

**PORT AUTONOME DE MARSEILLE**

**REGLEMENT D'EXPLOITATION  
DU TERMINAL A CONTENEURS DE FOS  
DARSE 2**

Approuvé par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Marseille dans sa séance du 25 mars 2005 et applicable à compter du 25 avril 2005.

## **SOMMAIRE**

**Article 1 – Objet**

**Article 2 – Exploitation du Terminal à Conteneurs**

**Article 3 – Demande d’escale**

**Article 4 – Demande d’attribution de poste à quai et d’admission dans le Port**

**Article 5 – Mouvements de Navires**

**Article 6 – Affectation des Postes à Quai**

**Article 7 – Affectation des outillages**

**Article 8 – Confirmation et annulation de commande des outillages**

**Article 9 – Utilisation des installations**

**Article 10 – Dispositions diverses**

**Article 11 – Effets du libre usage de la voie et des ouvrages publics**

**Article 12 – Suspension des opérations**

**Article 13 – Responsabilité et Assurances**

**Article 14 – Entrée en vigueur**

### **ARTICLE 1 – OBJET**

Le présent règlement a pour objet de fixer les modalités d’exploitation des ouvrages et installations permettant la réception, le stationnement et l’expédition des conteneurs et accessoirement, de toutes les marchandises pour lesquelles l’outillage peut être utilisé avec ou sans adaptation.

Sauf cas de prescription résultant de conventions spécifiques, l’utilisation des ouvrages et installations du terminal à conteneurs entraîne l’adhésion aux règlements et aux tarifs du Port Autonome de Marseille (PAM).

Les dispositions du règlement d’exploitation des hangars et terre-pleins du PAM, dans la mesure où elles ne sont pas contraires à celles qui suivent, sont applicables au terminal à conteneurs.

### **ARTICLE 2 – EXPLOITATION DU TERMINAL A CONTENEURS**

L’exploitation du terminal est assurée sous l’autorité du Directeur Général du PAM. Le Directeur Général, ou son représentant, assure les arbitrages éventuellement

nécessaires entre les utilisateurs en matière d'utilisation des outillages, des terre pleins, hangars et autres équipements.

Les questions qui relèvent du Livre III du Code des Ports Maritimes, et les textes réglementaires d'application sont de la compétence de la Capitainerie du PAM.

La Capitainerie règle les mouvements des navires et leur affecte un poste à quai pour une optimisation de l'utilisation des installations en adéquation avec les demandes et dans le cadre du présent Règlement d'Exploitation. Elle consulte à cet effet les différents intervenants et par ordre de priorité le manutentionnaire concerné, en accord avec l'agent du navire et en dernière instance le service exploitation du PAM.

Le terminal comprend :

- Les quais et les terres pleins affectés ;
- Les outillages et installations diverses mises par le Port Autonome de Marseille à la disposition des utilisateurs.

Leur utilisation s'effectue suivant les règles définies aux articles ci-après.

### **ARTICLE 3 – DEMANDE D'OUVERTURE OU DE MODIFICATION DE LIGNE**

Une demande d'ouverture ou de modification de ligne est obligatoire pour tout navire désireux d'utiliser le Terminal à conteneurs.

Lors de la demande d'ouverture ou de modification de ligne, l'armateur ou l'agent consignataire du navire, en accord avec le manutentionnaire, doit faire une demande au PAM en donnant obligatoirement les informations suivantes :

- Le nom et les caractéristiques du ou des navires concernés (longueur, largeur, tirant d'eau, provenance, destination, etc.) ;
- Le nom de l'armement (et du groupement, le cas échéant) et de son agent ;
- Le nom du manutentionnaire ;
- Les jours d'escale prévus et les shifts programmés ;
- Le nombre moyen de mouvements de conteneurs prévus ;

Le manutentionnaire précisera le nombre de portiques/shift demandé.

