le niveau d'eau de la forme au dessus du niveau de la mer afin de caler un navire assez haut pour que lors d'un prochain remplissage du bassin, le bateau reste calé hors de l'eau*

- 2.4 Déroulement des opérations et identification des responsabilités

Sécurisation de la zone de manœuvre passerelle de circulation et/ou de la manœuvre du bateau-porte	
QUOI	QUI
Mise en place de balisage et signalétique	Chef de manœuvre de la forme
Mise en place de barrières et/ou de rubalise pour délimiter la zone	Chef de manœuvre de la forme
Déplacement de la passerelle véhicules-piétons	
QUOI	QUI
Sécurisation de la zone de déplacement et localisation de la zone de stockage de la passerelle de circulation	Chef de manœuvre de la forme
Déplacement et pose de la passerelle de circulation	Chef de manœuvre de la forme
Déplacement du navire	
QUOI	QUI
Déplacement à l'aide de bouts	Chef de manœuvre de l'échouage, assisté par le Chef de manœuvre de la forme
Guidage du navire et des manœuvres à l'aide de bouts	Chef de manœuvre du navire
Conduite du navire	Chef de manœuvre du navire
Entrée d'un navire et mise à sec du bassin de Radoub	
QUOI	QUI
1. PRÉPARER LE BASSIN ET LE NAVIRE	
La veille, vérification et préparation des pompes, compresseurs et fluides et vérification des quantités de fioul	Chef de manœuvre de la forme
Enlèvement de la passerelle de circulation si bateau-porte en place	Chef de manœuvre de la forme
Déplacement du bateau-porte si elle est en place (cf. détail dans paragraphe « mise en eau de la forme de radoub »)	Chef de manœuvre de la forme Chef de manœuvre du navire
Vérification de la stabilité (répartition du poids dans le navire) et identification des points de calage	Chef de manœuvre du navire Chef de manœuvre de l'échouage
Contrôle du matériel de calage, des banquettes bassin, et vérification de la feuillure (enlèvement des saletés éventuelles)	Plongeurs, sur requête du demandeur et en suivant les instructions du chef de manœuvre de l'échouage
2. AVANCER LE NAVIRE	
Le chef de manœuvre de la forme établit le contact par VHF canal 9 avec le capitaine du navire et autorise le navire à avancer jusqu'à l'entrée du bajoyer. Le navire a été prévenu préalablement de préparer des bouts d'amarrage avant et arrière bâbord et tribord	Chef de manœuvre de la forme

3. ALIGNER LE NAVIRE

QUOI	QUI
A l'entrée de la forme :	
<ul style="list-style-type: none">Aligner les tins : positionnement par rapport au tirant d'eau et selon la forme du navire	Chef de manœuvre de l'échouage
<ul style="list-style-type: none">Passer les bouts sur les quais pour manœuvrer et maintenir le bateau dans l'axe du bassin	Chef de manœuvre du navire Chef de manœuvre de l'échouage
<ul style="list-style-type: none">Arrêt des moteurs au bajoyer et manœuvre effectuée uniquement à l'aide des amarres	Chef de manœuvre du navire Chef de manœuvre de l'échouage
Entrée du navire dans la forme de radoub	Chef de manœuvre du navire Chef de manœuvre de l'échouage
Positionnement de la porte (cf. détail dans paragraphe « mise en eau du bassin »)	Chef de manœuvre de la forme Chef de manœuvre de l'échouage
Amarrage de la porte avec 4 bouts pour aider à la coller lors de la descente	Chef de manœuvre de l'échouage

