

REGLEMENT DE CHANTIER POUR  
PASSAGE DES NAVIRES

\_\_\_\_\_  
SUR LE DOCK FLOTTANT DE  
LA BASE NAVALE DE PAPEETE

\_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_

Les différentes parties reconnaissent en avoir pris connaissance et s'engagent à le mettre en œuvre.

Fonctions	Nom - Prénom	Date	Visa
Coordonnateur BN Papeete			
Coordonnateur SST CCISM			
Armateur			
Capitaine			
Coordonnateur bord			



## SOMMAIRE

<b>1. OBJET DU DOCUMENT.</b>	5
<b>2. REFERENCES.</b>	5
<b>3. GLOSSAIRE.</b>	5
<b>4. DEFINITION DES RESPONSABILITES.</b>	6
4.1. Organisme utilisateur.	6
4.2. Organismes bénéficiaires.	6
4.3. Maîtrise d'ouvrage.	7
4.4. Maîtrise d'œuvre.	7
4.5. Les entreprises extérieures.	7
4.6. L'organisme de prévention.	7
<b>5. DESCRIPTION DES OPERATIONS MAJEURES.</b>	8
<b>6. DISPOSITIONS PREALABLES A UNE MONTEE SUR LE DOCK.</b>	8
6.1. Dispositions générales.	8
6.2. Dispositions particulières.	8
<b>7. DEROULEMENT DES OPERATIONS D'ECHOUAGE.</b>	9
<b>8. DISPOSITIONS APRES UNE MONTEE SUR DOCK ET AVANT DEBUT DES TRAVAUX.</b>	9
<b>9. DISPOSITIONS PREALABLES A UN DESECHOUAGE.</b>	9
<b>10. COORDINATION DES TRAVAUX</b>	9
10.1. Coordination conjointe.	9
10.2. Réunions de coordination	10
10.2.1. Réunion hebdomadaire.	10
10.2.2. Réunion quotidienne.	10
10.2.3. Réunion exceptionnelle.	10
10.3. Horaires de chantier.	10
<b>11. PREVENTION DES RISQUES</b>	10
11.1. Organisation de la prévention.	10
11.2. Plan de prévention.	10
11.3. Le registre d'observations.	11
11.4. Réunion de prévention.	11
11.5. Interfaces chantier bord et environnement.	11
11.6. Gestion des zones de chantiers.	12
11.7. Equipements de protection individuelle.	12
11.8. Balisage.	12
11.9. Propreté du chantier.	12
11.10. Mise à disposition.	12
<b>12. SECURITE SUR LE CHANTIER.</b>	12
12.1. Permanence de la sécurité à bord.	12
12.2. Alarme incendie ou accident.	13
12.3. Branchements et utilisation de l'énergie électrique.	13
12.4. Consignes lors d'une coupure de l'énergie électrique.	13

12.5. Etanchéité de la coque. ....	13
12.6. Interdiction de fumer. ....	13
12.7. Intervention dans les soutes à gasoil. ....	13
12.8. Stockage des SPD - Peintures. ....	13
12.9. Lignes de mouillage. ....	13
12.10. Mouvements de poids. ....	14
12.11. Accorages latéraux. ....	14
12.12. Alerte cyclonique. ....	14
12.13. Alerte Tsunami. ....	14
<b>13. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.</b> .....	<b>14</b>
13.1. Vidange des cales, des caisses et des eaux usées. ....	15
13.2. Déchets. ....	15
13.3. Eaux de carénage. ....	15
13.4. Nettoyage du dock. ....	15
<b>14. ZONE DE REPARATION NAVALE (ZRN).</b> .....	<b>15</b>
14.1. Accès à la ZRN. ....	15
14.2. Circulation et stationnement en ZRN. ....	16

## ANNEXES

<b>ANNEXE I</b> - Utilisation des servitudes .....	<b>17</b>
<b>ANNEXE II</b> - Déroulement des opérations d'échouage .....	<b>18</b>
<b>ANNEXE III</b> - Déroulement des opérations de déséchouage .....	<b>20</b>
<b>ANNEXE IV</b> - Chronologie de la préparation .....	<b>21</b>
<b>ANNEXE V</b> - Etat du navire avant son entrée sur le dock .....	<b>22</b>
<b>ANNEXE VI</b> - PV de visite de sécurité des navires civils .....	<b>23</b>
<b>ANNEXE VII</b> - Autorisation de mise en eau .....	<b>25</b>
<b>ANNEXE VIII</b> - Liste (non exhaustive) des travaux à risque .....	<b>28</b>
<b>ANNEXE IX</b> - Demande de servitudes .....	<b>27</b>
<b>ANNEXE X</b> - Plan d'évacuation du dock .....	<b>28</b>
<b>ANNEXE XI</b> - Demande d'autorisation d'accès à la ZRN .....	<b>29</b>
<b>ANNEXE XII</b> - Zones de chantiers .....	<b>30</b>
<b>ANNEXE XIII</b> - Consignes sécurité .....	<b>31</b>

## 1. OBJET DU DOCUMENT.

Ce règlement de chantier est applicable pour le passage de navires civils ou de bâtiments militaires sur le dock flottant de la base navale de Papeete. Il a principalement pour but de définir les différentes responsabilités des intervenants, la répartition des rôles, la chronologie des opérations, les règles d'utilisation des servitudes et les mesures de coordination et de prévention mises en place.

## 2. REFERENCES.

Ce document est applicable dans le cadre :

- de la convention n° 26/2016 en vigueur, établie entre le COMSUP et la CCISM pour les navires civils ;
- des opérations de MCO menées par le SSF pour les bâtiments militaires.

## 3. GLOSSAIRE.

<b>CCISM</b>	Chambre de Commerce d'Industrie des Services et des Métiers
<b>BN</b>	Base Navale
<b>COMSUP</b>	Commandement supérieur des forces armées en Polynésie Française
<b>IRB</b>	Ingénieur Responsable Bâtiment
<b>MCO</b>	Maintien en condition opérationnelle
<b>MMS</b>	Moyens Militaires de Soutien
<b>MOA</b>	Maîtrise d'ouvrage
<b>MOE</b>	Maîtrise d'œuvre d'ensemble
<b>MRE</b>	Maîtrise des risques et environnement
<b>SSF</b>	Service de soutien de la flotte
<b>Usager</b>	Utilisateur du dock ou son représentant
<b>UTEC</b>	Unité de traitement des eaux de carénage
<b>ZRN</b>	Zone de Réparation Navale
<b>SST</b>	Sécurité Santé au travail

## 4. DEFINITION DES RESPONSABILITES.

### 4.1. Organisme utilisateur.

Fonction	Rôle
Chef d'organisme	<p>Le commandant de la base navale de Papeete est responsable de la sécurité générale et le chef de l'emprise Nase Navale.</p> <p>Il est responsable de la sécurité générale des personnes et des biens situés sur son emprise.</p> <p>A ce titre, il assure la coordination générale des mesures de prévention qu'il prend et que prennent les intervenants extérieurs lors de leurs déplacements et interventions sur l'emprise.</p> <p>Il définit le périmètre d'intervention en matière de santé et sécurité au travail, liste les risques particuliers, les mesures de protection et de salubrité, ainsi que les consignes de sécurité devant être respectées durant la totalité des travaux.</p>
Coordonnateur base navale	<p>Il est le représentant du chef d'organisme de la base navale pour toutes les questions liées au passage sur dock d'un navire.</p> <p>Il est responsable de la maîtrise d'œuvre des travaux au profit du dock et de la mise à disposition des servitudes (annexe I). En dehors des heures ouvrables, ce rôle est tenu par le cadre d'astreinte dock.</p>
Responsable d'échouage	<p>Il est responsable de la mise en œuvre du dock pour l'opération d'échouage, ou de déséchouage, des navires. Il exploite les informations transmises par le commandant grâce à la fiche « état du navire avant son entrée sur le dock » (annexe V).</p> <p>Il met en place le personnel suffisant pour garantir lors d'un mouvement, les manœuvres en toute sécurité.</p>

