Ref NC/ AG CCI71 26.06.2017
Rév AG 27/11/2017

APROPORT
PORTS DE CHALON & MÂCON
un équipement
CCI SAÔNE-ET-LOIRE

RÉGLEMENT D'EXPLOITATION ET DE SÉCURITÉ

applicable aux plateformes multimodales de Chalon-sur-Saône et Mâcon (71)

à compter du 1er janvier 2018

2	11/10/2017	Création d'un règlement particulier annexé relatif à l'usage du quai du port Nord de Chalon aux bateaux à passagers – annexe 2	Délib. 27/11/2017
2	Révision 24/05/2017	Actualisation de l'article 10 en matière de préventions (incendie, pollution, gestion des déchets et contrôle d'accès) et de l'article 8 – admission des marchandises avec l'acceptation des MD en transit et mise à jour annexe 1	Délib. 26/06/2017
1	14/01/2015	Création du document - nouveau texte qui remplace le précédent en vigueur depuis janvier 2010	Délib. 09/09/2015
version	date	Nature des modifications	approuvé

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 2 – DEFINITION

ARTICLE 3 – NATURE DES PRESTATIONS

ARTICLE 4 – CONDITIONS D'ACCES DES INSTALLATIONS DU PORT
- **4.1) UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES**
- **4.2) ORDRE DE PRISE EN CHARGE**
- **4.3) ATTENTES ET IMMOBILISATIONS**
- **4.4) ENTREPRISE EXTERIEURE DE LEVAGE**

ARTICLE 5 – CONDITIONS D'ACCES des VEHICULES ROUTIERS
- **5.1) CIRCULATION et STATIONNENEMENT des VEHICULES ROUTIERS**
- **5.2) CONDITIONS de SECURITE**
- **5.3) DELAI d'EXECUTION**

ARTICLE 6 – CONDITIONS D'ACCES DES UNITES FLUVIALES
- **6.1) ADMISSION DES BATEAUX**
- **6.2) ADMISSION DES BATEAUX à PASSAGERS :**
- **6.3) ACTIVITES NAUTIQUES CONCOMITANTES**
- **6.4) DECLARATION POUR LES BATEAUX EN ESCALE**
- **6.5) AFFECTATION DE QUAI**
- **6.6) AMARRAGE**
- **6.7) DELAI d'EXECUTION**
- **6.8) STATIONNEMENT PROLONGE DANS L'ENCEINTE DU PORT**
- **6.9) RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DES BATEAUX**

ARTICLE 7 – CONDITIONS D'ACCES DES TRAINS
- **7.1) MODALITES DE LIVRAISON**

ARTICLE 8 – ADMISSION DES MARCHANDISES
- **8.1) DEPOT DES MARCHANDISES**
- **8.2) TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES**
- **8.3) STOCKAGE DE MATIERES DANGEREUSES**

ARTICLE 9 – RESPONSABILITES

ARTICLE 10 – DISPOSITIONS DIVERSES
- **10.1) CIRCULATION SUR LES QUAIS**
- **10.2) PREVENTION ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES**
- **10.3) PREVENTION ET LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS**
- **10.4) GESTION DES DECHETS**
- **10.5) VIDEOSURVEILLANCE ET CONTROLE DES ACCES**
- **10.6) PLAN VIGIPIRATE**
- **10.7) TENUE VESTIMENTAIRE**
- **10.8) PUBLICITE COMMERCIALE**

ARTICLE 11 - REGLEMENT DES LITIGES

ARTICLE 12 – CONNAISSANCE DU REGLEMENT

ANNEXE 1 : **LISTE des marchandises dangereuses** pouvant être **admises en transit**, ou **en transit avec enlèvement immédiat**, sur les sites portuaires de CHALON sur SAONE et MACON exploités par APROPORT, service portuaire de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Saône et Loire.

ANNEXE 2 : **REGLEMENT PARTICULIER** applicable au port nord de Chalon-sur-Saône à l'USAGE DU QUAI **AUX BATEAUX FLUVIAUX A PASSAGERS**.

REGLEMENT d'EXPLOITATION ET DE SECURITE d'APROPORT

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement a pour objet de fixer les conditions d'usage et d'accès aux ports publics de CHALON sur SAONE et MACON, des ouvrages et des installations permettant la réception, le stockage et l'expédition de toutes marchandises pour lesquelles l'outillage public peut être utilisé.

En tant que titulaire d'une délégation de service public relative au domaine public fluvial, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône et Loire assure la gestion et l'exploitation des plateformes multimodales de Chalon sur Saône et Mâcon, sous l'autorité de son service portuaire APROPORT, dont le périmètre, concerné par le présent règlement, est constitué par :

- la zone « port Nord de Chalon », localisée sur la commune de Chalon sur Saône, dite « ancien port », disposant parallèlement d'un « règlement particulier » régissant l'usage des appontements pour bateaux à passagers (annexe 2),
- la zone « port public Chalon Sud », localisée sur les communes d'Epervans/Saint Marcel,
- la zone « port public de Mâcon», localisée sur la commune de Mâcon.

La zone portuaire Nord, dite « ancien port » à Mâcon, n'ayant plus vocation portuaire dont l'emprise foncière de ce site (darse et terrains) ne fait pas partie du périmètre de la concession et est par conséquent, exclue du périmètre du présent Règlement.

ARTICLE 2 – DEFINITION

Dans le présent règlement :

- les termes « Autorité Portuaire », ou « Concessionnaire », ou "Directeur du Port " ou « Exploitant » désignent la personne responsable de l'exploitation du port, c'est-à-dire le délégataire du service public pris en la personne de son représentant légal ;

- les termes "Client" ou « Usager » désignent la personne physique ou morale identifiée avec laquelle est conclu le contrat de manutention et/ou de stockage et au nom de laquelle les prestations fournies par l'exploitant sont facturées par APROPORT ;

- le terme "marchandise" désigne toute unité de manutention telle que conteneur plein, conteneur vide, caisse mobile ou autre unité de transport intermodale, colis lourds, masse indivisible, colis ou palette isolée ou autre marchandise générale conditionnée ainsi que les marchandises en vrac ;

- le terme "conteneur vide" ou "conteneur plein" désigne par assimilation toute unité de transport intermodale (UTI) étant précisé que quel que soit le conditionnement de son contenu, il constitue un seul colis ou une unité de manutention.