4. PRÉ-CALER / ECHOUER LE NAVIRE

Couler la porte (voir annexes 1 et 2) :	
<ul style="list-style-type: none">Vérification que les trappes d'arrivée d'eau sont fermées	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">Ouverture des trappes des ballasts 6 et 7 (ou, éventuellement, les 5 et 8 mais sur ordre du chef de manœuvre du bassin du Radoub uniquement)	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">Mise en route de la pompe thermique et des 3 autres pompes si nécessaire	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">Ouverture partielle des vannes de sortie d'air, la porte coule	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">Lorsque le bateau-porte est à 10 à 15 cm du fond, réduction considérable de la sortie d'air avec les vannes d'air pour rendre étanche le bateau porte	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">fermeture des vannes de sortie d'air	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">fermeture des trappes d'accès	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">fermeture des trappes des ballasts	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none">amarrage du bateau-porte	Chef de manœuvre de la forme
Positionnement des épontilles sur le navire et sur le quai, préparation de la ligne de tins (voir annexe 4)	Chef de manœuvre de l'échouage
Positionnement du navire dans la forme de radoub en fonction des travaux à effectuer	Chef de manœuvre de l'échouage en fonction des demandes du chef du navire et / ou du demandeur
Réglage du niveau d'eau sous les ordres du chef de manœuvre du navire et sur observation du plongeur	Chef de manœuvre de l'échouage

5. CALER LE NAVIRE

Positionnement des tins de calage verticaux (voir annexe 4)	Chef de manœuvre de l'échouage
---	--------------------------------

Avant que le navire soit totalement calé, pause et vérifie le positionnement du navire et demande formellement au chef de manœuvre de la forme de poursuivre la mise à sec.	Chef de manœuvre de l'échouage en fonction des demandes du chef du navire et / ou du demandeur
Calage du navire	Chef de manœuvre de l'échouage
Mise en place de la passerelle de circulation	Chef de manœuvre de la forme
Stationnement à sec du navire	
QUOI	QUI
1. NETTOYAGE DE LA FORME (LORS DE LA MISE À SEC)	
Passage lance à incendie sur les banquettes si nécessaire (vase glissante)	Chef de manœuvre de la forme
Mise en marche des pompes	Chef de manœuvre de la forme
2. SURVEILLANCE DE LA FORME PENDANT LE STATIONNEMENT A SEC DU NAVIRE	
Assure la surveillance de la forme au travers de : <ul style="list-style-type: none"> • Vérification du fonctionnement des pompes • Vérification du niveau d'eau dans la forme - alarme reliée au bureau et au n° d'astreinte • Vérification du bon fonctionnement du décanteur / séparateur 	Chef de manœuvre de la forme
Assure la surveillance autour du navire : <ul style="list-style-type: none"> • Vérification de la propreté de la forme de radoub • Vérification des échafaudages, cocon, passerelles reliant le navire au quai et tout autre équipement. 	Demandeur
3. SURVEILLANCE ET PRÉVENTION DES RISQUES SUR LE NAVIRE EN CALE SECHE	
Assure la surveillance et la sécurité du navire notamment au travers : <ul style="list-style-type: none"> • Du contrôle des accès navire • De la prévention du risque incendie (matériel électrique conforme, pas de stockage de produits inflammables sur le navire, matériel de 1^{er} intervention à bord) • De la vérification de stabilité du navire liée notamment à la répartition des charges (pas de modification) • De la vérification de la conformité et de la stabilité du calage (pas de modification) 	Demandeur

Mise en eau du bassin de Radoub
(sur demande du chef de manœuvre du navire)