### 4.2. Organismes bénéficiaires.

Responsable		Rôle
Bâtiment militaire	Navire civil	
Commandant	Armateur	<p>Il fait appliquer les règles de prévention et de coordination des travaux au profit du navire, se déroulant sur le navire ou dans le chantier environnant (définition au §11.5 et annexe XII).</p> <p>Il informe les entreprises intervenantes du contenu et de l'obligation du respect du présent règlement de chantier.</p>
Commandant	Capitaine	<p>Il est responsable de la manœuvre du navire jusqu'à sa position d'échouage, ou en cas de déséchouage à partir du moment où le navire flotte.</p> <p>Il configure le navire (gîte et assiette) et renseigne les fiches "échouage" et "déséchouage".</p> <p>Il met en place le personnel suffisant sur les plages avant et arrière lors d'un mouvement.</p> <p>Il désigne le « coordonnateur bord ».</p> <p>Il vise le plan de prévention particulier lié au séjour sur le dock.</p>

Responsable		Rôle
Bâtiment militaire	Navire civil	
Coordonnateur bord (généralement COMANAV)	Coordonnateur bord	Responsable de la maîtrise des travaux (planification, coordination...) se déroulant sur le navire ou dans le chantier environnant (définition au §11.5 et annexe XII).
/	CCISM	Désignation du coordonnateur SST CCISM. Présent pour les phases de préparation et de séjour sur dock des navires.
CPRP Bord* ou Coordonnateur SST*	Coordonnateur CCISM	Responsable en matière de SST, il assure la coordination de la prévention des risques et la mise en place de moyens commun pour les travaux se déroulant sur le navire ou dans le chantier environnant (définition au §11.5 et annexe XII) ; Responsable de la rédaction et diffusion du plan de prévention.

\* Suivant Maître d'œuvre (SSF ou titulaire du contrat MCO).

### 4.3. Maîtrise d'ouvrage.

La maîtrise d'ouvrage est réalisée par :

- l'armateur pour les navires civils ;
- le service du soutien de la flotte (SSF) pour les navires militaires. Représenté par un ingénieur responsable bâtiment (IRB) qui assure localement la coordination de la maîtrise d'ouvrage nécessaire à la bonne exécution des prestations de maître de chantier assurées par le titulaire du marché.

### 4.4. Maîtrise d'œuvre.

La maîtrise d'œuvre est réalisée par :

- l'armateur, l'agent maritime ou son délégataire pour les navires civils ;
- le SSF ou par le titulaire du contrat de MCO pour les navires militaires.

### 4.5. Les entreprises extérieures.

Chaque chef d'entreprise ou d'organisme est responsable de l'application des mesures de prévention nécessaires à la protection de son personnel. Le chef de l'entreprise extérieure est responsable pour la conduite de son personnel, du respect des obligations en matière de santé et sécurité au travail et de l'application de ses engagements contractuels.

### 4.6. L'organisme de prévention.

En matière de santé et sécurité au travail, conformément aux dispositions de l'article R 8111-12 du code du travail, les missions d'inspection du travail sont exercées par l'inspecteur du travail dans les armées (CGA/IS/PT/ITA) compétent sur l'emprise de la Base Navale.

Lorsque la somme des travaux dépasse 400 hommes/Heures le commandant du bâtiment doit aviser par écrit l'inspecteur du travail et le médecin du travail de l'ouverture de travaux.

Cet avis est transmis à l'adresse suivante :

Contrôle général des armées  
Inspection du travail dans les armées  
60, rue du général Martial Valin  
CS 21623  
75009 PARIS Cedex 15

Ou à l'adresse mail : [cga.ita.fct@intradef.gouv.fr](mailto:cga.ita.fct@intradef.gouv.fr)

## 5. DESCRIPTION DES OPERATIONS MAJEURES.

L'opération de passage de navires sur le dock flottant de la base navale de Papeete comporte quatre phases principales :

- les préparatifs avant montée sur dock (cf. paragraphe 6) ;
- les opérations d'échouage dont le déroulement est détaillé en annexe II ;
- le séjour sur dock (cf. paragraphes 7 à 13) ;
- les opérations de déséchouage dont le déroulement est détaillé en annexe III.

## 6. DISPOSITIONS PREALABLES A UNE MONTEE SUR LE DOCK.

### 6.1. Dispositions générales.

Avant toute opération d'entrée d'un navire sur le dock, les coordonnateurs des différentes entités (bord, BN et CCISM) mettent au point le déroulement des opérations d'échouage, les conditions de séjour sur le dock et les opérations de déséchouage.

La chronologie de cette préparation figure en annexe IV.

D'autre part, la fiche « état du navire avant son entrée sur le dock » (cf. annexe V) est remise au responsable de l'échouage 24 heures avant l'entrée sur dock.

L'attention du bord est attirée sur l'importance des renseignements fournis pour permettre le bon déroulement du mouvement.

Les bâtiments civils ont obligation de fournir 3 jeux de plan de sécurité au format A3 minimum ou une version informatique.

### 6.2. Dispositions particulières.

Le bord s'assure que les hélices sont en position d'échouage et que tous les appendices rétractables de coque sont effectivement rentrés.

	Le navire doit se présenter avec une gîte nulle et une assiette positive voisine de 0,5 degrés et n'excédant pas 1 degré. Au-delà, une demande d'autorisation est faite par l'armateur.
---	---

En cas de difficulté pour obtenir cette configuration, le bord doit le signaler au responsable de l'échouage au plus tard lors de la remise de la fiche « état du navire avant son entrée sur le dock ».

	Les soutes à combustibles doivent être : - soient pleines (jusqu'au ciel de soute) ; - soient vides, nettoyées et dégazées.
---	---

L'état des soutes à combustible et les certificats « free gaz » doivent être transmis au coordonnateur de la base navale avant l'échouage.

	Les cales (machines, auxiliaires), doivent être propre et sans effluent afin d'éviter une pollution en cas de perforation de la coque lors des travaux.
---	---

	Les artifices et les munitions ainsi que les fûts et nourrices d'essence doivent être débarqués avant l'entrée sur dock.
---	--



Les radeaux de sauvetage doivent être amarrés ou débarqués afin d'éviter un déclenchement intempestif.

Les mouvements de dock sont annoncés par message émis par la base navale avec un préavis de 48 heures, qui précise les horaires et les conditions particulières au mouvement.

## **7. DEROULEMENT DES OPERATIONS D'ECHOUAGE.**

Le déroulement des opérations est détaillé en annexe II.

## **8. DISPOSITIONS APRES UNE MONTEE SUR DOCK ET AVANT DEBUT DES TRAVAUX.**

*Ces dispositions ne concernent que les navires civils.*

Une visite de sécurité a systématiquement lieu dès la fin d'échouage en présence du :

- capitaine ou officier sécurité du navire,
- coordonnateur CCISM ;
- coordonnateur base navale ;
- officier d'intervention de la base navale ;

L'objectif de cette visite est de :

- vérifier les mesures de prévention et de sécurité mises en œuvre à bord ;
- vérifier la bonne compréhension et application des points liés à la sécurité ;
- identifier les locaux à risques ;
- inventorier les travaux à risques ;
- informer le bord sur les procédures d'alerte en cas d'incendie ou d'accident ;
- fournir les plans du bâtiment (positionner un exemplaire au PC Sécu ZRN et un second dans le véhicule de l'OI). Ces plans doivent être exhaustifs, à jour et préciser tous les cloisonnements, ouvertures et cheminements.