L'octroi d'une ouverture ou d'une modification de ligne est faite par écrit par le PAM à l'armateur ou à son agent et au manutentionnaire. Elle comporte obligatoirement les informations suivantes :

- Le nom et les caractéristiques du ou des navires (longueur, largeur et tirant d'eau) et la desserte concernée par la ligne octroyée ;
- Le nom de l'armement (et du groupement, le cas échéant) et de son agent ;
- Le nom du manutentionnaire ;
- Les jours prévus et les shifts programmés des escales de la ligne;
- Le nombre moyen de mouvements de conteneurs prévus ;
- Le nombre de portiques/shift octroyé.

L'octroi d'une ouverture ou d'une modification de ligne ne constitue pas une garantie d'affectation de poste à quai et de disponibilité d'outillage.

#### **ARTICLE 4 – DEMANDE D'ATTRIBUTION DE POSTE A QUAI ET D'ADMISSION DANS LE PORT**

Chaque escale fait l'objet d'une annonce donnée au PAM par l'armateur ou son agent, avec au moins 7 jours de préavis par l'intermédiaire du logiciel de gestion des escales de navires en service dans le port.

Ces prévisions sont confirmées à 48 h puis à 24 h avant l'arrivée du navire, conformément au Code des Ports Maritimes. Le nombre prévu de mouvements imports et exports, ainsi que les ETA (heure prévue d'arrivée), ETD (heure prévue de départ), la provenance, et la destination devront être validés ou modifiés par l'armateur ou son agent en accord avec le manutentionnaire chargé d'opérer le navire.

Au vu de ces informations, le PAM, dans la mesure du possible, fera savoir au manutentionnaire, à l'armateur ou à l'agent du navire les éventuelles difficultés d'exploitation susceptibles de se produire, compte tenu de la durée prévisible de l'escale, du nombre de mouvements prévus et de la disponibilité des outillages et du linéaire de quai.

#### **ARTICLE 5 - MOUVEMENTS DE NAVIRES**

Dans le cadre général, les entrées des navires qui opèrent immédiatement sont prioritaires sur les sorties des navires qui ont fini d'opérer, sauf contraintes techniques, notamment liées à la disponibilité de la place à quai. Les entrées entre elles se font selon le rang donné au navire par la Capitainerie du port.

Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par la Capitainerie du PAM pour diverses considérations, notamment les suivantes :

- Dans le cas de plusieurs mouvements programmés, pour une meilleure organisation et utilisation optimale des moyens nautiques (remorquage, lamanage, pilotage), la Capitainerie pourra être amenée à modifier la chronologie des mouvements (ex : le mouvement d'un navire conditionne l'entrée ou la sortie d'un autre, ...)
- Dans le cas d'un navire sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc. ;
- Dans le cas où les conditions météorologiques ou nautiques seraient défavorables ;
- Dans le cas d'un navire transportant des animaux vivants, selon la réglementation en vigueur nécessitant le débarquement afin de limiter leur temps de présence à bord du navire ;
- Dans le cas d'un déclenchement de plan de secours ou d'un sinistre à terre ou sur un navire, pouvant avoir des conséquences sur les opérations commerciales.

Les navires de catégorie A et B (définis dans l'article 6.1 ci-dessous) peuvent être déhalés aux frais du navire si les contraintes de l'exploitation le nécessitent et en particulier avant l'accostage d'un autre navire en fenêtre. Si le mouvement du navire n'est pas demandé par le manutentionnaire, le capitaine du navire ou l'agent, il pourra être décidé par la Capitainerie, pour des raisons de sécurité et/ou d'exploitation et ce aux frais du navire.

## **ARTICLE 6 – AFFECTATION DES POSTES A QUAI**

### **6.1. Règle générale**

En règle générale, l'ordre de priorité est le suivant :

- 1) Les navires de catégorie A, en fenêtre c'est-à-dire les navires équipés pour transporter des conteneurs et les bateaux, automoteurs et barges en convois poussés, fluviaux réguliers, à jour fixe ;
- 2) Les navires de catégorie B, sans fenêtre, c'est-à-dire les navires équipés pour transporter des conteneurs et les bateaux, automoteurs et barges en convois poussés, fluviaux irréguliers ;

### **6.2 – Ordre de priorité**

En fonction de ces critères, il existe les 2 niveaux de priorité suivants :

1. Les navires de catégorie A arrivant effectivement dans leur fenêtre bénéficient d'une priorité absolue en terme de poste à quai ;
2. Les navires de catégorie A ne respectant pas leur fenêtre et les navires de catégorie B sont traités suivant la règle du « premier arrivé, premier servi » telle qu'elle est définie à l'article 6.6, sous réserve que les navires de catégorie A respectant leur fenêtre aient été servis.