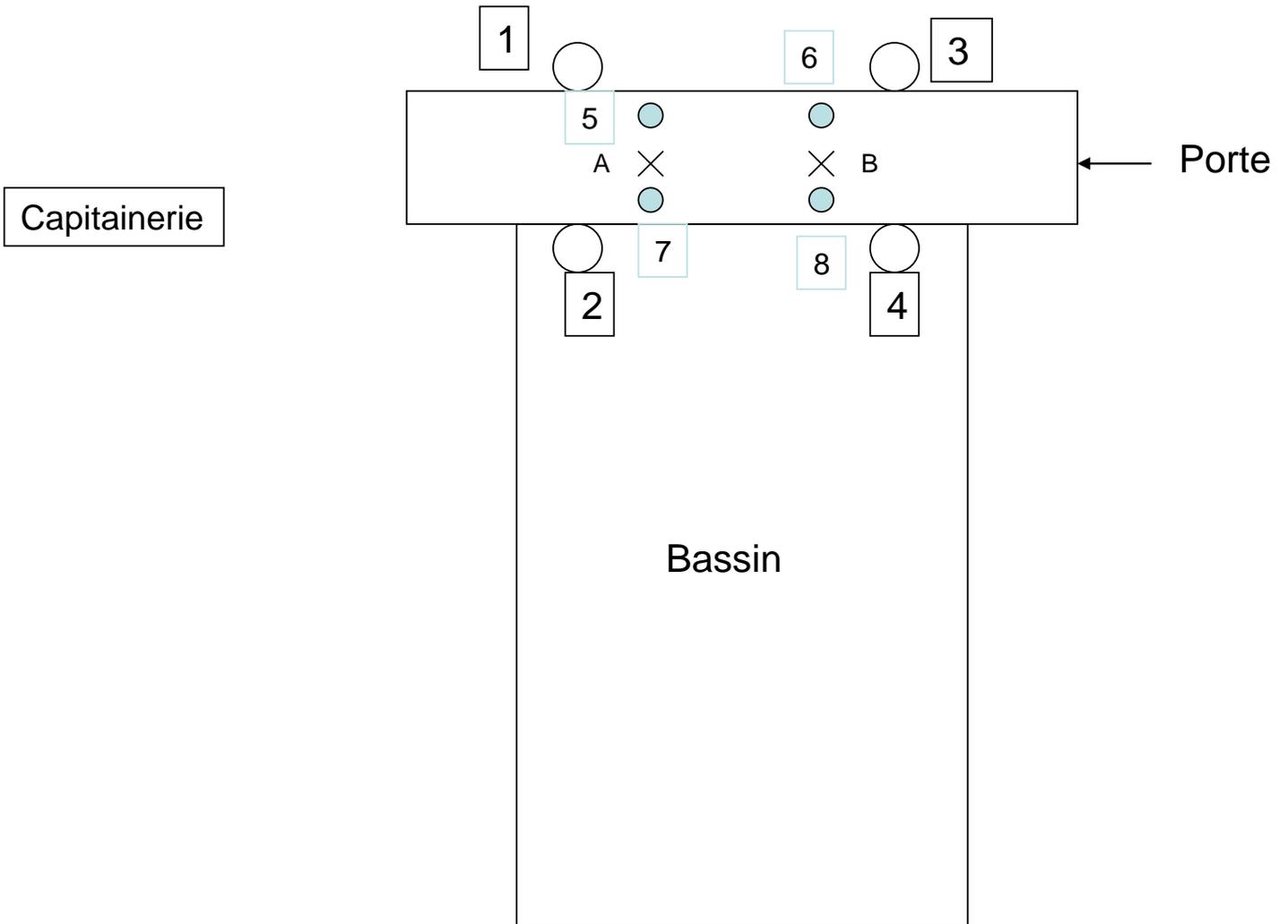
QUOI	QUI
1. PRÉPARER LE BASSIN ET LE NAVIRE	
Vérifier que la forme a été nettoyée	Chef de manœuvre de la forme
La veille, vérification et mise en place des compresseurs, pompes, fluides et appareils thermiques et vérification des quantités de fioul.	Chef de manœuvre de la forme
Mise à l'arrêt des pompes	Chef de manœuvre de la forme
Vérification de la stabilité (répartition du poids dans le navire) et de l'étanchéité du navire (notamment fermeture des vannes)	Chef de manœuvre du navire
Enlèvement de la passerelle de circulation	Chef de manœuvre de la forme
2. METTRE EN EAU LE BASSIN DE RADOUB	
Ouverture des trappes d'arrivée d'eau (<i>voir annexe 1</i>) après l'accord du chef de manœuvre du navire :	
<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture partielle des trappes de passage d'eau 	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none"> • Les trappes 1 et 2 sont à ouvrir plus partiellement que les 3 et 4 afin d'éviter des dommages sur les sondes des pompes 	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none"> • Sur demande du chef de manœuvre du navire, l'opération peut être arrêtée pour effectuer des vérifications (ex : étanchéité du navire...) puis demande formelle au chef de manœuvre de la forme de poursuivre la mise en eau 	Chef de manœuvre de la forme
Vérifier et donner du mou aux amarres du bateau-porte	Chef de manœuvre de la forme
Lorsque le niveau de la forme de radoub est le même que celui de la mer : ouverture des trappes d'accès et branchement de l'air comprimé	Chef de manœuvre de la forme
Vérification et mise en place des amarres du navire	Chef de manœuvre du navire
Le navire commence à flotter : le calage se retire	
Le navire flotte (<i>voir annexe 4</i>) : enlèvement des épontilles et intervention des plongeurs pour vérifier l'emplacement des tins (chenal de sortie dégagé)	Chef de manœuvre de l'échouage
Bateau-porte : Mise en marche du compresseur, vannes fermées	Chef de manœuvre de la forme
Ouverture des trappes des ballasts 6 et 7, (ou, éventuellement, des 5 et 8 mais plus rare)	Chef de manœuvre de la forme
Ouverture des vannes d'arrivée de l'air comprimé	Chef de manœuvre de la forme