Les rapports juridiques et commerciaux entre :

- l'exploitant du port,
- le client (acceptant les offres de prestations de l'exploitant telles que définies par le présent règlement),
- l'usager du port (navigants, professionnels intervenant sur les bateaux, etc),
- et le ou les transporteurs successifs désignés par le client,

sont obligatoirement soumis au présent règlement qui impliquent parallèlement l'acceptation de ses Annexes lesquelles précisant les horaires de fonctionnement des sites portuaires, les conditions de sécurité, etc ...et des conditions générales de vente.

Toute clause, disposition ou condition différente figurant sur tout document, correspondance, lettre ou autre, émanant du client et/ou du transporteur ou de tout autre intervenant désigné, est réputée non écrite et ne peut pas être opposée à l'exploitant.
Le présent règlement et les conditions générales de vente sont disponibles sur le site internet www.aproport.fr

ARTICLE 3 – NATURE DES PRESTATIONS

Les prestations proposées par l'exploitant, sur les sites présents et futurs qu'il exploite, sont la manutention de chargement et de déchargement, la mise en dépôt, la traction ferroviaire, l'empotage, le conditionnement, le pesage et les autres prestations accessoires concernant les marchandises dans les conditions fixées par le présent règlement et par les conditions générales de vente. Toutes les opérations de manutention portuaire de conteneurs et de vrac, et autres prestations, sur les sites qu'il exploite sont effectuées par l'exploitant et ses préposés.

La réception juridique et l'expédition au sens du contrat de transport respectivement à l'arrivée et au départ de la marchandise sur les sites présents et futurs qu'il exploite n'entrent pas dans les prestations proposées par l'exploitant. Ces opérations continuent à relever de la compétence exclusive du client à l'égard du transporteur.

L'exploitant, en sa qualité de manutentionnaire, exclut la prise en charge des documents commerciaux ou douaniers qui accompagnent le cas échéant la marchandise, sauf demande expresse du client et acceptation préalable de l'exploitant. Il appartient en conséquence au client de faire son affaire de l'acheminement de ceux-ci dans les délais appropriés aux transporteurs successifs et de faire son affaire de toutes formalités douanières.

Par ailleurs, l'exploitant n'assume aucune responsabilité pour les immobilisations, retards, voire dommages et toutes autres conséquences dommageables qui seraient la suite ou la conséquence des contrôles effectués par l'administration des douanes en vertu des textes en vigueur (notamment les articles 60 et suivants du code des douanes).

ARTICLE 4 – CONDITIONS D'ACCES DES INSTALLATIONS DU PORT

Sans préjudice du respect des dispositions impératives du Règlement Général de Police de la navigation intérieure en vigueur, les dispositions du présent règlement sont obligatoires et s'appliquent à tous.

L'évolution sur le site se fait sous l'entière responsabilité des usagers. En cas d'incident de quelle que nature que ce soit, la responsabilité de l'exploitant ne pourra être engagée.

Tous les sites exploités par l'exploitant sont réglementés et font l'objet d'un plan de circulation, et d'accès limité, affiché et communiqué à toutes les entreprises et personnes concernées dans le cadre d'un protocole de sécurité. Tous usagers (chauffeurs, équipage de bateaux, visiteurs …) devront donc porter un gilet fluo et si besoin tous autres EPI (équipements de protection individuelle) nécessaires lors des opérations de manutention et lors des déplacements sur le site.

Les manutentions réalisées par une entreprise extérieure sont planifiées en accord avec l'autorité portuaire dans le cadre de la gestion des co-activités sur le site. Une identification de l'entreprise extérieure sera réalisée préalablement par l'établissement d'un plan de prévention dont les consignes sont à respecter par l'entreprise, et ses sous-traitants.

Les véhicules poids lourds et leurs remorques et semi-remorques, les wagons de chemin de fer ne sont admis à stationner sur les aires et voies ferrées des sites prévus à cet effet, ainsi que les bateaux et autres unités fluviales sur les plans d'eau, que durant les heures d'ouverture du site concerné et pour la seule durée des opérations de chargement et de déchargement. Après ces opérations, ils doivent quitter lesdits sites, sauf accord de l'exploitant.

Si, à titre exceptionnel et avec l'autorisation de l'exploitant, un stationnement au-delà de ces heures d'ouverture est admis, il intervient pour lesdits véhicules, remorques, wagons, bateaux et autres unités fluviales et pour les marchandises chargées par l'exploitant, aux risques et périls exclusifs du demandeur Client ou transporteur. L'exploitant n'assume aucune responsabilité à cet égard ne s'agissant ni d'un contrat de dépôt ni d'un contrat de dépôt accessoire au contrat de manutention mais d'une simple facilité exceptionnellement consentie.

En cas de nécessité, les conducteurs peuvent être requis par les agents de l'exploitant pour le déplacement de leur véhicule ou de leur unité fluviale. Les frais correspondants restent à la charge desdits conducteurs.

D'autre part, avec l'autorisation de l'exploitant et moyennant accompagnement de ce dernier ou de son représentant, le client, ou toute personne désignée par lui, peut accéder aux sites exploités pour l'examen de ses marchandises.

Par ailleurs, l'accès desdits véhicules, remorques, wagons, bateaux et autres unités fluviales transportant des marchandises dangereuses et assimilées est soumis à autorisation expresse et préalable de l'autorité portuaire ; l'autorité portuaire se réservant en tout état de cause la faculté de refuser de telles marchandises, conformément à l'article 8.2 ci-après.

Il est précisé que les sites portuaires sont placés sous vidéo surveillance. Les heures d'ouverture sont affichées sur les sites permanents.

4.1) UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Les installations de manutention relèvent de la seule autorité du concessionnaire. Les prestations de manutention sont obligatoirement réalisées par les agents du concessionnaire ou par des entreprises sous-traitantes que le concessionnaire aurait décidé de faire agir pour son compte.