### **6.3 - Modification de l'ordre de priorité**

Si l'armateur, l'agent consignataire ou le manutentionnaire demande par écrit de changer l'ordre d'opération de ses navires, le PAM peut lui donner son accord, si cela ne désorganise pas la programmation, à la condition d'avoir l'accord écrit des parties concernées (armateurs, agents, manutentionnaires) lorsque plusieurs navires sont amenés à en subir les conséquences.

Dans le cas où un navire de catégorie B ne peut pas être travaillé pour cause de longueur de quai disponible insuffisante ou d'absence de commande et si un autre manutentionnaire a la possibilité de travailler un autre navire, la Capitainerie se réserve le droit de modifier l'ordre d'accostage des navires et ce en dérogation de l'article 6.2

### **6.4 – Navires transportant des marchandises dangereuses**

Dans le cas de navires transportant des marchandises dangereuses et de ce fait astreints au chenalage, la priorité, entre les navires en compétition, sera jugée à la bouée Oméga ou à la limite de la zone de préengainement.

### **6.5 – Navires placés sous le régime de fenêtre d’escale**

Certains navires, y compris les bateaux, automoteurs et barges en convois poussés, fluviaux, peuvent bénéficier du régime de fenêtres d’escale. Ce régime permet aux navires de la ligne concernée de bénéficier d’une priorité en terme de poste à quai et de nombre de portiques par shift.

Seuls les navires, y compris les bateaux, automoteurs et barges en convois poussés, fluviaux réguliers (hebdomadaires à heures fixes) peuvent bénéficier du régime de fenêtre d’escale.

Le manutentionnaire en accord avec l’armateur ou son agent, fait une demande de fenêtre au PAM. La convention écrite, établie entre le manutentionnaire et le PAM, spécifie entre autres :

- Le jour d’escale et les shifts de travail prévus ;
- Le nombre et le type de portiques garantis par shift ;
- Le nombre prévu de mouvements de conteneurs pour lequel est accordée la fenêtre.

Le PAM peut limiter le nombre de navires bénéficiant du régime de fenêtre sur une même période afin que les outillages et les postes à quai ne soient pas tous utilisés momentanément par les seuls navires prioritaires.

*L’attribution d’une fenêtre est révisable périodiquement, notamment lorsqu’une proportion significative d’escales est faite hors fenêtre conformément aux conventions.*

### **6.6 – Règle du « premier arrivé, premier servi »**

La règle du «premier arrivé, premier servi» est définie par la date et l’heure de franchissement du parallèle du Cap Couronne ou de la bouée Oméga ou de la limite de la zone de préengainement et, pour les bateaux, automoteurs et barges en convois poussés fluviaux, au passage des écluses de Port Saint Louis du Rhône ou de Barcarin. L’ordre d’arrivée et les dates et heures de passage sont tenus par la Capitainerie du Port.

### **6.7 – Cas de force majeure**

En cas de force majeure ou de situation consécutive à des cas de force majeure, le PAM peut suspendre temporairement le système de priorité défini à l’article 6.2. Dans ce cas, c’est la règle du « premier arrivé, premier servi », telle que définie à l’article 6.6, qui est appliquée.

### **6.8 – Règles de stationnement**

Le stationnement dans les darses 2 et 3 de navires n'effectuant aucune opération commerciale peut être autorisé dans la mesure des disponibilités des postes à quai. Ces navires doivent se déplacer à leurs frais en cas de besoin et sur ordre de la Capitainerie pour permettre le mouvement des navires qui opèrent, conformément au présent Règlement d'Exploitation. Ils sont soumis à «la taxe de séjour à quai sans utilisation d'outillage» du Tarif d'Usage en vigueur.