Le procès-verbal de la visite de sécurité (annexe VI) est visé par les différents participants à l'issue de la visite.

## **9. DISPOSITIONS PREALABLES A UN DESECHOUAGE.**

L'armateur autorise le déséchouage d'un navire civil en apposant son visa sur le formulaire d'autorisation de mise en eau (annexe VII).

Pour les bâtiments militaires, l'autorisation de déséchouage passe par la validation<sup>1</sup> du point d'arrêt « sortie de dock ».

## **10. COORDINATION DES TRAVAUX.**

### **10.1. Coordination conjointe.**

La coordination est une action permanente. Elle a pour objectif principal de vérifier la cohérence globale des plannings de travaux au regard des risques liés aux interférences entre les activités exercées, les installations et les matériels mis en œuvre par les différents acteurs intervenant sur le chantier.

Pour permettre un délai d'analyse suffisant, chaque coordonnateur transmettra au coordonnateur de la base navale, au minimum 72 heures avant le début du chantier, sa liste et son planning de travaux.

---

1 – Cette validation est matérialisée par la signature conjointe du SSF, du Commandant de l'unité et du coordonnateur base navale

Types de travaux pris en compte dans l'analyse de coordination du chantier	Coordonnateur en action	
	Bâtiment militaire	Navire civil
Travail susceptible de pouvoir entraîner une coactivité entre le chantier du navire et un autre navire ou/et le dock.	Coordonnateur bord	Coordonnateur CCISM
Travail susceptible de pouvoir entraîner une coactivité entre les travaux réalisés sur le dock et le (les) navires.	Coordonnateur BN	

## 10.2. Réunions de coordination.

### 10.2.1. Réunion hebdomadaire.

Le jour de la réunion hebdomadaire est fixé dans le cadre de la préparation du séjour sur le dock. Cette réunion vise essentiellement à réactualiser la liste et le planning des travaux de la semaine à venir et veiller au respect des chemins critiques.

Suivant les navires sur dock, les participants sont : le coordonnateur BN, le(s) coordonnateur(s) bord et le coordonnateur SST CCISM.

### 10.2.2. Réunion quotidienne.

Une réunion quotidienne peut être envisagée si la charge ou la complexité de la gestion des travaux le nécessite.

### 10.2.3. Réunion exceptionnelle.

Une réunion exceptionnelle doit être organisée en présence des deux coordonnateurs dès qu'une situation dangereuse ou critique se présente.

## 10.3. Horaires de chantier.

Les horaires normaux de chantier de la base navale sont :

- le lundi, mardi et jeudi 06h30 à 16h10 ;
- le mercredi et vendredi 06h30 à 12h30.

Les horaires normaux du chantier du navire sont précisés sur le PV de la visite de sécurité (en annexe VI) et/ou sur le plan de prévention.



Tout travail prévu en dehors des heures normales est soumis à l'autorisation. La rédaction d'un bon de travaux hors cloches qui est diffusé, la formalise

## 11. PREVENTION DES RISQUES.

### 11.1. Organisation de la prévention.

Pour les activités exercées dans le périmètre du présent règlement, le bénéficiaire s'assure du respect par les intervenants des dispositions du décret n° 77-1321 du 29 novembre 1977 fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués par une entreprise extérieure.

Chaque intervenant reste maître de son système de prévention et de la documentation afférente : les registres réglementaires restent de leur responsabilité (dangers graves et imminent et SST).

### 11.2. Plan de prévention.

Un plan de prévention est systématiquement établi, suivant le cas par le CPRP bord, le coordonnateur SST (CCISM ou SSF-PF) ou le titulaire du contrat de MCO, pour chaque navire échoué sur le dock.

Les phases de travaux présentant des risques particuliers dus aux interférences liées aux coactivités font l'objet de dispositions particulières.

Certains travaux à risques particuliers (Cf. annexe VIII font l'objet soit de bons de travaux à risques (avis de peinture, bon de feu, amiante, CVR...), soit de plans de prévention particuliers (dégazage, décapage...).

### **11.3. Le registre d'observations.**

Un registre d'observations est disponible dans le bureau du coordonnateur bord pour les bâtiments militaires et auprès du coordonnateur CCISM pour les navires civils.

### **11.4. Réunion de prévention.**

Une réunion de prévention à lieu quotidiennement. L'horaire et le lieu sont précisés sur le plan de prévention.

### **11.5. Interfaces chantier bord et environnant :**

Le schéma en annexe XII, définit les limites des zones suivantes :

- Zone de chantier pour chaque navire et son chantier environnant,
- Zone de manutentions pour chaque navire,
- Zones de chantiers propres au dock (si besoin),
- Voies d'accès aux chantiers.

#### Zone de chantier et zone de chantier environnant,

La zone de chantier comprend le bord et ses ensembles physiquement liés (coupées, échafaudages, tins...),

La zone de chantier environnant est constituée par le radier du dock, une limite à environ 10 mètres en AV et en AR du navire et les parois intérieures du dock ou un balisage existant.

Les grues qui travaillent au profit du navire font parties du chantier environnant.

#### Zone(s) de manutention :

Dans le cadre des opérations d'embarquement et de débarquement de matériels les limites du chantier sont élargies à des zones de manutention où les matériels en provenance ou à destination du bord ou du quai peuvent être stockés provisoirement. Dans ce cas, les manutentions peuvent s'effectuer en « flux continu », sans l'établissement préalable de bons de travaux à risques génériques.

Les grues et ras automoteurs sont conduits par le personnel habilité de la base navale. Lorsqu'ils interviennent au profit du coordonnateur Bord ; ce dernier assure la direction des opérations (surveillance, ordres de manœuvre, conformité des accessoires de levage ...).

Les demandes de grutage doivent être formulées en utilisant le modèle joint en annexe IX.

#### Zones de chantiers propres au dock :

Si des travaux d'entretien du dock sont prévus d'être menés durant la période de séjour sur dock de l'utilisateur, les zones concernées sont signalées sur le schéma en annexe

Si un besoin de travaux apparaissait pendant le séjour sur dock le coordonnateur BN en informe le(s) coordonnateur(s) bord et le(s) coordonnateur(s) SST.

#### Voies d'accès au(x) chantier(s)

Les voies d'accès aux chantiers comprennent la ligne de RAS d'accès au dock et suivants les cas les ponts et les descentes BD ou/et Td du dock, et les voies d'accès balisées dans le radier. Dans tous les cas se référer au plan en annexe XII. Les zones non définies en voies d'accès sont interdites aux intervenants extérieurs à la base navale.

Le pointage du personnel accédant au dock est obligatoire, le pointage est géré au niveau du bureau prévention sur le quai.

En respect des règles élémentaires d'hygiène et de sécurité, les pauses (et notamment les pauses repas) sont prises dans les espaces identifiés et mis à disposition par les responsables des navires en dehors de toute zone de chantier.

### 11.6. Gestion des zones de chantiers

Zone concernée	Type de navire	Responsable de la prévention des risques	Coordination SST
Zone de chantier pour chaque navire et son environnement	Navire civil	Capitaine	Coordinateur SST CCISM
	Bâtiments militaires	Commandant	Coordinateur SST SSF/PF ou titulaire contrat CMO
Zone de manutention pour chaque navire	Navire civil	Capitaine	Coordinateur SST CCISM
	Bâtiments militaires	Commandant	Coordinateur SST SSF/PF ou titulaire contrat CMO
Zones de chantiers propre au dock	Dock	Commandant BN	CPRP BN

### 11.7. Equipements de protection individuelle.

Le port du casque et de chaussures de sécurité est obligatoire sur le dock pour tout le personnel accédant sur les différentes zones.