Le bateau-porte commence à monter	
Réglage des bouts d'amarrage au fur et à mesure que le bateau-porte monte	Chef de manœuvre de la forme
3. OUVRIR LE BATEAU-PORTE	
QUOI	QUI
Une fois les ballasts vides (<i>voir annexe 1</i>) :	
<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture des vannes d'arrivée d'air • Fermeture de l'arrivée d'air • Débranchement du tuyau d'arrivée d'air • Fermeture des trappes d'accès 	Chef de manœuvre de la forme
Vérification que toutes les trappes d'arrivée d'eau et des ballasts sont fermées	Chef de manœuvre de la forme
Déplacement du bateau-porte sur son mouillage :	
<ul style="list-style-type: none"> • Pivotement du bateau-porte à l'aide de bouts 	Chef de manœuvre de la forme
<ul style="list-style-type: none"> • Remorquage du bateau-porte à l'aide du navire du port, accompagné de 2 bouts de part et d'autre du bajoyer (maintien du bateau porte dans l'axe) 	Chef de manœuvre de la forme
4 : AVANCER LE NAVIRE	
Déplacement du navire	Chef de manœuvre de l'échouage
Dans le bajoyer, mise en marche des moteurs du navire	Chef de manœuvre du navire
Gonflage de la forme de radoub (<i>voir annexe 3</i>)	
Inversion de l'aspiration et du refoulement de la pompe thermique	Chef de manœuvre de la forme
Mise en marche de la pompe thermique	Chef de manœuvre de la forme
Positionnement du bateau-porte dans son embrasure côté bajoyer (<i>voir annexe 3</i>)	Chef de manœuvre de la forme
Coulage du bateau-porte (<i>cf. § « mise à sec de la forme de radoub »</i>)	Chef de manœuvre de la forme
Réglage du niveau d'eau sous les ordres du chef de manœuvre du navire et sur observation du chef de manœuvre de l'échouage	Chef de manœuvre de la forme
Calage du navire (<i>cf. § « mise à sec de la forme de radoub »</i>)	Chef de manœuvre de l'échouage
Dégonflage du bassin de Radoub	
QUOI	QUI
Ouverture des 4 trappes d'entrée d'eau jusqu'à rétablissement du niveau d'eau	Chef de manœuvre de la forme
Remontée du bateau-porte et déplacement côté forme (<i>cf. § « mise en eau de la forme »</i>)	Chef de manœuvre de la forme

Coulage du bateau-porte (cf. § « mise en eau de la forme de radoub »)

