



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

MINISTÈRE DU LOGEMENT
ET DE L'HABITAT DURABLE

CONCOURS
D'OFFICIERS DE PORT
SESSION 2017

Epreuve n°1

Analyse de cas à partir d'un dossier documentaire pouvant comporter des graphiques, des données chiffrées ainsi que des éléments de législation

(durée : quatre heures ; coefficient 3)

NUMERO IDENTIFICATION :

Ce dossier comporte 19 pages y compris cette page

Le sujet est constitué de 12 questions réparties en 4 parties :

- 1) droit maritime**
- 2) Navigation et événement de mer**
- 3) Stabilité**
- 4) Surêté**

Il comporte 3 annexes dont un plan.

Les questions 1 à 3 (première partie) sont notées sur 5,5 points, les questions 4 à 7 (deuxième partie) sur 5,5 points, les questions 8 à 10 (troisième partie) sur 5,5 points et les questions 11 et 12 (quatrième partie) sur 3,5 points.

SITUATION

Vous êtes commandant dans un port du littoral Atlantique. Vous recevez un appel du CROSS ETEL pour la réception d'un navire en difficulté. Le navire se nomme Modern Express, il arbore le pavillon du Panama. Il transporte 3600 tonnes de bois et des engins de travaux publics. Il a une gîte de 40°.

Ses principales caractéristiques sont :

Longueur : 164m

Largeur : 28m

Port en lourd : 10454 tonnes

Tirant d'eau *maximum* avant l'avarie : 8m

Le Modern Express se trouve en remorque du remorqueur Centaurus sous pavillon Antigua et Barbuda.



PREMIERE PARTIE DROIT MARITIME (5,5 points)

Q1 : Dans une situation telle que celle-ci, quelles sont les différentes autorités administratives qui auront à intervenir ? Décrivez les compétences de chacune.

Q2 : En tant que commandant de port, quels sont les différents éléments que vous aurez à prendre en compte pour donner votre accord sur l'accueil du navire ? Détaillez et justifiez votre réponse.

Q3 : Peut-on vous imposer l'entrée du navire ? Qui prend la décision ? Quelle est la réglementation concernant l'accueil des navires en difficulté ?

DEUXIEME PARTIE NAVIGATION et EVENEMENT de MER (5,5 points)

On vous demande d'accueillir le navire.

Q4 : Quelles seront les mesures à prendre pour accueillir le navire ?

Q5 : Pouvez-vous admettre ce navire dans une zone où la sonde la plus haute par rapport au zéro des cartes est à -11m ? Motivez votre réponse.

Matin				Après-midi			
Coef. 99	BM	09h46	0,96m	Coef. 103	BM	22h09	0,91m
	PM	03h52	6,27m		PM	16h17	6,29m

Pour les besoins du calcul, on considérera que le fond de carène est plat.

Finalement le navire est remorqué sur Bilbao.

Q6 : Comment va-t-on redresser le navire une fois celui-ci en eau calme ?

Une fois le navire sans gîte, on s'aperçoit qu'il n'y a aucun ripage de cargaison à déplorer.

Quelles hypothèses pouvez-vous émettre pour expliquer l'avarie ?

Q7 : Le commandant décide de déclarer son navire en avarie commune.

Quels sont les textes qui régissent les avaries communes ?

Expliquez cette procédure depuis sa déclaration jusqu'à son règlement.

Cette procédure a-t-elle des chances d'aboutir ?

Quels sont les assureurs qui seront partie à son règlement ?

Qu'est devenu le Modern Express depuis son départ de Bilbao ?