Pour tout autre activité à risques, les intervenants définissent la nature des EPI, des EPC et des procédures à respecter.

### 11.8. Balisage.

Chaque chantier doit mettre en place et maintenir en état un balisage délimitant la zone à risques des travaux de sa responsabilité. L'accès à la zone de travaux est interdit à tout personnel extérieur au chantier. Une attention particulière est portée sur la prévention des risques de chutes notamment pour une équipe d'intervention « sécurité » extérieure au chantier.

### 11.9. Propreté du chantier.

Le chantier doit être maintenu propre en permanence, les déchets doivent être évacués quotidiennement (voir §14.2).

### 11.10. Mise à disposition.

Un bloc sanitaire, est situé au milieu du pont tribord du dock et un local douche à l'arrière du pont tribord. Leur entretien est à la charge de la BN. Il est demandé aux équipages et intervenants de chantier de veiller à laisser ces lieux propres et accueillants.

## 12. SECURITE SUR LE CHANTIER.

### 12.1. Permanence de la sécurité à bord.

Le commandant du navire reste responsable de la sécurité de son navire. Une permanence 24 heures sur 24 doit être assurée à bord par une équipe de service dotée d'une capacité d'intervention sécurité. Les coordonnées de celle-ci seront indiquées sur le PV de visite de sécurité.

Le dock flottant étant un chantier industriel, il ne peut servir de zone « vie » et accueillir l'équipage du bâtiment en entretien en dehors des heures de travail. En dehors des horaires normaux de chantier, le reste de l'équipage devra être logé à l'extérieur de l'emprise militaire.

Le réseau incendie du dock est alimenté 24 heures sur 24 (voir caractéristiques en annexe I). Les navires présents sur le dock doivent y être raccordés ou, a minima, disposer près de la coupée d'une manche à incendie connectée au réseau incendie.

La conformité du récepteur branché reste de la responsabilité du navire.

### 12.2. Alarme incendie ou accident.

En cas d'incendie ou d'accident sur un bâtiment sur dock, appliquer les directives détaillées en annexe XIII.

Le plan d'évacuation du dock est joint en annexe X.

### 12.3. Branchements et utilisation de l'énergie électrique.

- Les branchements électriques sont réalisés :
  - Côté dock par le personnel habilité de la base navale ;
  - Côté navire par le personnel habilité du navire.
- les débranchements électriques sont réalisés avant déséchouage du navire par le personnel habilité ;

	L'autorisation de couplage du réseau bord sur le réseau électrique dock est donnée par le personnel habilité de la base navale
---	--

	Il est interdit au personnel du chantier d'utiliser toute source d'énergie électrique existante sur le dock, autre que celles mises à disposition et connectées par le personnel habilité de la base navale.
---	--

- la conformité du récepteur branché reste de la responsabilité du navire ;

- le navire doit s'assurer que sa consommation électrique n'entraîne pas d'échauffement du câble d'alimentation.

### 12.4. Consignes lors d'une coupure de l'énergie électrique.

Lors d'une coupure de l'énergie électrique, le réseau incendie et les installations nécessaires à la vie à bord (éclairage, frigo-vivres, frigo-air ...) ne sont plus alimentées.

	La mise en route des diesels-alternateurs est interdite pour les navires échoués avec accorages latéraux (clés).
---	--

Dans tous les cas, il convient :

- de stopper tous travaux à feux nus ;
- d'avertir le cadre d'astreinte dock (tél : 89.72.69.79).

### 12.5. Etanchéité de la coque.

En cas de mise en eau d'urgence, le bâtiment doit pouvoir être mis à l'eau avec un préavis de 48 heures.

### 12.6. Interdiction de fumer.

Il est interdit de fumer à bord des bâtiments échoués sur le dock et à bord du dock.

### 12.7. Intervention dans les soutes à G-O.

Les interventions et réparations dans ou à proximité (moins d'un mètre) d'une soute à combustible nécessite le dégazage de celle-ci.

### 12.8. Stockage des SPD - Peintures.

Le stockage d'essence, de peinture ou autre SPD est autorisé :

- Sur le radier du dock à distance des travaux à feux nus,
- Dans des bacs de rétention clairement identifiés,

Leur présence est clairement indiquée sur le PV de la visite de sécurité.

### **12.9. Lignes de mouillage.**

Le débarquement ou la manœuvre des lignes de mouillage (ou des ancres) sur le radier du dock doit se faire avec la plus grande prudence pour éviter tous dommages au dock. Toute manœuvre doit être au préalable, signalée au coordonnateur BN.

Le traitement des lignes de mouillage doit être réalisé (décapage et peinture) en protégeant le radier du dock et dans le respect des limites du chantier.

### **12.10. Mouvements de poids.**

Le bord doit prendre les dispositions nécessaires pour qu'à la sortie du dock, le bâtiment ait la même configuration (assiette, gîte, tirants d'eau) que celle qu'il avait en entrant.

### **12.11. Accorages latéraux.**

Les bâtiments sur accorages latéraux (ou clés) ne doivent en aucun cas larguer les cordages de tenue de ces clés.

Lors de mouvement du navire (échouage, déséchouage), les clés d'accorage sont mises en place, réglées puis relevées, côté bord, par l'utilisateur suivant les directives du représentant de la base navale.

### **12.12. Alerte cyclonique.**

Dans le cas d'un risque de cyclone, les dispositions chronologiques suivantes sont prises.

#### **Stade ALPHA - Mise en garde (menace >48 heures) :**

- préparation des bâtiments sur dock pour une mise en eau, reprise de l'étanchéité du flotteur.

#### **Stade BRAVO-pré alerte (menace entre 18 et 48 heures) :**

- préparation du mouvement de dock ;
- les bâtiments sont mis à flot et sortent du dock.

#### **Stade CHARLIE-Alerte (menace certaine <18 heures) :**

- le dock est descendu à 2.6 m.

### **12.13. Alerte TSUNAMI.**

Dans le cas d'une alerte TSUNAMI, le préavis est généralement trop court pour remettre à l'eau les navires présents sur le dock.

Dès l'alerte Tsunami :

- les navires et le dock sont évacués ;
- le personnel se met à l'abri en hauteur (1er étage d'un bâtiment) ;
- l'alimentation 14,4 kV du dock est isolée.

## **13. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.**

L'ensemble des installations, des lieux d'intervention ainsi que leurs abords sont maintenus propres et entretenus en permanence.

Le matériel de nettoyage doit être adapté aux risques présentés par les produits et poussières générés par le chantier.

Les intervenants :

- font assurer par leur personnel le nettoyage courant des lieux de travail, qui doivent rester propres et dépourvus de déchets ou d'obstacles pouvant nuire à l'hygiène, la sécurité, et la protection de l'environnement ou encore entraver la bonne marche du chantier ;
- prennent toutes les dispositions nécessaires dans l'exploitation des installations pour éviter les risques de pollution accidentelle de l'air, des eaux ou des sols (ex : bâchage lors de décapage, récupération des eaux polluées suite hydroblastage....) ;
- disposent de réserves suffisantes de produits<sup>2</sup> pour limiter les effets dus à la dispersion de polluants dans l'environnement, un lot de ces produits doit être disponible sur le radier du dock ;
- prennent toutes les dispositions nécessaires dans l'exploitation des installations pour limiter les eaux usées.

### 13.1. Vidange des cales, des caisses et des eaux usées.

La vidange des caisses et des cales est strictement interdite sans utilisation de fûts ou de citerne adaptée.