## **ARTICLE 7 – AFFECTATION DES OUTILLAGES**

### **7.1 – Règles d'affectation des outillages**

Les outillages de quai sont affectés et répartis par le PAM selon les modalités suivantes :

1) Les navires en fenêtre arrivant effectivement dans leur fenêtre reçoivent le nombre d'outillages par shift tel que défini dans l'accord de fenêtre;

2) Une fois que l'affectation des outillages a été faite par le PAM pour les navires de catégorie "A" respectant leurs fenêtres, l'affectation des outillages est faite, dans la limite des outillages disponibles :

- Dans l'ordre du premier arrivé, premier servi ;

- Et en fonction du nombre de mouvements à réaliser et de la demande du manutentionnaire dans les conditions suivantes :

- moins de 300 mouvements : 1 portique par shift;

- de 300 à 600 mouvements : 2 portiques par shift ;

- au dessus de 600 mouvements : 3 portiques par shift ;

Les outillages encore disponibles seront alors affectés un par un, par navire et dans l'ordre d'arrivée.

Sauf cas de force majeure, les outillages doivent réaliser les opérations sur les navires pour lesquels ils ont été commandés.

### **7.2 – Cas de force majeure**

En cas de force majeure ou de situations consécutives à des cas de force majeure et de suspension du système de priorité défini à l'article 6.2, l'affectation des outillages se fait selon la règle du premier arrivé, premier servi et en fonction du nombre de mouvements à réaliser.

### **7.3 – Commande exagérée d'outillages**

Une commande d'outillage est «exagérée» quand le nombre de mouvements annoncés par le manutentionnaire et pris en compte pour la commande, est supérieur de plus de 20% au nombre de mouvements réellement effectué.

Dans ce cas, un montant est facturé au manutentionnaire, conformément au Tarif d'Usage en vigueur, pour tout outillage dont la durée de fonctionnement est inférieure à la durée de location.

En outre, toute commande exagérée d'outillages sera prise en considération lors de l'attribution des portiques pour les escales suivantes

## **ARTICLE 8 – CONFIRMATION, MODIFICATION ET ANNULATION DE COMMANDE DES OUTILLAGES**

### **8.1 – Commande par le manutentionnaire**

Pour chaque escale, le manutentionnaire chargé d'opérer le navire doit commander les outillages nécessaires. La commande d'outillages est prise en compte à la réception par le PAM de la commande écrite et signée dans les conditions suivantes :

En semaine

- au plus tard à 16h45 pour le S3 et le S1 du lendemain ou une option pour le S2 du lendemain, confirmé au plus tard à 7h00 le lendemain;
- au plus tard à 7h00 pour le S2 le même jour.

Pour la nuit de samedi/dimanche, le dimanche et le lundi matin :

- au plus tard à 10h30 le samedi.

### **8.2 – Confirmation de la commande par le PAM**

Le PAM confirme la commande par écrit

En semaine :

- au plus tard à 16h45 pour le S3 et le S1 du lendemain ;
- au plus tard à 7h00 pour le S2 ;

Pour la nuit de samedi/dimanche, le dimanche et le lundi matin :

- au plus tard à 10h30 le samedi

### **8.3 – Modification de la commande par le manutentionnaire**

La modification d'une commande est possible par écrit :

En semaine

- au plus tard à 16h45 pour le S3 et le S1 du lendemain ;
- au plus tard à 8h00 pour le S2.

- 

Pour le S3 de samedi à dimanche, les shifts du dimanche et du lundi matin :

- au plus tard à 10h30 le samedi.

#### **8.4 – Annulation de la commande par le manutentionnaire**

L'annulation d'une commande est possible par écrit, dans les conditions suivantes :

En semaine :

- au plus tard à 16h45 pour le S3 et le S1 du lendemain ;
- au plus tard à 8h00 pour le S2.

Pour la nuit de samedi/dimanche, le dimanche et le lundi matin :

- au plus tard à 16h00 le samedi.

#### **8.5 – Modification et annulation de commandes hors délais**

Pour toute modification ou annulation de commande au-delà des délais définis ci-dessus, il est facturé un montant conforme au tarif en vigueur.