Le montant des prestations de manutention est fixé par un tarif général ou par des conventions de prestations conclus avec les usagers.

Il est interdit à tous usagers de pénétrer dans les bâtiments ou autres zones sans autorisation préalable de l'autorité portuaire, ou d'utiliser les engins de manutention de l'exploitant.

Il est interdit de fumer dans l'enceinte du site portuaire, à l'exception des emplacements réservés aux fumeurs, en raison des co-activités pour la prévention des risques d'incendie et d'explosion.

Enfin, il est interdit :

- de jeter des objets quelconques ou des matières insalubres sur les terre-pleins ou dans la darse portuaire, et d'une manière générale rien qui ne puisse embarrasser le plan d'eau ou y provoquer des atterrissements ;
- de faire des dépôts sur les terre-pleins et les quais. Les ordures ménagères doivent être déposées dans les conteneurs disposés à cet effet sur la zone.

Tous les frais engendrés par la récupération ou l'élimination de ces substances seront entièrement à la charge du déposant.

4.2) ORDRE DE PRISE EN CHARGE

Quel que soit le mode de transport concerné (transport fluvial, routier ou ferroviaire), l'exploitant exécute sur ses terminaux publics, aires publiques et postes publics les opérations de manutention de chargement et de déchargement, dans l'ordre d'arrivée des moyens de transport à la condition expresse que :

- l'exploitant ait accepté la demande de manutention;
- la marchandise soit présentée postérieurement à cette acceptation, et dans l'ordre des acceptations par l'exploitant.

Les opérations sont réalisées en fonction du planning établi à partir des annonces faites, de l'ordre d'arrivée des unités de transport dûment enregistrées.

En cas de rendez-vous manqué, le chargement ou déchargement s'opérera dans le respect d'équité et d'impartialité économique d'usage entre les différents usagers. Dans ce cas, le transporteur ne pourra prétendre à réclamation sur la durée d'immobilisation, conformément à l'article ci-avant.

Par dérogation à l'ordre des prises en charge fixé dans les conditions de l'article ci-dessus, les commandes sont exécutées dans les meilleurs délais par rapport au « temps permettant », et selon le rendement précisé dans l'offre de prestations acceptée par le client, l'exploitant s'efforçant, dans le cadre de ses horaires de travail publiés, de tenir compte, lorsqu'elles existent, des contraintes horaires des lignes régulières existantes et connues pour le transport fluvial et pour le transport ferroviaire.

La sortie des marchandises intervient en exécution de la demande faite par le client déposant dans les conditions ci-dessus. L'exploitant dispose de la faculté de vérifier l'authenticité de la demande de sortie sans toutefois y être obligé.

4.3) ATTENTES ET IMMOBILISATIONS

Avant la prise en charge de la marchandise au lieu d'accueil, l'exploitant n'assume aucune responsabilité pour les attentes et pour les préjudices subséquents tels que frais d'immobilisation qui pourraient résulter pour le client et pour le transporteur d'une affluence inhabituelle ou d'une interruption de l'exploitation par suite d'une panne ou autre incident. Ces attentes subies par les transporteurs n'ouvrent droit à aucune indemnisation de la part de l'exploitant.

Les délais de réalisation des prestations sont donnés à titre indicatif ; les éventuels retards ne peuvent autoriser le donneur d'ordre à annuler la commande ou à résilier le contrat, ni ouvrir droit à dommages-intérêts ou pénalités en cas de force majeure, arrêt des transports et des approvisionnements en énergie, décisions administratives et autres évènements indépendants de la volonté de l'exploitant.

Il est rappelé que les staries et surestaries ou autres délais de chargement ou de déchargement convenu entre le client et le transporteur, notamment en transport fluvial, ne sont pas opposables à l'exploitant.

4.4) ENTREPRISE EXTERIEURE DE LEVAGE

En cas de capacités de levage insuffisantes de l'autorité portuaire, celle-ci pourra autoriser l'accès à une entreprise de levage spécialisée pour effectuer les opérations de manutention. Dans ce cas, l'entreprise extérieure est seule responsable, à l'égard de tous, des opérations qu'elle effectue et pour lesquelles elle renonce à tout recours contre ledit exploitant. L'entreprise extérieure doit s'assurer des capacités de résistance et de portance du quai au lieu de manutention avant toutes interventions.

Les opérations de manutention de chargement ou de déchargement réalisées par une entreprise extérieure sont planifiées en accord avec l'autorité portuaire dans le cadre de la gestion des co-activités sur le site. Une identification de l'entreprise extérieure sera réalisée préalablement par l'établissement d'un plan de prévention dont les consignes sont à respecter par l'entreprise, et ses sous-traitants.

Une redevance de mise à disposition (droit de quai) sera appliquée.

ARTICLE 5 – CONDITIONS D'ACCES des VEHICULES ROUTIERS

L'accès terrestre sur les sites portuaires n'est autorisé qu'aux véhicules et équipements roulant conformément à la réglementation en vigueur et au moyen du personnel nécessaire à leur exploitation, justifiant d'un motif d'entrée sur le Port.

L'exploitant, et donc ses collaborateurs, ont autorité sur chaque entreprise présente sur ses sites pour la maîtrise des risques. Ils ont autorité pour refuser une manutention dans le cas où le chauffeur ne respecte les consignes.

Le transporteur est tenu, à l'arrivée sur le site, de s'identifier à l'accueil afin d'informer l'autorité portuaire que son véhicule est présent sur le site.

5.1) CIRCULATION et STATIONNENEMENT des VEHICULES ROUTIERS

Les règles du Code de la Route s'appliquent et notamment la priorité au rail et le respect des limites de tonnage autorisé.

Il est interdit de faire circuler des véhicules quelconques sur toutes les parties du Port autres que les voies et parcs de stationnement, les terre-pleins où cette circulation est expressément autorisée.

Des dérogations aux règles fixées ci-dessus pourront être accordées par le personnel chargé de l'exploitation du Port, pour amener à bord des navires certains matériels ou marchandises.