### 13.2. Déchets.

Les déchets du bord, doivent être triés et évacués par le personnel du bâtiment suivant les consignes rappelées ci-après :

- les ordures ménagères dans les poubelles situées sur les quais, triées suivant leur nature ; les déchets industriels sont évacués par le navire qui peut demander à faire déposer une benne à déchets en ZRN.

Le chef d'organisme peut, dans la limite de ses possibilités mettre à disposition des bacs permettant la manutention des déchets entre le dock et la benne.



En aucun cas, les poubelles, récipients et emballages ne doivent être laissés sur le dock ou sur la ligne de ras. Aucun détritux ne doit être jeté ou déposé sur le radier du dock.

### 13.3. Eaux de carénage.

Les eaux issues du lavage de la carène sont dirigées vers les puisards avant ou arrière du dock. Leur traitement par l'UTEC se fait de façon automatique, son bon fonctionnement est contrôlé par le personnel du service dock.

Les puisards sont ouverts et les bouchons de dalot sont mis en place avant l'opération de lavage ou de décapage. Après les travaux et après rinçage du radier, les puisards sont fermés et les bouchons de dalots retirés.

L'ouverture et la fermeture des puisards, la mise en place des bouchons de dalot et leur retrait sont assurés par l'intervenant. La bonne utilisation du dispositif est contrôlée par un représentant de la base navale.

Lorsque les puisards sont ouverts, le bord doit veiller à limiter au maximum les rejets qui viendraient les saturer. Ainsi, soit les rejets seront dirigés directement à la mer sans passer par le radier ou les installations seront stoppées.

Le décapage des coques par projection d'abrasif tel que le sablage est interdit.

### 13.4. Nettoyage du dock.

Le nettoyage de fond de radier est à la charge de chaque navire pour sa zone de chantier (longueur du navire + 10 m à l'AV et +10 m à l'AR). Le responsable d'échouage doit s'assurer de l'absence de déchets sur le radier avant la mise en eau du dock.

Dans le cas où ce nettoyage ne serait pas effectué, le responsable d'échouage n'effectuera pas la remise en eau.

## **14. ZONE DE REPARATION NAVALE (ZRN).**

### **14.1. Accès à la ZRN.**

L'accès des personnels et des véhicules en ZRN doit faire l'objet d'une demande suivant le formulaire joint en annexe XI.

Le demandeur doit joindre à sa demande :

- Copie d'une pièce d'identité pour tous les personnels devant accéder en ZRN,
- Copie de la carte grise, du certificat d'assurance et du permis de conduire du conducteur pour les véhicules devant accéder en ZRN.

Cette demande est transmise au coordonnateur BN avec un préavis d'au moins 2 semaines (délai d'enquête).

### **14.2. Circulation et stationnement en ZRN.**

La circulation en ZRN doit respecter la signalisation et tenir compte du nécessaire partage entre la circulation des piétons, des véhicules, et des engins de chantier. La vitesse de circulation est limitée à 20 km/h.



Les véhicules ne doivent pas entraver la libre circulation et l'accès au dock. Ils doivent être stationnés aux endroits prévus par marquage et ne pas stationner sur les zébras.

**ANNEXE I**  
**UTILISATION DES SERVITUDES**

**Réseaux :**

Réseau	Installation	Nombre	Situation
Incendie <sup>3</sup>	Electropompes à incendie fixes de 60m <sup>3</sup> /heure	2	Locaux auxiliaires AV et AR
	Moto pompe	1	Sur le quai
	Collecteur incendie (pression 5 bar, raccord Guillemin Ø45 mm)	1	Collecteur de couleur rouge, desservant à tribord et à bâbord le radier et les ponts de manœuvre
Réfrigération	Electropompes de réfrigération de 100 m <sup>3</sup> /h	2	Locaux auxiliaires AV et AR
	Collecteur réfrigération (Bride DN 100)	1	Collecteur de couleur noire paroi intérieure Tribord
Eau douce (non potable)	Collecteur eau douce Raccords Ø45 mm	1	Radier du dock muraille TD
Téléphone	Boîtes de raccordements	3	Réparties pont Td
Air comprimé	Nourrices de raccordement (raccords Staubli RCE11)	5	Réparties pont Td

**Energie électrique :**

Nature du courant	Puissance max installée <sup>6</sup>	Câble	Extrémité côté dock
Incendie <sup>6</sup> 440 V- 3 ph - 60 HZ Sans neutre	630 KVA	3 x 150 <sup>2</sup> souple 3 x 95 <sup>2</sup> souple 4 x 25 <sup>2</sup> souple	Prises
440 V- 3 ph - 50 HZ Sans neutre	80 KVA	4 x 25 <sup>2</sup> souple	Nues ou 1 fiche Mr LUNEL 125A - réf
220 V - 3 ph - 50 HZ Sans neutre	2 transfos de 100 KVA	4 x 25 <sup>2</sup> souple	Nues
220 V - Monophasé - 50 HZ	10 KVA	Réseau	Prises Legrand 16 A <sup>7</sup>

**Moyens de manutention :**

Désignation	Capacité	Nombre	Situation
Grue roulante Td	5 tonnes à 15 m	1	Pont Td
Grue roulante Bd	9 tonnes à 14 m 2 tonnes à 26 m	1	Pont Bd
Grue DRAVO	22,5 tonnes à 15 m	1	Grue flottante
RAS automoteur	6 tonnes	1	Zone de chargement de : 3.9 x 9 mètres

3 La fourniture des manches et accessoires nécessaires au raccordement sont à la charge de l'utilisateur.

4 Cette puissance installée n'est pas nécessairement la puissance disponible qui est fonction des conditions générales d'exploitation du réseau terrestre.

5 Ne permet que l'alimentation électrique de l'outillage de chantier, la base navale dispose des rallonges s'adaptant sur ces prises.

## ANNEXE II

### DEROULEMENT DES OPERATIONS D'ECHOUAGE

#### MONTEE SUR DOCK DES NAVIRES.

##### Règles principales.

Le responsable de l'échouage est en liaison VHF avec le bord et le pilote (canal 14 pour les navires civils, canal 11 pour les bâtiments militaires).

L'autorisation d'entrée du bâtiment est donnée par le responsable de l'échouage.

Les lignes propulsives sont placées en position échouage avant l'entrée sur dock.

##### Chronologie d'un échouage.

**1er temps** : au moment de l'entrée du navire, le personnel du dock s'occupe de la manœuvre des aussières sur les ponts supérieurs du dock. Il les place sur les bittes aux différentes positions que le pilote (ou que le chef de manœuvre des plages AV et AR) indique jusqu'au positionnement définitif du bâtiment indiqué par le responsable de l'échouage.

Pendant la manœuvre d'entrée, l'utilisation du propulseur d'étrave est autorisée.

**2ème temps** : le bord, à l'aide de ses lance-amarres, réceptionne et frappe à la demande du dock les quatre palans qui servent à régler la position finale du bâtiment. A ce moment-là, le responsable de l'échouage autorise le pilote et les pousseurs à quitter le dock.

Une fois que le bâtiment est en position :

- le bord connecte son réseau incendie à l'aide d'une manche branchée sur le réseau incendie au niveau du pont supérieur tribord du dock (la pompe incendie du dock est parée à être lancée) ;

- le bord se raccorde électriquement aux prises de terre puis stoppe ses groupes électrogènes.



La BN Papeete est seule habilitée à brancher et à débrancher les câbles électriques côté dock.

Une fois que le bâtiment est en position, plus aucun mouvement de propulseur n'est autorisé.

**3ème temps** : le responsable de l'échouage positionne précisément le bâtiment sur sa ligne de tins avec le concours des plongeurs de la base navale. Une fois le bâtiment réglé, si nécessaire, le personnel du dock met en place les clés avec le concours du bord pour la mise en place côté bâtiment.