Chef de manœuvre de la forme

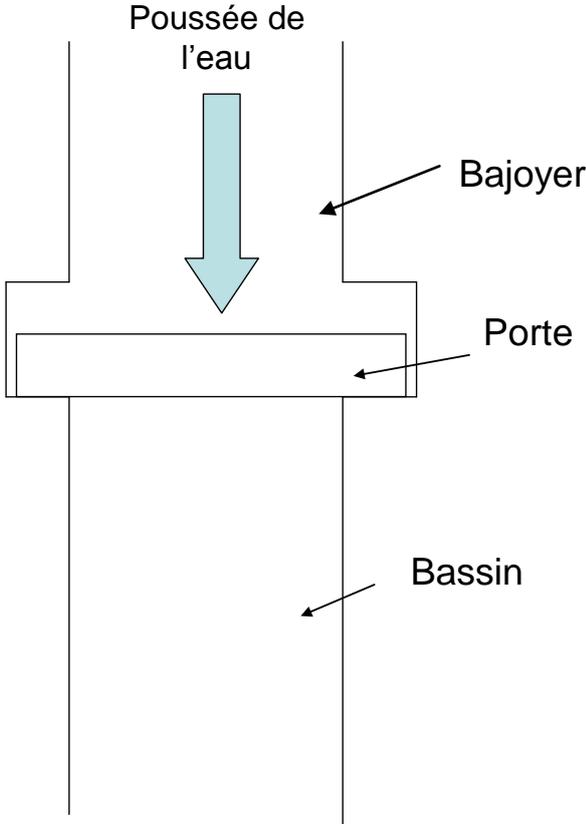
1 : Bassin et bateau-porte (schéma de principe)



- Légende :
- Trappes d'arrivée d'eau
 - Trappes des ballasts
 - A : vanne d'arrivée d'air comprimé
 - X B : vanne de sortie d'air

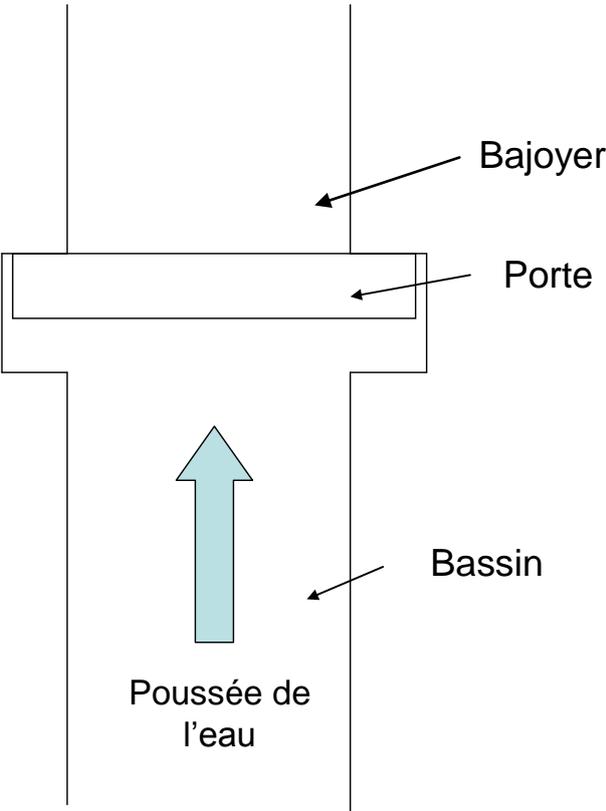
2 : Mise à sec du bassin (schéma de principe)

Capitainerie

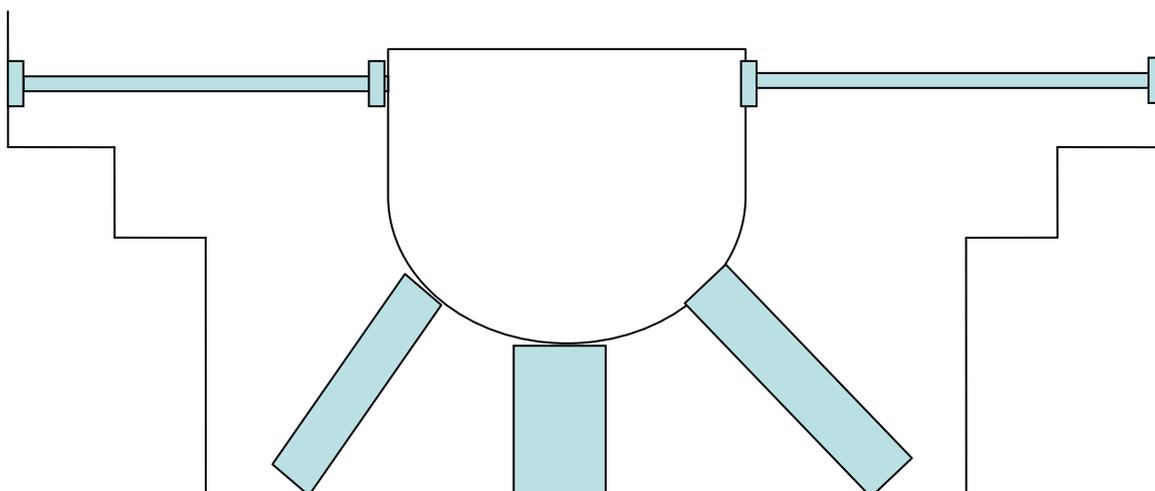


3 : Gonflage du bassin (schéma de principe)