TROISIEME PARTIE STABILITE / STRUCTURE NAVIRE (5,5 points)

Partie 1 :

La répartition des poids à bord d'un navire roulier sans gîte de longueur entre perpendiculaires (L) de 165,00 mètres est donnée par le tableau ci-dessous :

	Poids (t)	X (m)	Z (m)	densité	I (m4)
Navire léger	13397	81,12	12,31		
fioul	544	93,80	5,94	0,980	560
diesel	61	36,00	10,85	0,850	12
Eau douce	260	65,10	4,22	1	318
Eau de mer	360	85,90	1,24	1,025	786
Peak avant	86	130,10	4,17	1,025	53
Peak arrière	57	9,70	4,58	1,025	174
huile	35	34,90	1,15	0,900	68

Où :

I est le moment quadratique de la surface libre par rapport à son axe d'inclinaison ;

X (m) est la position longitudinale du centre de gravité de l'objet exprimé en mètres depuis la perpendiculaire arrière ;

Z (m) est la position transversale du centre de gravité de l'objet exprimé en mètres depuis la ligne de quille ;

Le navire flotte en eau de mer de densité 1,025 t/m³. Les éléments hydrostatiques du navire sans différence et pour cette densité sont données :

T (m)	P (t)	KB (m)	r (m)	LCB (m)	LCF (m)	R (m)
5,40	14636	2.88	10.45	82.45	82.00	259.6
5,50	14948	2.93	10.29	82.44	81.9	255.0
5,60	15260	2.98	10.13	82.44	81.8	249.9
5,70	15573	3.04	9.98	82.42	81.7	245.8
5.80	15888	3.09	9.85	82.40	81.6	241.7

Où :

T (m) est le tirant d'eau exprimé en mètres ;

P (t) est le déplacement du navire en fonction du tirant d'eau, exprimé en tonnes ;

KB (m) est le bras de levier de redressement ;

r (m) est le rayon métacentrique transversale exprimé en mètres ;

R (m) est le rayon métacentrique longitudinal exprimé en mètres ;

LCB (m) est la position longitudinale du centre de carène par rapport à la PPar

LCF (m) est la position longitudinale du centre de flottaison par rapport à la PPar

Q8

Q8-a) calculez le déplacement du navire ;

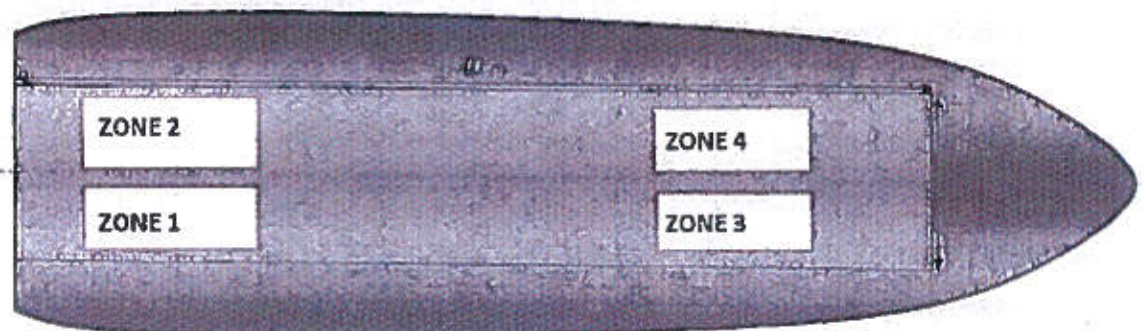
Q8-b) la position du centre de gravité ;

Q8-c) les tirants d'eau avant et arrière ;

Q8-d) la hauteur métacentrique en tenant compte de l'effet de carènes liquides.

Partie 2

Le pont-garage du navire est disposé ainsi



La longueur du pont garage est de 140m et la largeur de 20m.

Un chargement de 140 véhicules est effectué dans les conditions suivantes

Zone	Poids t	X m	Y m	Z m
1	193	35.00	+5.00	10.50
2	130	35.00	-5	10.50
3	379	105.00	+5	10.50
4	260	105.00	-5	10.50

Où :

x représente la position longitudinale du centre de gravité du chargement ;

y la position transversale ;

z l'azimutale.

Q8-e) Calculez le déplacement du navire ;

Q8-f) Calculez la nouvelle position du centre de gravité ;

Q8-g) Calculez la distance métacentrique initiale transversale en tenant en compte des effets de carènes liquides ;

Q8-h) Calculez la gîte prise par le navire ;

Q8-i) Calculez les tirants d'eau avant et arrière.