Seuls peuvent stationner sur les terre-pleins, les véhicules destinés au chargement et au déchargement des bateaux et des marchandises stockées ; les conducteurs de ceux-ci devant respecter le protocole de sécurité remis par l'exploitant.

Une voie de circulation doit toujours rester disponible pour permettre l'accès d'une extrémité à l'autre des quais. Les véhicules de sécurité et de secours (ambulances, pompiers, gendarmerie) sont dispensés de toute autorisation.

L'exploitant ne répond pas des dommages occasionnés aux véhicules terrestres à moteur par des tiers au sein de l'enceinte portuaire. La circulation et le stationnement des véhicules s'effectuent sous l'entière responsabilité de leur propriétaire et/ou utilisateur.

L'exploitant peut réquisitionner à tout moment la force publique pour enlever des véhicules gênants.

5.2) CONDITIONS de SECURITE

Les personnes disposant de l'autorisation d'accès (et d'un badge) ont l'obligation de respecter les conditions de sécurité générales et spécifiques aux activités portuaires stipulées au protocole de sécurité, notamment :

- Circuler à 20 Km/h sur l'ensemble du réseau routier et des aires de manutentions de la plate-forme
- Respecter le Plan de Circulation et appliquez les règles de conduite du Code de la route, et stationner et s'arrêter dans les zones autorisées selon le balisage en place.
- Respecter les règles générales de priorité suivantes: 1/ le TRAIN, 2/ l'engin de manutentions en circulation, 3/ le chariot, 4/ le poids lourds ou véhicule léger, et 5/ les piétons.
- Porter un gilet fluo et si besoin les autres EPI nécessaires à l'activité réalisée.

Il ne sera toléré aucune surcharge des véhicules routiers en application du code de la route, l'exploitant exercera son droit de refus de charger plus que le poids règlementaire autorisé si nécessaire.

5.3) DELAI d'EXECUTION

Priorité est donnée aux chargements ou déchargements des véhicules routiers dont les opérations ont été planifiées à partir de demandes des clients dûment acceptées par l'exploitant.

Les commandes sont exécutées dans les meilleurs délais par rapport au « temps permettant », l'exploitant s'efforçant, dans le cadre de ses horaires de travail publiés, de tenir compte, lorsqu'elles existent, des contraintes horaires des lignes régulières existantes et connues pour le transport fluvial et pour le transport ferroviaire.

Il appartient au transporteur routier de bâcher, débâcher le véhicule, de monter ou démonter les ridelles et ranchers, les agents portuaires ne disposant pas des habilitations nécessaires à l'exécution technique de ces opérations.

ARTICLE 6 – CONDITIONS D'ACCES DES UNITES FLUVIALES

- Les Ports sont accessibles jour et nuit pour les bateaux devant réaliser une opération de chargement ou de déchargement. Les bateaux ne pourront donc naviguer à l'intérieur du port que pour entrer, sortir, changer de place et assurer la maintenance du navire.
- Dans l'enceinte portuaire, les bateaux devront utiliser le mode de propulsion offrant manœuvrabilité et sécurité pour évoluer dans les meilleures conditions.
- L'accès et la circulation des établissements flottants recevant du public sont interdits dans le port, à l'exception du quai situé au Port Nord de CHALON SUR SAONE conformément à l'article 6.2 ci-dessous.

6.1) ADMISSION DES BATEAUX de COMMERCE :

L'accès n'y est autorisé qu'aux bateaux en état de naviguer. L'accès peut toutefois être admis pour les bateaux courant un danger ou en état d'avarie, pour un séjour limité, justifié par les circonstances, souverainement appréciées par l'autorité portuaire.

Les agents du port peuvent interdire l'accès du port aux bateaux dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

6.2) ADMISSION DES BATEAUX à PASSAGERS :

L'accès aux bateaux à passagers est autorisé exclusivement au quai du Port Nord de Chalon sur Saône, et selon les conditions stipulées au REGLEMENT PARTICULIER annexé (ANNEXE 2) au présent règlement. En aucun cas, l'usage des quais du port Sud de Chalon localisé à Saint Marcel/Epervans, et du port de Mâcon n'a vocation à recevoir les bateaux à passagers, sauf cas particulier dûment autorisé par l'autorité portuaire.

6.3) ACTIVITES NAUTIQUES CONCOMITANTES

Pour l'ensemble des sites, les pratiques sportives et de loisirs, y compris la baignade et la pêche, sont interdites, sauf autorisation spéciale délivrée par l'autorité portuaire. La responsabilité de l'exploitant ne saurait être engagée en cas de non-respect de cette interdiction.

➢ ADMISSION DES BATEAUX de PECHE au PORT SUD de CHALON : sur décision préfectorale, les menues embarcations de pêche disposent d'un droit d'accès aux darses du Port fluvial Sud de Chalon-sur-Saône, au titre des baux de pêche octroyés aux pêcheurs professionnels.

Cette autorisation d'accès aux pêcheurs est toutefois limitée à une zone de pêche strictement réglementée et délimitée, pour éviter tous risques d'accident ou conflits d'usage de la zone portuaire, en raison des manœuvres des bateaux de commerce dans la darse.

Cette accessibilité s'effectue uniquement dans une bande de rive - d'une largeur de 75 mètres – le long de la rive gauche des deux darses pour la pratique de la pêche (professionnelle ou amateurs) depuis la berge ou en bateau.

La délimitation de l'accessibilité des embarcations est matérialisée par une signalétique :

- en darse Sud, par une bouée verte située à l'intersection de la Saône et de la darse et par un panneau à l'extrémité de la darse,
- en darse Nord, par trois panneaux implantés sur la berge.

En dehors de ce périmètre, la navigation des embarcations de pêche est strictement interdite dans les darses Sud et Nord.

En aucun cas la responsabilité de l'exploitant ne saurait être engagée en cas de non-respect des dispositions ci-dessus.

6.4) DECLARATION POUR LES BATEAUX EN ESCALE :

Tout bateau souhaitant charger ou décharger est tenu de respecter les procédures qui lui seront communiquées dès sa demande faite. En particulier, il devra informer le port de son arrivée en respectant un délai préalable qui ne pourra être inférieur à 48 heures.