**4ème temps** : « le dock remonte ». Cette information est diffusée sur le réseau général du dock. Pendant la remontée, les plongeurs continuent à informer le responsable de l'échouage sur la distance entre le fond bâtiment et le haut des tins, et sur le réglage du bâtiment.

Lors du « contact arrière » puis du « contact avant » les plongeurs contrôlent l'échouage.

Nota : pour certains bâtiments, la remontée du dock peut être stoppée pour le serrage des clés.

**5ème temps** : pendant la remontée complète du dock, le personnel du dock met en place la coupée avec le filet anti-chutes.



Il est interdit au personnel du bord d'emprunter les coupées avant la mise en place des filets antichute.

Les palans de réglage sont retirés et rangés.

**6ème temps** : quand le radier est à sec, le bord effectue les branchements voulus sur les réseaux incendie, eau douce et réfrigération en fond de radier.

Le branchement des lignes téléphoniques est fait par le bord sur une des trois boîtes de connexions situées sur le pont Td du dock (bâtiment militaire uniquement).



Afin d'éviter la pollution du circuit eau douce du dock par l'eau de mer, la jonction des deux réseaux « eau douce » et « eau de mer » ne doit en aucune manière être réalisée à bord des bâtiments échoués sur le dock. En particulier, l'utilisation de traverses permanentes en Y permettant notamment le rinçage à l'eau douce de circuits d'eau de mer est rigoureusement interdit.

**Pour le bon déroulement des opérations, seul le personnel participant aux manœuvres d'échouage est admis sur le dock.**

## ANNEXE III

### DEROULEMENT DES OPERATIONS DE DESECHOUAGE

#### **1er temps :**

Avant la descente du dock, le commandant du navire fait disposer des aussières pour tenir le navire au moment du déséchouage (gardes et traversiers).

Avant la descente du dock, le commandant du navire fait débrancher en fond de radier :

- l'alimentation eau douce ;
- la réfrigération eau de mer (si nécessaire) ;
- l'alimentation du collecteur incendie (si besoin le bord peut se connecter sur le réseau incendie du pont tribord du dock en attendant la disponibilité de son réseau).

#### **2ème temps :**

Lors de la descente du dock, un arrêt est réalisé après immersion des lignes d'arbres du navire pour permettre à l'équipage d'effectuer une ronde d'étanchéité des fonds.

Le commandant du navire adresse au responsable de l'échouage un compte rendu oral l'autorisant à poursuivre la mise en eau.

Nota : L'information « le dock descend » est diffusée par le pilote du dock sur le réseau de diffusion générale du dock.

L'enlèvement des clés est assuré conjointement par le personnel du dock et par l'équipage du navire à la demande du responsable dock.

L'enlèvement de la coupée a lieu juste après la visite des fonds.

Le commandant du navire est responsable de la situation de son bâtiment, tant au niveau énergie qu'au niveau réseau incendie. Il décide du moment où il rompt les liaisons électriques et réseau incendie avec le dock.

Sur demande du commandant du navire, l'électricien de la BN coupe l'alimentation électrique à partir du dock.

#### **3ème temps :**

Déséchouage du navire : l'autorisation d'accès des remorqueurs ou pousseurs dans le dock est accordée par le responsable de l'échouage et signalée par VHF au pilote.

#### **4ème temps :**

La sortie du navire s'effectue sous la responsabilité du commandant du navire. Il fait disposer sur les plages avant et arrière le personnel nécessaire à la manœuvre des aussières. Le personnel du dock place à la demande du pilote (ou des chefs de manœuvre des plages avant et arrière) les aussières sur les bittes.

**ANNEXE IV**

**CHRONOLOGIE DE LA PREPARATION D'UN PASSAGE SUR DOCK**

<b>Date</b>	<b>Action</b>	<b>Acteur</b>	<b>Documents attendus</b>
J-15 au plus tard	Remise du plan d'échouage pour navire civil	Armateur	Plan d'échouage Demande d'autorisation d'accès ZRN (annexe XIII)
Entre j-7 et j-2 R	Réunion de préparation	Base navale CCISM Armateur Bord	Plan de sécurité du navire Plan de prévention Règlement de chantier visé
Entre j-7 et j-1	Débarquement des munitions et/ou des artifices Débarquement des réserves d'essence Préparation des soutes à combustible (dégazage ou plein)	Bord	Attestation « FREE GAZ »
J-3 au plus tard	Remise des cales du navire à la base navale	Armateur	/
J-1 au plus tard	Etat du navire avant son entrée au dock	Bord	Fiche état du navire avant son entrée au dock (annexe V)
J-1 au plus tard	Message de mouvement de dock	Base navale	
J	Montée sur dock	Base navale Armateur	/
	Visite de prévention	Base navale CCISM Bord	PV de visite (annexe VI)
	Début des travaux	Armateur Bord	/

ANNEXE V

ETAT DU NAVIRE AVANT SON ENTREE SUR LE DOCK DE LA BASE NAVALE DE PAPEETE

Navire : \_\_\_\_\_

**Eléments de stabilité :**

	Tirants d'eau	Gîte	Assiette	Déplacement
AV				
AR				

Anomalies de coque (déformation, appendice, etc...) :

**États des caisses à combustibles et des cales :**

	Nombre	Volume total	Référence sur le plan
Caisses pleines (jusqu'au ciel de soute)			
Caisses vides, nettoyées et dégazées			
Cales machines et auxiliaire propre et sans effluents			

Joindre le plan de situation des soutes et pour les caisses dégazées le certificat « free gaz ».

**Produits dangereux :**

Les artifices, les munitions ainsi que les fûts et nourrices d'essence sont débarqués.

**Radeaux de sauvetage :**

Situation des radeaux de sauvetage	
Amarrés	
Débarqués	

**Observations :**

Date :

Visa du commandant :  
(ou capitaine)

	Cette fiche est à remettre au chef de service dock 24 heures avant l'entrée sur dock, elle reprend les dispositions du paragraphe 6.2 qui doivent être rigoureusement respectées.
---	---

**ANNEXE VI**

**PV DE VISITE DE SECURITE DES NAVIRES CIVILS**

NAVIRE : .....

Visite de sécurité du : ...../...../....

Date de sortie de dock : ...../...../...

Horaires normaux de chantier :

Points abordés

OBJET	OBSERVATIONS
<p><b><u>Etanchéité de la coque :</u></b>                      En cas de mise en eau d'urgence, le navire doit pouvoir être mis à l'eau avec un préavis de 48 heures. Les dispositifs d'étanchéité des organes de coque doivent être disponibles à proximité.</p>	
<p><b><u>Essence et matières dangereuses :</u></b>                      Le stockage des fûts et jerricans d'essence est interdit sur le dock. Les capacités de gaz, peinture etc. restant à bord pendant la durée du passage sur dock sont identifiées et leurs gisements clairement indiqués sur le plan de prévention.                      Les capacités de gazole ou de tout autre combustible, dans lesquelles ou autour desquelles des travaux sont programmés, sont vidées et dégazées. Une fiche sur l'état des soutes est remise à la BN.</p>	
<p><b><u>Stabilité :</u></b>                      L'usager doit prendre toutes les dispositions pour que la stabilité du bâtiment échoué ne soit pas compromise. Des tins latéraux sont mis en place pour pallier un éventuel défaut de tenue des clés.</p>	
<p><b><u>Interdiction de fumer :</u></b>                      Il est interdit de fumer sur les navires ainsi qu'à bord du dock.</p>	
<p><b><u>Procédures d'alerte en cas d'incendie ou d'accident :</u></b>                      Le personnel du bord a été informé des procédures applicables durant le séjour sur le dock (cf. annexe XIV), une permanence est assurée à bord.                      Point de contact bord                      24h/24 :.....</p>	
<p><b><u>Plans du navire :</u></b>                      Une copie des plans en double exemplaire est disponible en base navale (VPI, PC SECU ZRN).</p>	
<p><b><u>Exécution de travaux à risques pendant le passage sur dock :</u></b></p>	<b>Voir plan de prévention du coordonnateur CCISM</b>
<p><b><u>Connexion au réseau incendie :</u></b>                      Le réseau incendie du dock est alimenté 24h sur 24. Les navires présents sur le dock doivent y être raccordés ou, à minima, disposer près de la coupée d'une manche à incendie connectée au réseau incendie.</p>	