Capitainerie

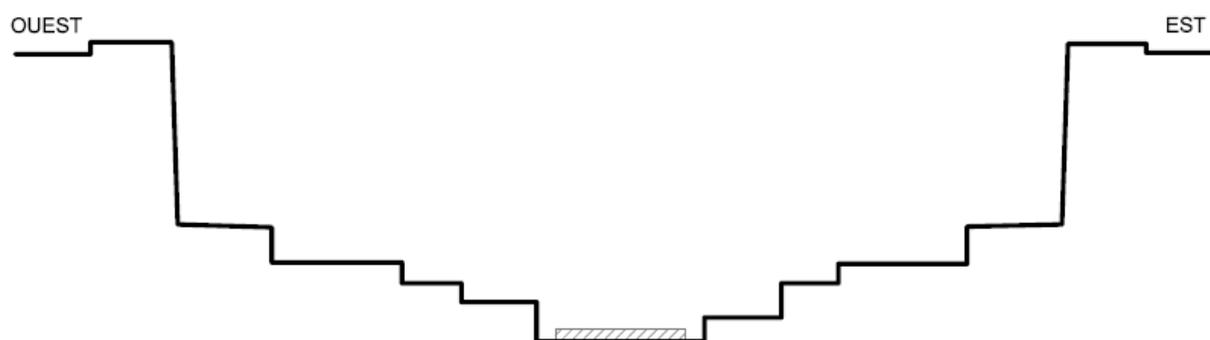


4 : Représentation des équipements de calage du navire



NOTA : Le positionnement des épontilles, tins et lignes de tins ne sont pas représentatifs de la réalité. Il devra se faire selon les Règles de l'Art avec les professionnels concernés.

5 : Vue en coupe du bassin



ANNEXE 8 du RAC
PLAN DE SECURITE ANNUEL CARENAGE V. DARSE

PARTIES GRISEES A COMPLETER AVEC LE PROFESSIONNEL

1 - PRESENTATION DE LA PRESTATION

Nature de la prestation :

nettoyage, peinture, charpente, mécanique, polyesters, sablage, soudure,
électricité, électrotechnique, autres.....

Durée de la prestation :

activité annuelle, autres

2 - IDENTIFICATION DU PROFESSIONNEL

Raison sociale / Nom :

N° d'inscription au registre du commerce / des métiers, Kbis, SIRET :

Adresse : :

Représentant titulaire de la délégation de pouvoir : :

Représentant chargé du suivi des travaux : :

Médecin du travail du professionnel : :

3 - SALARIES

Nombre de personnes affectées à la prestation :

Noms	Qualifications

4 - IDENTIFICATION DES TRAVAUX SOUS-TRAITES

Travaux sous-traités	Noms et références de vos sous-traitants	Nombre de personnes

<p>Chimique Manipulation ou stockage de produits Produits concernés : peinture, solvant, diluants, acides</p> <p>Toxiques Nocifs Irritant gaz dangereux Autres :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Remise du règlement du carénage - Respect du règlement du carénage - Porter les équipements de protection individuelle adaptée - Détenir les FDS des produits utilisés et respecter les consignes - Elimination des déchets conforme à la réglementation en vigueur, détenir les BSDD 	Port	Pro.
<p>Nuisances :</p> <p>Bruit Odeurs Poussières Chaleur / froid Autres :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Remise du règlement du carénage - Respect du règlement du carénage - Porter les équipements de protection individuelle adaptée - Respect des horaires de travail (ouverture capitainerie) 	Port	Pro.
<p>Travaux de terrassement (engins de chantier, création tranchée, risque éboulement, rupture de canalisation)</p>	NON CONCERNE – TRAVAUX INTERDITS		
<p>Travaux hyperbares</p>	NON CONCERNE – TRAVAUX INTERDITS		
<p>Risques divers Travaux isolés, Travaux de nuit... Autres ...</p>	- Astreinte port 06 64 05 24 83		