Pour tout bateau entrant dans le port, le marinier est tenu, dès son arrivée, de se faire connaître à l'exploitant et satisfaire aux formalités d'usage d'enregistrement au bureau du port. En cas d'arrivée à une heure tardive, le marinier doit faire sa déclaration d'arrivée dès le lendemain à l'ouverture du bureau.

Les agents de l'exploitant règlent au besoin l'ordre d'entrée ou de sortie des bateaux. Les équipages des bateaux doivent se conformer à ses ordres et prendre d'eux-mêmes dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents ou avaries. Les bateaux qui sortent du port doivent la priorité aux autres bateaux.

6.5) AFFECTATION DE QUAI :

L'emplacement du poste que doit occuper chaque navire est impérativement fixé par le personnel chargé de l'exploitation du Port. L'affectation des postes est opérée, dans la limite des postes disponibles. Sans information préalable communiquée par l'exploitant au marinier sur l'affectation du poste de chargement/ déchargement le concernant, le marinier a l'obligation de positionner son bateau au « poste d'attente » prévu à cet effet. Il devra ensuite appeler l'exploitant pour connaître le quai où il doit s'amarrer.

Les quais sont attribués en priorité aux bateaux qui de par la nature de leurs cargaisons, ne peuvent être chargés ou déchargés qu'à un quai spécialisé pour des produits déterminés ou disposant d'un outillage de manutention particulier.

6.6) AMARRAGE :

L'amarrage est régulé par l'exploitant qui a tout pouvoir pour attribuer ou non cette possibilité en fonction des besoins de l'exploitation. L'amarrage à quai ne devra durer que le temps strictement nécessaire pour le chargement ou le déchargement.

Les usagers devront vérifier la solidité de leurs amarres. Ils conserveront l'entière responsabilité des amarrages qu'ils effectueront eux-mêmes sur ces installations, et en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par les agents du port, et en s'assurant des capacités des différents postes d'amarrage.

En cas d'absolue nécessité, pour des raisons techniques ou de sécurité :

- l'exploitant doit pouvoir, à tout moment, requérir l'équipage ou la personne obligatoirement désignée par le propriétaire du bateau, laquelle doit être capable d'effectuer toutes les manœuvres qui lui sont ordonnées.
- en cas d'absence momentanée de l'équipage, l'exploitant peut être amené à effectuer ou faire effectuer les manœuvres jugées nécessaires, et sans que la responsabilité du propriétaire soit en rien dégagé.

Le marinier doit veiller à ce que son bateau, à toute époque et en toutes circonstances, ne cause ni dommages aux ouvrages du port ou aux autres bateaux, ni gêne dans l'exploitation du port. A ce titre, le marinier devra veiller à faire respecter les règles de sécurité à l'ensemble des personnes présentes à bord du bateau (équipage, enfants …).

Le propriétaire, l'équipage ou le gardien d'un bateau ne peut se refuser à recevoir une aussière, ni à larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bateaux.

L'exploitant pourra assurer aux conditions de son tarif, la fourniture d'énergie électrique, d'éclairage ou d'eau potable.

6.7) DELAI d'EXECUTION :

Les opérations de chargement et de déchargement sont réalisées en fonction du planning établi à partir des annonces d'arrivée des bateaux ou à défaut, de l'ordre d'arrivée des bateaux dûment enregistrés. Les bateaux ayant pris la précaution d'annoncer leur arrivée, et inscrit sur le planning de manutention, ainsi que les « lignes régulières », sont prioritaires, à ceux ni annoncés ou en retard. Les autres unités de navigation seront gérés selon la règle « premier arrivé, premier servi ».

Dans l'hypothèse où deux bateaux dits "prioritaires" pour la raison évoquée ci-dessus, sont en concurrence pour un même emplacement, la règle "premier arrivé, premier servi" sera appliquée.

L'exploitant est toutefois seul juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent amener à déroger à cette règle. Ces dérogations devront être motivées, dans le respect d'équité et d'impartialité économique d'usage du quai, entre les différents usagers.

Sous la réserve de l'ordre des prises en charge fixé dans les conditions de l'article ci-dessus, les commandes sont exécutées dans les meilleurs délais par rapport au « temps permettant », et selon le rendement précisé dans l'offre de prestations acceptée par le client, l'exploitant s'efforçant, dans le cadre de ses horaires de travail publiés, de tenir compte, lorsqu'elles existent, des contraintes horaires des lignes régulières existantes et connues pour le transport fluvial et pour le transport ferroviaire.

Le temps de chargement ou de déchargement débutera dès lors que l'ouverture de la cale sera réalisée permettant le démarrage des opérations de manutention par l'exploitant, étant précisé qu'il appartient au marinier d'assurer cette manœuvre sous son entière responsabilité, les agents portuaires ne disposant pas des habilitations nécessaires à effectuer ces interventions techniques. A titre exceptionnel, les moyens en personnel et matériel de l'exploitant pourront être proposés, moyennant redevance, pour aider le transporteur à exécuter les tâches en question.

6.8) STATIONNEMENT PROLONGE DANS L'ENCEINTE DU PORT

L'amarrage à quai des bateaux de commerce n'est autorisé strictement que durant le temps nécessaire au chargement ou déchargement de la cargaison. Toutefois, l'autorité portuaire pourra déroger à cette règle et autoriser un navire à stationner à un emplacement défini par le personnel chargé de l'exploitation du port, à la seule condition que cette occupation n'occasionne aucune gêne à l'exploitation, et ne cause ni dommages aux ouvrages du port ou aux autres bateaux.

L'occupation d'un poste d'amarrage pourra donner lieu au paiement d'une redevance fixée et perçue par l'autorité portuaire pour la durée de stationnement.

En application du Règlement Général de Police de la navigation intérieure en vigueur, en aucun cas, le propriétaire du navire ne devra laisser le bateau sans aucune surveillance, ni présence d'une personne à bord.