#### **8.6 – Location dont la durée est inférieure à un shift**

Pour les locations d'une durée inférieure à un shift, les commandes ainsi que leurs confirmations, modifications ou annulations doivent être faites comme celles du shift pendant lequel le travail est effectivement prévu.

#### **8.7 – Location d'une heure supplémentaire**

Pour les locations d'une heure supplémentaire, les commandes doivent être faites par écrit.

### **ARTICLE 9 – UTILISATION DES INSTALLATIONS**

#### **9.1 - Utilisation des outillages par les manutentionnaires**

Les outillages appartenant au PAM doivent être utilisés conformément à leur destination et en fonction de leurs caractéristiques, de manière à ce que leur exploitation, et en particulier leur rendement, soient les meilleurs possibles, compte tenu des possibilités techniques des navires opérés.

Le PAM peut, s'il le juge nécessaire, imposer toute modification dans la répartition et les conditions d'exploitation de ces outillages, même en cours d'opération.

Le PAM programme des arrêts techniques périodiques pour assurer la maintenance préventive et effectuer les essais réglementaires des outillages. Dans la mesure du possible, les manutentionnaires seront informés à l'avance des périodes d'arrêt.

## **9.2 – Opérations d'escale**

Tout navire faisant escale au terminal à conteneurs de Fos doit opérer au maximum des possibilités des manutentionnaires. Il doit notamment débiter ses opérations commerciales immédiatement, dès sa mise à quai effective et dès que les moyens sont disponibles. A défaut, le PAM, en cas de nécessité, peut demander le déplacement du navire aux frais du navire (mises sur rade, mouvement de poste à quai...).

Les avitaillements du navire (vivres, huile, matériels divers, etc...) et les soutes ne doivent en aucun cas retarder la mise à quai et les opérations commerciales du navire suivant.

Pour les avitaillements par barge, une demande d'autorisation préalable devra être faite par l'armateur ou son agent auprès de la Capitainerie qui en fixera les conditions.

Les travaux à chaud ou nécessitant l'utilisation d'une flamme nue, les mises à l'eau d'embarcation ainsi que tous les travaux nécessitant une immobilisation de l'appareil propulsif, des appareils de manœuvre ou du matériel de sécurité, doivent faire l'objet d'une autorisation spéciale demandée et obtenue auprès de la Capitainerie du PAM qui en fixera les conditions d'exécution.

## **9.3 – Zone banale bord à quai**

Cette zone est réservée au dépôt momentané des conteneurs durant le délai nécessaire aux opérations de manutention des navires en escale.

Le PAM, peut exceptionnellement autoriser par écrit le stationnement des conteneurs avant ou après l'escale du navire, s'il estime que cette facilité n'apporte aucune gêne aux autres utilisateurs du terminal, et sous réserve que le dépôt ne pose aucun problème de sécurité en général. La durée de ce stationnement est limitée à 48 heures consécutives.

Si les nécessités et les conditions d'exploitation du terminal le permettent, des conditions spéciales de durée de stationnement pourront être consenties par écrit pour des opérations de transbordements rapides.

Le stationnement des conteneurs sur la zone banale bord à quai est facturée conformément au Tarif d'usage en vigueur.

Le PAM se réserve la possibilité de faire évacuer d'office aux frais du manutentionnaire et à ses risques et périls, les engins, conteneurs, marchandises et objets divers déposés sur la zone, en infraction aux dispositions que précèdent.

## **9.4 – Zone de stockage**

**9.4.1** – L'aire de stockage est banale. Cependant, elle peut être amodiée pour tout ou partie.

L'utilisation de l'aire de stockage doit se faire conformément au plan général d'organisation établi par le PAM.

Les voies de circulation, en dehors des zones amodiées, doivent impérativement rester libres de tout encombrement. Le PAM se réserve la possibilité de faire évacuer d'office, sans préavis, ni mise en demeure, aux frais de leur propriétaire ou de leur gardien et à leurs risques et périls, les engins, conteneurs, marchandises et objets divers déposés sur les voies de circulation.