Q8-j) Calculez le poids d'eau de mer à transférer entre le peak avant et arrière pour réduire la différence de tirants d'eau à 0.60m (préciser le sens de transfert) ;

Q8-k) Calculez le poids d'eau de mer à transférer transversalement entre les deux capacités latérales, symétriques par rapport au plan longitudinal, dont les centres de volumes sont distants de 23,00 m pour annuler la gîte.

Partie 3 :

Le navire se trouve maintenant dans la situation définie à la question précédente.

Q8-l) Déterminer le nombre minimal de cloisons longitudinales, délimitant des compartiments indépendants de même largeur, qu'il aurait fallu mettre en place dans le pont garage pour qu'après envahissement de celui-ci par de l'eau de mer de densité 1,025, le navire flotte sans gîte en équilibre stable.

Pour résoudre cette question, on admettra que :

- Le pont garage n'est plus en libre communication avec l'extérieur
- le poids d'eau de mer embarqué est négligeable devant le déplacement initial
- la présence de véhicules ne modifie pas l'effet des carènes liquides
- que les véhicules même après envahissement restent à leur place initiale et qu'ils ne gênent pas pour le positionnement des cloisons.

Connaissances navire :

Q 9 :

Vous placerez sur l'annexe (1) fournie à cet effet, les éléments suivants :

- a) Plafond de double fond
- b) Carlingue
- c) Varangue
- d) peak avant
- e) panneaux de cale page
- f) pont de franc bord page
- g) lisse de pavois

Q10

Vous êtes officier de port au grand port maritime de Marseille. De nombreux pétroliers font escale dans l'installation pétrolière de FLUXEL. Après plusieurs jours de mer, les fonds de cales des navires sont remplis d'eau à plus ou moins forte teneur en hydrocarbures. Afin de les rejeter à la mer, le navire est équipé d'un séparateur à eau de cale machine 15ppm.

Q10-a) Expliquez brièvement le fonctionnement d'un séparateur à eau de cale machine ;

Q10-b) Indiquer le ou les textes internationaux obligeant la présence à bord de navires du séparateur à eaux de cale machine 15ppm ; ainsi que la disposition doit être prise concernant cet équipement lorsque le navire est à quai ?

QUATRIEME PARTIE SÛRETE PORTUAIRE ET SURETE NAVIRE (3,5 points)

Q11

Vous êtes maintenant affecté au grand port maritime de Bordeaux. Conformément aux obligations réglementaires internationales, il existe à bord des navires plusieurs boutons poussoir permettant de déclencher l'alarme silencieuse.

Q11-a) Que signifie le sigle SSAS, vous décrivez le cheminement du signal d'alerte silencieuse une fois un de ces boutons percutés.

Q12 :

Vous êtes officier de port du grand port maritime de Bordeaux, et exercez les fonctions d'ASP suppléant. Suite à un audit du port et de l'installation portuaire n° 0510, installation portuaire recevant des marchandises dangereuses, diligenté par le Ministère en charge des transports, des rapports d'audit vous sont transmis (extrait en annexe 2).

Q12-a) Existe-t-il un lien hiérarchique entre un agent de sûreté portuaire du grand port maritime de Bordeaux et un agent de sûreté d'une installation portuaire privée ? Justifiez votre réponse en précisant le rôle de chacun.