6.9) RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES ou LOCATAIRES DES BATEAUX :

Les propriétaires ou locataires des bateaux restent civilement et pénalement responsables en toutes circonstances des contraventions dont peuvent faire l'objet leurs bateaux quelles que soient les personnes faisant usage de ces bateaux.

L'exploitant ne peut être tenu pour responsable :

- des désagréments ou retards dus à des empêchements ou difficultés de navigation sur la voie d'eau ;
- des désagréments ou retards dus au chômage sur la voie d'eau ;
- des vols ou dégradations commis sur les bateaux ;
- les dommages ou de la gêne causés par le fait de la navigation, de l'entretien ou, d'une manière générale, de l'exploitation de la voie d'eau par son gestionnaire.

Les propriétaires ou locataires des bateaux ou d'installations autorisées dans le port sont responsables des dommages que, par notamment négligence, maladresse ou inobservation du présent règlement, ils causent aux navires ou installations des autres usagers du port.

Les usagers du port qui subissent des dommages à leur navire ou installations du fait d'autres usagers du port font leur affaire, sans recours contre concessionnaire, des mesures d'ordre judiciaire qu'ils sont éventuellement amenés à prendre en vue d'obtenir réparation du préjudice qui leur est causé.

ARTICLE 7 – CONDITIONS D'ACCES DES TRAINS

Toutes entreprises ferroviaires (EF), qui souhaitent accéder au réseau ferroviaire des sites portuaires, sont soumises à l'autorisation expresse et préalable de l'autorité portuaire.

Tous les sites exploités par l'exploitant sont réglementés et font l'objet d'un document de référence du réseau ferré portuaire (DRR) pour accéder et évoluer sur les voies ferrées de l'exploitant.

Chaque EF, qui dispose de l'autorisation d'accès, doit prendre connaissance du DRR et s'engage à le respecter, ainsi que le présent règlement.

Avant tout accès sur le faisceau ferroviaire portuaire, un plan de prévention sera établi entre l'EF et l'exploitant, à la suite d'une visite préalable.

Les trains qui accèdent au faisceau ferroviaire de la plateforme portuaire doivent être conformes aux prescriptions réglementaires des voies empruntées. La vitesse autorisée est limitée à 15 km/h sur l'ensemble des voies du faisceau portuaire. Les trains doivent obligatoirement être remorqués par des engins à traction thermique. L'EF doit auparavant effectuer une étude technique de compatibilité de ses engins.

En aucun cas, l'exploitant ne pourra être tenu responsable des infractions ou des écarts commis par les EF, dès lors qu'elles ont été admises à pénétrer sur le faisceau d'échange, et avant la prise en charge du train par l'exploitant, étant entendu que le faisceau est ouvert, non gardienné, et non sécurisé sous vidéo surveillance.

Enfin, un contrat d'utilisation du réseau portuaire (CUR) établi entre l'EF et l'exploitant définira les conditions d'usage du faisceau.

7.1) MODALITES DE LIVRAISON

L'EF doit envoyer une demande de bloc qui pourra être accepté selon le niveau d'occupation des voies. Cette demande comprend : longueur de la rame, charge du train, composition du train, destination du train.

Priorité est donnée aux trains dont les opérations ont été planifiées à partir de demandes des clients dûment acceptées par l'exploitant, et des contraintes horaires des lignes régulières existantes et connues pour le transport ferroviaire.

ARTICLE 8 – ADMISSION DES MARCHANDISES

Sont admises les marchandises saines et en bon état de conditionnement.

Lors de la présentation de la marchandise par le transporteur, l'exploitant ne procède à aucun contrôle de celle-ci à l'intérieur de son emballage, conditionnement ou colis. L'exploitant n'assume aucune responsabilité à l'égard du contenu et des manquants éventuels, qu'il s'agisse de la nature, de la qualité, de l'état ou des quantités dudit contenu déclaré le cas échéant.

L'état apparent de la marchandise n'est examiné que sur demande écrite de la prestation du client. Si l'exploitant constate des dommages apparents, il en informe, dans les meilleurs délais et par tous moyens, le client demandeur de manutention afin que ce dernier puisse effectuer les réserves et démarches qui s'imposent à l'égard du transporteur.

L'exploitant se limite à transmettre au client et au transporteur les réserves relatives aux dommages apparents; le traitement matériel de ces réserves ainsi que les conséquences juridiques s'y rapportant relèvent de l'unique responsabilité du client et du transporteur.

Pour le conteneur, il est rappelé qu'il constitue, vide ou avec son contenu lorsqu'il est plein, un seul colis ou unité de manutention.

8.1) DEPOT DES MARCHANDISES

L'exploitant autorise le dépôt des marchandises dont la manutention lui est confiée, à titre d'accessoire au contrat de manutention pour les marchandises déchargées, gratuit ou onéreux selon les prévisions du barème tarifaire. Il n'en est pas le dépositaire ni le gardien. Le cas échéant, il est conclu un contrat de stockage.

A l'exception de celles entreposées en entrepôt, toutes les autres marchandises sont déposées en plein air sur des aires de stockage portuaires closes pour l'accès par des véhicules terrestres.

Sauf convention particulière contraire avec l'exploitant, le client a l'obligation d'assurer à ses frais tous les risques pouvant survenir aux marchandises entreposées sur le site portuaire et aux tiers du fait de ses marchandises et renonce, et fera renoncer son assureur, à tous recours contre l'exploitant.

Les voies ont un caractère public et doivent en permanence être laissées libres à la circulation sur toute leur surface. Il en est de même sur tous les quais. Les voies et quais ne pourront, en aucun cas, être encombrés de dépôts de matériels ou de matériaux de quelque nature qu'ils soient.

Les marchandises en dépôt en plein air et en entrepôt sont constituées en gage, en application des articles L.521-1 et suivants du Code de Commerce, pour tous les frais de stockage, de manutention et autres dus à l'exploitant.

8.2) TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Outre les dispositions réglementaires en vigueur, le transit et la manutention des marchandises dangereuses sur les installations de l'exploitant sont soumis à l'accord préalable de l'autorité portuaire.
Les marchandises dangereuses emballées, en quantités limitées ou en quantités exceptées, telles que précisées par les réglementations ADR, ADN et RID relatives au transport des matières dangereuses, sont admises en transit sur les installations de l'exploitant, avec au maximum 48h de stationnement.