6 - ANALYSE DES RISQUES SUR LES LIEUX DE L'OPERATION

Risques	Mesures de prévention Matériel utilisé, Equipements de protection Mode opératoire spécifique envisagé
Présence de point chaud Appareil électrique Flammes Autres	Afin de prévenir les risques sur l'aire de carénage, le port met en place les mesures de préventions suivantes :
Présence de produits inflammables/explosifs Produits chimiques Canalisation gaz Stockage gaz Autres	- Aire de carénage clôturée, - Signalétique de danger et limitation de l'accès, - Marquage au sol,
Risque chimique Stockage ou manipulation de produits dangereux en milieu confiné Produits concernés : peinture, solvant, essence, acide autres :	- Affichage du règlement des aires de carénage, des consignes de sécurité - Présence d'extincteurs (vérification annuelle) et/ou de bornes incendie sur la zone de carénage.
Risque électrique Présence d'eau Proximité conducteur nu sous tension Appareillage en fonctionnement Présence de canalisation HT ou BT Autres :	- Contrôle périodique des équipements électriques et de maintenance du port, - Formation des personnels à l'utilisation des moyens de lutte contre l'incendie
Manutention Présence de travaux de manutention de charge Autres :	- Formation des personnels à l'habilitation électrique non électricien ou électricien
Circulation Présence d'engins mobiles et de levage Circulation de véhicules et piétons Présence autres activités à proximité du chantier	- Formation et autorisation des personnels à la conduite en sécurité des engins de manutention,
Travail en hauteur En terrasse En passerelle Autres : navires, échelle, échafaudage, pont roulant	- Port des EPI adaptées (gants, chaussures de sécurité, casques)
Nuisances diverses : Bruit Amiante Chaleur Froid Local confiné Sol glissant ou encombré Autres :	- Remise du règlement et du plan de l'aire de carénage aux professionnels. - Remise des consignes de sécurité et du plan de l'aire de carénage aux particuliers. - Respect du règlement des aires de carénage
Autres domaines : Présence d'un point propre (collecte des déchets de carénage)	Zone délimitée, signalétique adaptée et affichage de consignes spécifiques

RECOMMANDATIONS PARTICULIERES DU PORT :

- Respecter les zones de stationnement de véhicules et les emplacements (marquage au sol)
- Il est strictement interdit de déposer le sable de sablage dans les containers ou autre endroit de l'aire de carénage.
- Il est strictement interdit de déposer des extincteurs et des bouteilles de gaz au point propre Carénage
- En cas de risque tempête :
 - > Se conformer aux dispositions du règlement de l'aire de carénage
 - > Prendre toutes les mesures nécessaires pour la mise en sécurité du navire et la protection des biens et des personnes (appareaux, matériels susceptibles d'être emportés par le vent...)
 - > Dans tous les cas, se conformer aux prescriptions et demandes des personnels du port
- En cas de problème ou d'incident survenu sur l'aire de carénage, informer immédiatement la capitainerie.

7 - INSPECTION COMMUNE PREALABLE

Réalisée le :

Documents remis :

- Règlement de police : sécurité des aires de carénage
- Plan du site (accès et zone de stationnement)
- Autres :

8 - ACCORD DES DEUX PARTIES

Port de Villefranche Darse	Professionnel
Fait à :	Fait à :
le :	le :
Signature :	Signature :

Ce document devra être impérativement complété et signé avant toute intervention sur le carénage

Le plan de Sécurité doit être complété une fois par an et remis à jour en fonction :

- *de l'évolution des travaux et des risques,*
- *de l'intervention de nouveaux sous-traitants,*
- *de l'intervention de nouveaux salariés.*

L'original du plan de Sécurité est archivé par le Port de Villefranche Darse et une copie est remise à l'entreprise.