<p><b>Protection de l'environnement :</b>  Prise en compte de la gestion des eaux de carénage ;  Mise à disposition d'un lot « antipol » dans le radier</p>	<p><b>Voir plan de prévention CCISM</b></p>
<p><b>Autres sujets abordés :</b></p>	

Qualité	Nom - Prénom	Visa
Capitaine du navire		
Coordonnateur bord		
Coordonnateur BN		
Officier d'intervention de la BN		
Coordonnateur SST CCISM		

**ANNEXE VII**  
**AUTORISATION DE MISE EN EAU**

**Navire :** .....

J'autorise la mise en eau de mon navire :

Date :

Visa du Commandant du navire :

## ANNEXE VIII

### LISTE (NON EXHAUSTIVE) DES TRAVAUX A RISQUE

- Travaux générateurs de points chauds ;
- travaux dans les soutes à combustible (non dégazées), dans les locaux contigus et dans les réseaux : nécessitent impérativement l'avis d'un expert dégazage (réf circulaire 13653/DEF/DCSSF/SDT) ;
- travaux avec emploi de peintures ou substances et préparations dangereuses (SPD) ;
- prévention des risques dus aux fibres (amiante, fibres minérales, fibres céramiques) ;
- travaux exposant à des risques de chutes ;
- prévention des risques dus aux manutentions ;
- prévention des risques électriques ;
- travaux exposant à des risques de rayonnements électromagnétiques ;
- accès et travaux dans les espaces confinés ;
- travaux exposant au risque H2S ;
- travaux sur des équipements sous pression (air, huile, graisse, ...) ;
- travaux à proximité ou manœuvre des organes mobiles à risques ;
- travaux de préparation de surface ;
- travaux sur nacelle automotrice.

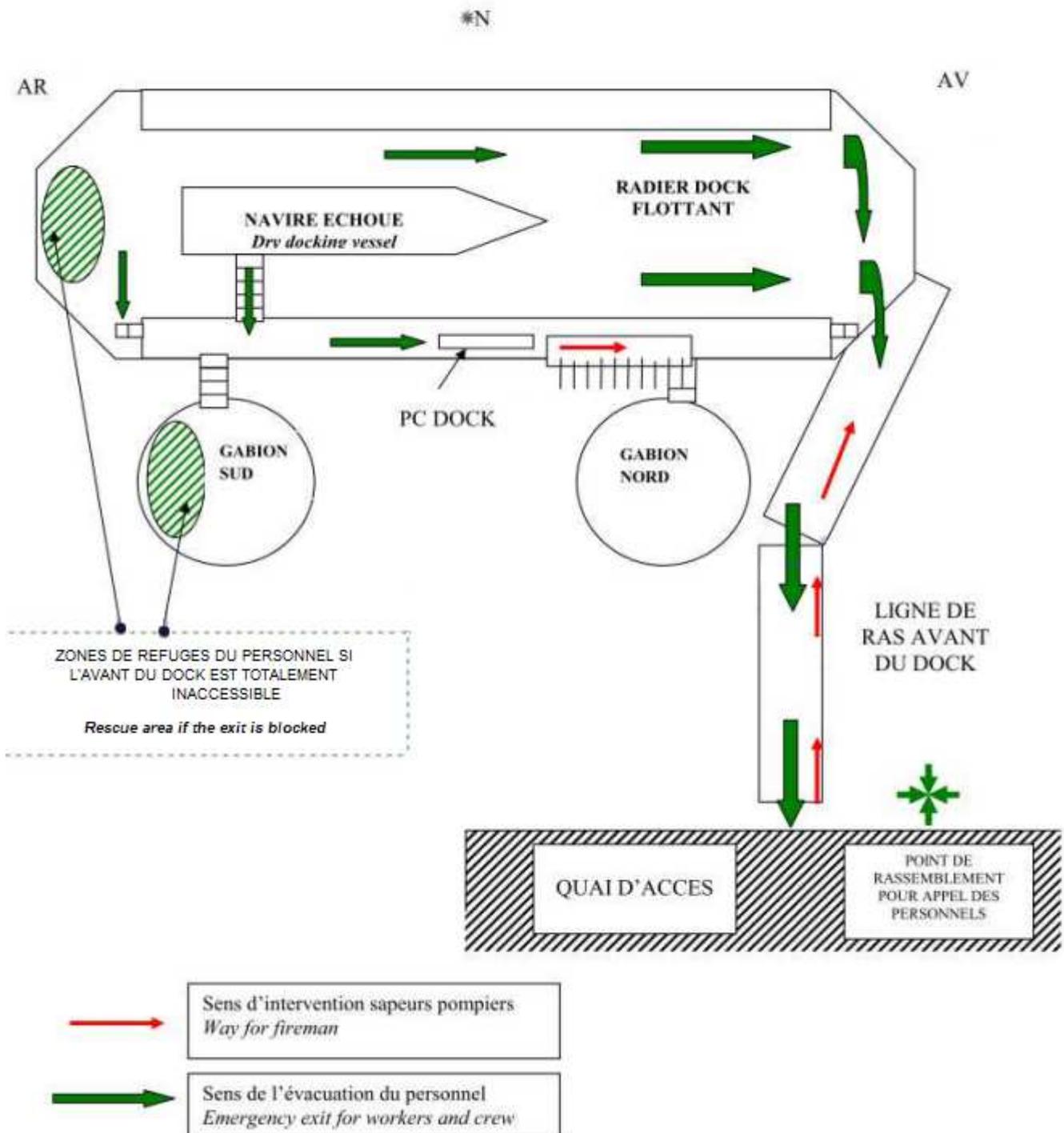
**ANNEXE IX**  
**DEMANDE DE SERVITUDES**

**NAVIRE :** .....

Désignation	Dates et horaires souhaités ou quantité demandée
Grue tribord du Dock	
Grue bâbord du dock	
Grue DRAVO	
RAS automoteur	
Mouvements de tins	
Divers :	
<b>Visa bord</b>	
Nom :	
Qualité :	
La demande est à remettre au chef de service dock ou au chef de service SOUTIEN au moins 1 jour ouvrable avant le besoin. Fax : 40-41-33-05, mail : <a href="mailto:loic.le-guiner@fapf.defense.gouv.fr">loic.le-guiner@fapf.defense.gouv.fr</a>	

ANNEXE X

PLAN D'EVACUATION DU DOCK



**ANNEXE XI**

**DEMANDE D'AUTORISATION D'ACCES A LA ZRN**

**DEMANDE D'AUTORISATION D'ACCES A LA ZRN DE PERSONNELS ET VEHICULES  
D'ENTREPRISES PRIVEES DANS LE CADRE DE LA CONVENTION DOCK.**

Navire sur dock :

Date d'échouage :

Date de déséchouage :

Entreprise intervenante :

Nom et coordonnées du responsable :

Tél./Vini :

PERSONNELS : joindre copies de pièce d'identité (rédiger liste jointe si nécessaire) :