**9.4.2** – Le PAM peut mettre à la disposition des utilisateurs des emplacements, en nombre limité, et aux conditions du tarif en vigueur.

**9.4.3** – Le manutentionnaire est responsable des marchandises qu'il entrepose sur une zone banale ou amodiée. Il devra prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver ses marchandises des dommages que les autres marchandises, se trouvant déjà sur les aires de stockage, pourraient causer. Il fera de même pour que ses marchandises ne causent aucun dommage aux autres marchandises et aux ouvrages tels que hangars et terre-pleins.

## **9.5 – Mise à disposition des châssis de prises frigorifiques**

La location des châssis de prises frigorifiques s'effectue aux conditions en vigueur.

Les opérations de pose et dépose des reefers et le contrôle périodique de la température se font sous la responsabilité et aux frais des utilisateurs ayant la garde de la marchandise.

## **9.6 – Chantier ferroviaire du terminal**

Cette zone est réservée en priorité au traitement du trafic ferroviaire. Elle est exploitée dans les conditions établies entre l'exploitant ferroviaire, le PAM et les manutentionnaires du terminal.

## **9.7 – Centre tertiaire**

Les locaux du centre tertiaire peuvent être, dans la limite de l'espace disponible, mis à la disposition des utilisateurs aux conditions tarifaires du PAM.

Le centre tertiaire est pourvu de moyens de télécommunication, dont certains sont mis par le PAM à la disposition des Utilisateurs et pour lesquels l'utilisation donne lieu à la perception de taxes et redevances prévues au tarif du PAM.

## **9.8 – Zone de service portuaire (ZSP) contiguë**

La zone de service portuaire ou ZSP est destinée à recevoir les installations des activités connexes directement liées à l'activité du terminal à conteneurs (réparations, location de matériels, etc...). L'utilisation de la ZSP doit rester conforme à cet usage.

Toutes les voies de circulation doivent impérativement rester libres de tout encombrement en dehors du travail des engins de manutention. Le PAM se réserve la possibilité de faire évacuer d'office, sans préavis, ni mise en demeure, aux frais de leur propriétaire ou de leur gardien et à leurs risques et périls, les engins, conteneurs, marchandises et objets divers déposés sur les voies de circulation.

Les mesures réglementaires stipulées notamment dans l'article 10.3, concernant les matières dangereuses, ainsi que dans l'article 10.4, se rapportant au gerbage des conteneurs, sont applicables dans la Z.S.P.

## **9.9 - Charge maximale admissible sur terre plein**

1 - Dans une bande de 25 m en arrière du mur de quai, la charge ne pourra pas dépasser 4 t/m<sup>2</sup> ;

2 - Dans une bande située entre 25 m et 75 m arrière du mur de quai, la charge ne pourra pas dépasser 15 t/m<sup>2</sup> (charge répartie), sauf dérogations qui seront accordés par le PAM après examen des données techniques ;

3 – Au-delà de la zone visée ci-dessus aucune limitation de charge n'est fixée, sous réserve pour l'occupant d'obtenir l'accord préalable, au cas par cas, des services techniques du PAM.

## **ARTICLE 10 – DISPOSITIONS DIVERSES**

### **10 .1 – Travaux d'entretien et de nettoyage**

Le PAM assure les travaux normaux d'entretien et de nettoyage des installations communes ou non amodiées.

Toutefois, si cette obligation est aggravée par le fait d'un utilisateur, ce dernier supporte la charge du coût des travaux supplémentaires.

Les amodiataires ont la charge des travaux d'entretien et de nettoyage de toutes les installations qui leur sont affectées privativement. En ce qui concerne les emplacements variables loués aux manutentionnaires, l'entretien est assuré par le PAM et les frais répartis au prorata du nombre d'emplacements loués.

La matérialisation des emplacements amodiés, la délimitation à l'intérieur de ces derniers des zones affectées aux stockages, à la circulation ou autre est à la charge de l'amodiataire. Il doit au préalable obtenir l'accord du PAM.

### **10.2 – Accès, circulation et stationnement des véhicules**

L'accès, la circulation et le stationnement des véhicules à l'intérieur des surfaces encloses du terminal à conteneurs sont réglementés par arrêté préfectoral.