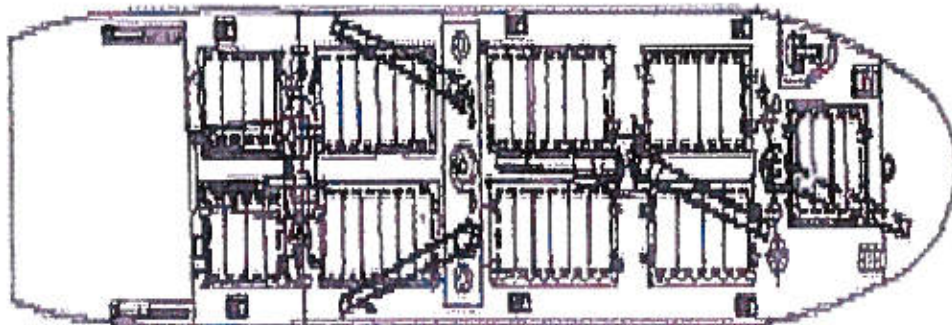
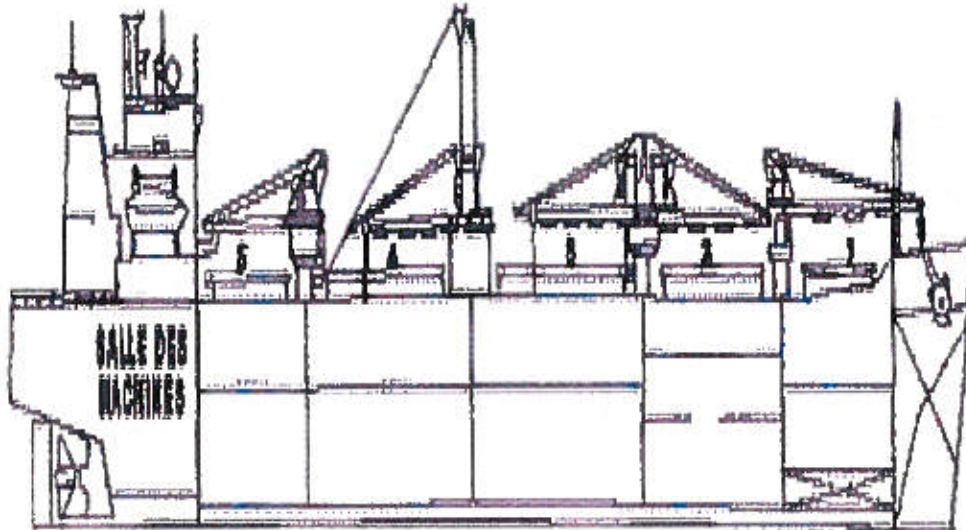
L'exploitant de l'IP 0510 demande à ce que son IP soit classée dorénavant comme une IP de section 5 (code des transports article R 5332-51)

Q12-b) Précisez quelles procédures devront être mise en œuvre et quels actes administratifs devront être réalisés pour que l'installation portuaire n° 0510 soit classée en section 5 du code des transports (R5332-51). Une fois classée en section 5, peut-on considérer que l'écart notifié lors de l'audit peut être levé ?

Q12-c) Un des membres du CLSP vous demande s'il existe des différences entre VIGIPIRATE et le code ISPS. Vous expliquerez succinctement les grandes différences entre ces deux codes et nommerez les différents niveaux de chacun.