NOM	PRENOM	DATE TE LIEU DE NAISSANCE (VILLE)	PROFESSION

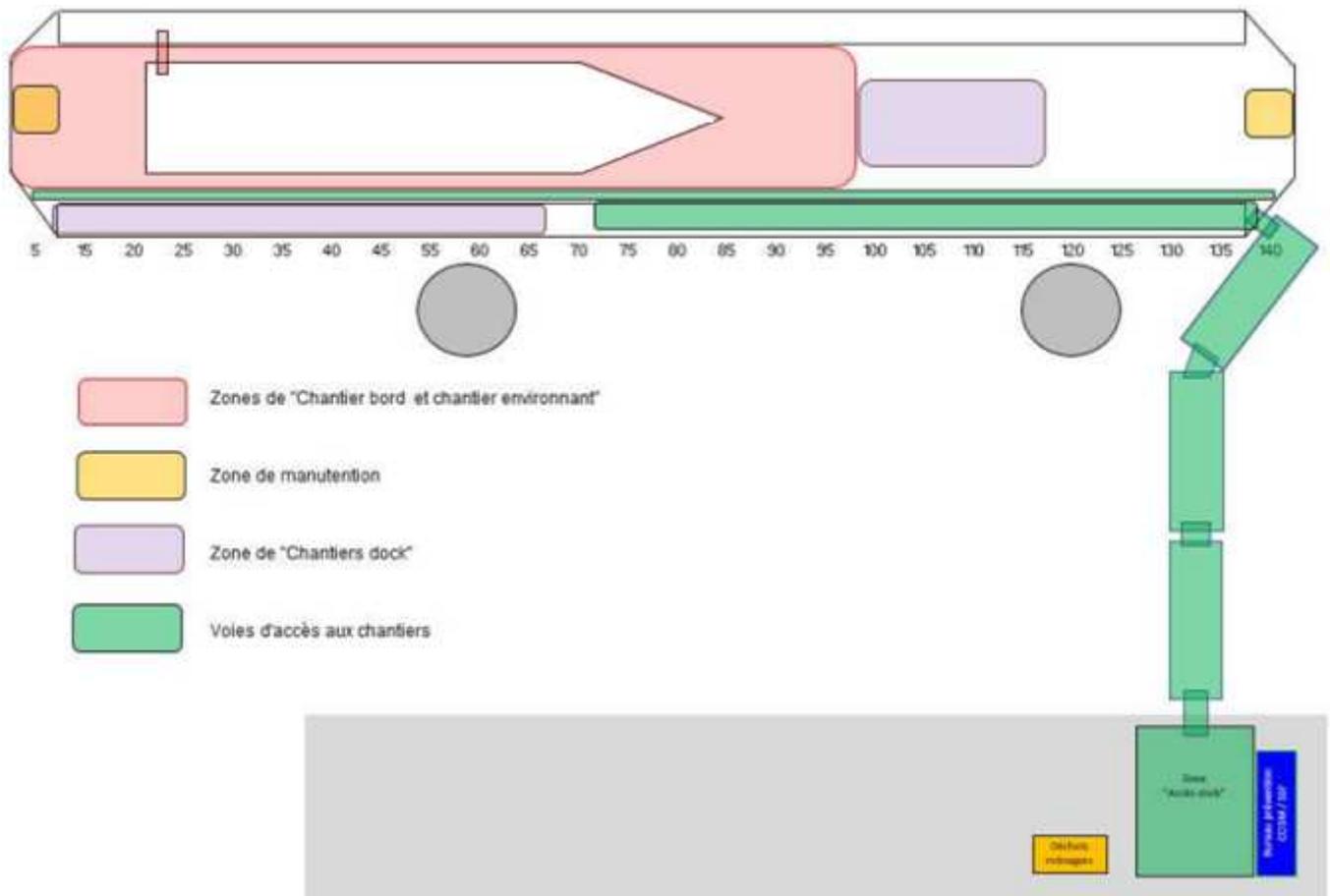
VEHICULES (joindre copie(s) attestation(s) du permis de conduire, d'assurance et cartes grises)

MARQUE	N° IMMAT	NOM CONDUCTEUR	NOM Cie ASSURANCE	N° POLICE	VALIDITE

Visa du chef de service dock

Décision du chef de service général de la base navale et observations éventuelles :

ANNEXE XII  
ZONES DE CHANTIERS



# CONSIGNES DE SECURITE

## INCENDIE



**Donner l'alarme**  
*Faa ara*



**Alerter l'aubette BN**  
*Faa ara i te fare tia'iraa o te aua*

**40.46.50.45**



**Attaquer le feu**  
*No te aroraa i te fifi*



**Aller au point de rassemblement**  
*Tapapa atu i te vahi amūraa i faanaho hia no te tuhaa e te reira*

## EVACUATION



**A l'audition du signal ou sur ordre d'un responsable**  
*I te taima a oto ai te pu faa ara, e ia au i te titauraa a te ti'a arai fifi*



**Suivez les instructions du guide d'évacuation**  
*Autai i te aratairaa a te mau papa'iraa i faa tmehe hia no te taima fifi raa*



**Quitter immédiatement les lieux et dirigez-vous vers l'issue de secours**  
*Ia fa'a atea oi oi i te vaihi e te reira te ati i te tupuraa*  
*Tapapa atu i te uputa i faa ta'a hia*



**Ne revenez pas en arrière**  
*Eiahoa roa e ho'i mai i muri*  
**Gardez votre sang-froid**  
*Eiaha e ru noa*

## ACCIDENT

**Protéger immédiatement la victime et limiter les effets néfastes de l'accident en éliminant tous les dangers**  
*Ia paruru oi oi hia te taata pepe ma te faa atearaa iana i te mau fifi ato'a u'ana atu ai tona ati*

**S'assurer de la coupure d'électricité dans le cas d'une victime par électrocution**  
*Ia papu e ua tapu hia te uira no te taata i haru hia i te uira*



**Alerter l'aubette BN**  
*Faa ara i te fare tia'iraa o te aua*

**40.46.50.45**

**Lors de votre appel préciser les points suivants :**  
*No te fa'a ara raa, la haa papu malte hia*  
*Nom de l'appelant / Te 'oa a te taata i ni'a i te niuniu paraparau*  
*Localisation précise du sinistre / Ia papu malte i te vaihi e te reira te ouahi te tupuraa*  
*Nature du sinistre / Tona tupuraa o te ouahi (te huru e te u'anaraa)*  
*Blessés éventuels / Mai te peu e te vaira te taata i pepe (te mau haa papuraa ato'a i ni'a i te pepe)*  
*Moyens de rappel / Te numera niuniu no te aparauraa*  
*Assurez-vous que votre information a été comprise / Haa papu e ua maramarama malai hia te faa aroraa*  
*Ne raccrocher que lorsque cela vous est demandé / Tapu te niuniu i te taima a faa ara hia mai ai*

## PREVENTION

**Consignes permanentes de sécurité et de prévention**  
*Te mau titauraa tamau no te paruru e te aratraa i te mau fifi rau*

**Conservez libres les dégagements : couloirs, sorties...**

*Ia vai matara noa te vaihi haereraa taata : te mau aroa, te mau ubuta...*

**N'encombrez pas les moyens d'extinctions**

*Eiaha e haa apipi te mau*

**Fermez portes et fenêtres en quittant votre lieu de travail**

*Ia opani tamau hia te mau uputa e te mau haamaramarama i te taima outou e vaiho mai ai i ta outou vaihi raveraa ohtpa*

**Eteignez l'éclairage et tous appareils électriques**  
*Tupohe te mau mori e te matni uira ato'a*  
**Eteignez vos moyens informatiques**