### **10.3 – Marchandises dangereuses**

Les utilisateurs devront se conformer à la réglementation en vigueur en ce qui concerne le dépôt et le séjour des marchandises dangereuses dans le terminal.

Il est formellement interdit de stocker des marchandises dangereuses dans la ZSP.

### **10.4 – Gerbage des conteneurs**

Le gerbage des conteneurs est autorisé dans la limite des charges au sol définie à l'article 9.8. L'utilisateur doit prendre sous sa responsabilité exclusive toutes les mesures de sécurité nécessaires compte tenu des circonstances et de la météo notamment des effets du vent et du type de marchandises, en particulier les marchandises dangereuses

### **10.5 – Fourniture d'eau douce**

Le PAM assure dans la limite de ses possibilités et aux conditions de son tarif, la fourniture d'eau douce aux installations terrestres et aux navires.

### **10.6 – Fourniture d'énergie électrique et d'éclairage**

Le PAM assure aux conditions de son tarif la fourniture d'énergie et d'éclairage électrique nécessaire au fonctionnement normal des installations banales.

### **10.7 – Télécommunications**

Le PAM peut mettre à la disposition des utilisateurs une ou plusieurs installations téléphoniques aux conditions de son tarif.

## **ARTICLE 11 – EFFETS DU LIBRE USAGE DE LA VOIE ET DES OUVRAGES PUBLICS**

Les utilisateurs du Terminal à Conteneurs ne pourront élever aucune réclamation ni demande d'indemnisation contre le PAM :

- a) En raison du trouble ou des interruptions de service résultant de mesures d'ordre et de police prises par la Direction du PAM, de dispositions prises par les autorités compétentes en matière de sûreté et de sécurité ou d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique ;

- b) En raison de l'état des quais, des chaussées, des voies de circulation, des terre-pleins, des voies ferrées ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de leurs propres matériels et installations ou sur les interruptions et dommages qui en résulteraient du fait des détériorations provoquées par une utilisation anormale ou inadaptée des divers matériels, véhicules, engins de manutention des opérateurs ;
- c) En raison de la nature et de la configuration des ouvrages d'accostage, des quais, des chaussées, des voies ferrées et des terre-pleins du port ;
- d) En raison des modifications par la Capitainerie des tirants d'eau admissibles dans le chenal d'accès et aux postes à quais du terminal, suite à la découverte d'obstructions ou de réductions sensibles de la profondeur après contrôles périodiques.

## **ARTICLE 12 – SUSPENSION DES OPERATIONS**

Le PAM peut être amené dans l'intérêt général à prescrire, en donnant préavis dans toute la mesure du possible, la suspension des opérations comportant l'utilisation des ouvrages, des outillages et installations du terminal.

Cette décision peut être prise notamment dans les cas suivants :

- Mouvements de navires ordonnés par la Capitainerie du port ;
- Conditions atmosphériques défavorables ;
- Pour la sécurité des personnes et des biens;
- Déclenchement de plans de secours ;
- Cas d'urgence ;

La facturation des redevances tiendra compte de la durée de suspension des opérations sous réserve que ces arrêts soient le fait du PAM.

## **ARTICLE 13 – RESPONSABILITE ET ASSURANCES**

Les outillages de manutention sont mis à la disposition des utilisateurs avec le personnel de conduite. Ils passent sous la responsabilité et la garde des utilisateurs qui en assument l'entière direction.

Les utilisateurs bénéficient des polices d'assurances «responsabilité civile» que le PAM a souscrit en leur faveur dans le cadre de la mise à disposition des outillages de manutention, à charge pour eux de payer les primes correspondantes indiquées dans ces contrats.

La garde et la conservation des marchandises qui transitent ou stationnent sur le port n'incombent pas au PAM qui n'est en aucun cas responsable des dommages, pertes et vols.

#### **ARTICLE 14 – ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent règlement qui a été approuvé par le Conseil d'Administration du PAM au cours de sa séance du 25 mars 2005 entrera en vigueur le 25 avril 2005.