Dans tous les autres cas, seules certaines marchandises dangereuses sont admises en transit avec enlèvement immédiat sur les installations de l'exploitant, sous réserve :

- du stationnement des marchandises au strict temps nécessaire à la manutention et aux formalités administratives ;
- du respect des recommandations formulées par l'autorité portuaire suite à l'analyse des risques réalisée.

L'inventaire - classes et sous classes - de marchandises dangereuses admisses sur les ports, valable pour tous les sites exploités par l'autorité portuaire, est annexé au présent règlement (ANNEXE 1).

Avertissements :

- l'exploitant n'est pas responsable de la rédaction des documents de transport, du marquage ou de l'étiquetage des marchandises dangereuses ;
- l'exploitant n'est pas responsable de l'usage d'emballages non agréés ou non adaptés pour le transport des marchandises dangereuses ;
- l'exploitant se réserve le droit de refuser les opérations de chargement en cas de manquements aux législations applicables de la part du client ou du transporteur.

8.3) STOCKAGE DE MATIERES DANGEREUSES

Le stockage de matières dangereuses est interdit sur les installations de l'exploitant, sauf dérogation :

- pour les approvisionnements des carburants dédiés au fonctionnement des équipements et moyens de transport utilisés dans la zone portuaire ;
- pour les marchandises dangereuses dans le cadre des ICPE, limitées aux seuils et conditions précisés par l'arrêté préfectoral d'autorisation ;

L'autorité portuaire accorde une dérogation aux amodiataires, sous réserve :

- de présentation par l'amodiataire de l'arrêté préfectoral d'autorisation et des documents nécessaires à justifier son application ;
- de présentation par l'amodiataire de sa procédure de gestion de l'urgence et des documents nécessaires à justifier son organisation de la sécurité.

Avertissements :

- les amodiataires doivent, dans le cadre des ICPE, alerter sans délais l'autorité portuaire de toute défaillance, partielle ou générale, de leurs installations ou équipements de prévention et de protection ;
- les amodiataires doivent, dans le cadre des ICPE, alerter sans délais l'autorité portuaire de tout rejet accidentel dans l'environnement.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITES

L'autorité portuaire assure la surveillance générale du port. Toutefois, elle n'a aucunement la qualité de dépositaire ou de gardien des véhicules terrestres à moteur, bateaux automoteurs ou barges, wagons de chemin de fer, marchandises et des biens se trouvant au sein de l'enceinte portuaire.

L'autorité portuaire ne peut être tenue responsable des dégâts, dégradations ou vols dont pourraient faire l'objet les véhicules terrestres à moteur, bateaux automoteurs ou barges, wagons de chemin de fer stationnés sur le port et les marchandises entreposées.

De même, l'autorité portuaire ne peut être recherchée pour tout ce qui résulte de la faute, négligence ou imprudence de l'usager ou de son mandataire, notamment en ce qui concerne l'utilisation des installations placées sur les quais à la disposition de l'usager.

L'autorité portuaire ne répond donc pas des dommages occasionnés aux véhicules terrestres à moteur, bateaux automoteurs ou barges, wagons de chemin de fer et aux biens et marchandises causés par des tiers à l'occasion du stationnement ou de la navigation des navires dans l'enceinte portuaire.

En aucun cas la responsabilité de l'exploitant ne pourra être recherchée à l'occasion de l'exécution de services accessoires que l'usager aurait pu confier, à des tiers. Ces tiers seront eux-mêmes tenus, comme tout usager, de respecter les dispositions du présent règlement.

ARTICLE 10 – DISPOSITIONS DIVERSES

10.1) CIRCULATION SUR LES QUAIS

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE PENETRER DANS LA ZONE D'EVOLUTION DES ENGINS : cette règle s'applique à tous les usagers (agents portuaires conducteurs et piétons), aux chauffeurs, équipage de bateaux, visiteurs (personnes externes) ainsi qu'à tous les véhicules. Il est demandé à chacun d'être attentif à son environnement, de stationner ou s'arrêter uniquement dans les zones autorisées.

Si un motif de service le justifie, les usagers qui doivent entrer dans la zone d'évolution d'un engin doivent attendre que l'engin stoppe son évolution ou sa manutention. Pour cela, le piéton doit se faire voir et s'assurer qu'il a bien été vu par le conducteur de l'engin et que celui-ci puisse avoir une visibilité sur lui avant tout déplacement dans la zone. La plupart des engins disposant d'un bip d'avertissement de recul, le piéton qui entend ce signal doit se positionner dans un espace à l'abri du danger.

En application du règlement de sécurité, le conducteur ne reprendra la manutention qu'au départ du piéton de la zone d'évolution de l'engin.

L'exploitant, et donc ses collaborateurs, ont autorité sur chaque entreprise présente sur ses sites pour la maîtrise des risques, et pour refuser l'accès dans le cas où les règles de sécurité ne sont pas respectées.

Pour les entreprises et personnes amenées, pour des motifs de travaux, de maintenance et d'interventions diverses, à se rendre dans les zones dont l'accès est interdit, il est établi par l'exploitant, un protocole particulier de sécurité conformément à la réglementation applicable.

10.2) PREVENTION ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES

Tous les aménagements, appareils et alimentations électriques des bateaux, doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

Il est interdit d'allumer des feux ou d'utiliser des appareils à flamme nue dans toute l'emprise des installations de l'exploitant.

Les bateaux stationnés ne doivent contenir aucune matière dangereuse ou explosive, autre que les engins réglementaires et les carburants ou combustibles nécessaires à leur usage sauf dérogation accordée au titre de l'article 8 ci-dessus.

L'avitaillement en carburants se fera exclusivement aux postes réservés à cet effet, moteur et contact coupé, sauf en cas d'autorisation spéciale de l'exploitant du port.

Les dépôts et les stationnements ne doivent en aucun cas compromettre ou retarder l'action des services publics d'incendie et de secours.

Tout usager qui découvre un foyer d'incendie doit alerter sans délais l'exploitant ainsi que les services publics d'incendie et de secours.

En cas d'incendie, les usagers doivent se conformer aux ordres de l'exploitant ou des services publics d'incendie et de secours et apporter leur concours immédiat et sans restriction avec les moyens en leur pouvoir.

10.3) PREVENTION ET LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS

Le transport, le stockage et la manipulation de marchandises, de produits ou de matières présentant des risques de pollution doivent être réalisés selon les dispositions réglementaires en vigueur afin d'éviter les projections, les dispersions ou les écoulements.

Tout usager ayant provoqué accidentellement une pollution doit alerter sans délais l'exploitant ainsi que les services publics d'incendie et de secours.

Avertissement :

- Tout usager, amodiataire, client ou transporteur ayant provoqué directement ou indirectement une pollution, devra prendre à sa charge la totalité des travaux de protection et de dépollution du milieu naturel prescrits par l'autorité compétente.
- En cas de carence, les mesures nécessaires pourront être prises d'office par l'autorité portuaire, au frais du pollueur, après mise en demeure de celui-ci.

10.4) GESTION DES DECHETS

Il est interdit de jeter des décombres, des ordures ou des matières quelconques dans toute l'emprise des installations de l'exploitant, y compris dans les eaux des ports.

Les usagers, les clients et les transporteurs sont autorisés à jeter leurs déchets dans les bacs de collecte de l'exploitant, sous réserve :

- de se limiter aux ordures, plastiques, cartons et papiers ;
- de se limiter à une production journalière de déchets d'un kilogramme par personne ;
- de respecter le tri sélectif ;
- d'emballer les ordures.

Les amodiataires doivent organiser leur propre gestion des déchets indépendamment des moyens de l'exploitant. De plus, des mesures doivent être prises afin d'éviter leur envol.

Avertissement : En cas d'infraction, les mesures nécessaires pourront être prises d'office par l'autorité portuaire, au frais du contrevenant, après mise en demeure de celui-ci.

10.5) VIDEOSURVEILLANCE ET CONTROLE DES ACCES

Les installations de l'exploitant sont placées sous vidéosurveillance pour la protection des personnes et des biens (cette disposition ne s'applique pas au port Nord de chalon). Tout usager souhaitant exercer son droit d'accès aux images le concernant doit adresser une demande écrite à l'autorité portuaire.

Les installations de l'exploitant sont placées sous contrôle d'accès en heures et jours non ouvrés pour la protection des biens (cette disposition ne s'applique pas au port Nord de chalon). L'autorité portuaire peut attribuer un badge d'accès, sous réserve :

- d'une demande motivée exclusivement par des raisons de service ;
- d'une demande à titre individuel,
- du paiement du coût de revient de la création du badge par l'usager.

Avertissement : Les badges sont attribués à titre individuel. Il est strictement interdit de les prêter et de les échanger, ou de les utiliser pour donner l'accès à des personnes non autorisées.

10.6) PLAN GOUVERNEMENTAL DE VIGILANCE, DE PREVENTION ET DE PROTECTION FACE AUX MENACES TERRORISTES - VIGIPIRATE

Les ports de Chalon sur Saône et Mâcon sont répertoriés à la cartographie départementale du plan VIGIPIRATE au titre de la protection des infrastructures de transports terrestres et fluviaux.

A ce titre, tous les acteurs pourront être associés et impliqués dans la mise en œuvre de mesures spécifiques de sécurité demandées par les autorités ministérielles pour assurer la protection des citoyens, du territoire et des intérêts de l'Etat, vis-à-vis de toute menace terroriste.

10.7) TENUE VESTIMENTAIRE

Une tenue vestimentaire minimale tirée de la tranquillité publique est exigée pour tous usagers, tant sur les quais, voies, places que sur les bateaux.

En application du règlement de sécurité, tous usagers doivent porter le gilet fluo et si besoin les autres EPI nécessaires à l'activité réalisée.

10.8) PUBLICITE COMMERCIALE

Toute publicité dans l'enceinte du port est interdite sauf autorisation spéciale de l'autorité portuaire. L'affichage "sauvage", la distribution de prospectus, tracts, imprimés de toute nature sur le domaine portuaire sont interdits.

ARTICLE 11 – REGLEMENT DES LITIGES

La loi française est seule applicable dans les rapports entre l'autorité portuaire et les Clients. Tout litige résultant de l'application du présent règlement intérieur relève de la compétence exclusive des tribunaux administratifs compétents.

ARTICLE 12 – CONNAISSANCE DU REGLEMENT

Le fait de pénétrer dans le Port ou dans ses annexes, de demander l'usage de ses installations, ou de les utiliser, implique pour chaque intéressé la connaissance du présent règlement et l'engagement de s'y conformer.

Une copie du présent règlement sera affichée en permanence dans un endroit bien apparent, et notamment à son entrée terrestre.

Le présent règlement entre en vigueur à compter du 01/01/2018.

ANNEXE 1

Marchandises dangereuses pouvant être admises en transit
sur les sites portuaires de CHALON sur SAONE et MACON d'APROPORT

Classes	***Critères***
Classe 2 Classe 3 Classe 4 Classe 5	Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ou en quantités exceptées définies par la réglementation ADR.
Classe 6.1	Marchandises dangereuses, Groupes Emballages II et III, emballées en quantités limitées ou en quantités exceptées définies par la réglementation ADR.
Classe 8 Classe 9	Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ou en quantités exceptées définies par la réglementation ADR.

Marchandises dangereuses pouvant être admises en transit <u>avec enlèvement immédiat</u>
sur les sites portuaires de CHALON sur SAONE et MACON d'APROPORT

Classes	***Critères***
Classe 1.4.S	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 2.1	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 2.2	-
Classe 2.3	-
Classe 3	Sous réserve de l'étude préalable des risques pour les Groupe Emballage I et II.
Classe 4.1	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 4.2	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 4.3	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 5.1	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 5.2	Sous réserve de l'étude préalable des risques.
Classe 6.1	Limitée au Groupe Emballage III / Sous réserve de l'étude préalable des risques
Classe 8	-
Classe 9	-