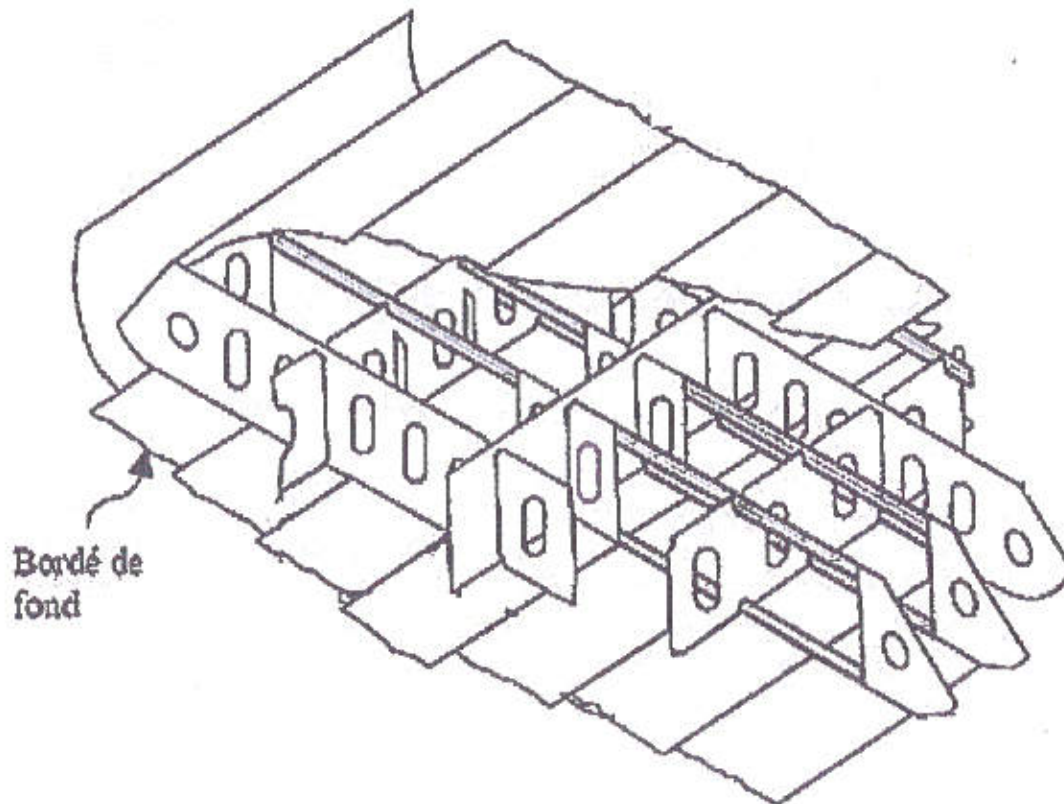
A RESTITUER AVEC LES COPIES

Annexe (1) : Schémas navire



A RESTITUER AVEC LES COPIES

Annexe (1) suite : Schémas navire



Annexe (2) Extrait rapport d'audit :

L'accès en ZAR n'est possible que par un accès unique. Chaque personne pénétrant en ZAR doit passer devant un poste de garde, où le gardien réalise une inspection visuelle des personnes et des bagages. Il est à noter que les gardiens ne disposent pas du double agrément requis pour réaliser les fouilles et les palpations.

Arrêté du 4 juin 2008 mod 2015 CHAPITRE II : TITRES ET DOCUMENTS D'ACCES EN ZONE D'ACCES RESTREINT

Article 14

Règles générales pour l'inspection-filtrage. — L'exploitant de l'installation portuaire :

- assure de manière continue et aléatoire l'inspection-filtrage d'une partie des personnes, de leurs bagages et des véhicules en respectant le pourcentage minimum défini à l'article 49 du présent arrêté et les consignes particulières en vigueur.

Non-conformité n° 2 : les opérations d'inspection-filtrage se limitent à de simple contrôles visuels, les fouilles et les palpations ne sont pas réalisées.	2
--	----------

Annexe (2 BIS) extrait du code des transports :

Section 4 : Mesures de sûreté applicables dans les zones d'accès restreint

Article R5332-34

Une ou plusieurs zones d'accès restreint, éventuellement divisées en secteurs, peuvent être créées dans toute installation portuaire par arrêté du représentant de l'Etat dans le département conformément aux dispositions de l'article L. 5332-2. A cette fin, le représentant de l'Etat dans le département recueille l'avis :

1° De l'exploitant de l'installation et de l'autorité portuaire, cet avis étant réputé favorable s'il n'est pas rendu dans le délai d'un mois à compter de la saisine faite par le représentant de l'Etat dans le département ;

2° Des services de l'Etat territorialement compétents qui concourent à la sûreté portuaire et, le cas échéant, du comité local de sûreté portuaire.

L'avis respectivement de l'exploitant de l'installation portuaire et de l'autorité portuaire est réputé favorable s'il n'est pas rendu dans le délai d'un mois à compter de la saisine par le représentant de l'Etat dans le département.

Une zone d'accès restreint est créée dans toute installation portuaire dédiée à l'accueil à quai de navires à passagers embarquant également des véhicules et de navires de croisière pour les escales têtes de ligne. Pour les autres installations portuaires au trafic à caractère sensible, notamment celles qui accueillent les autres types de navires à passagers, des navires porte-conteneurs, pétroliers, chimiquiers, gaziers ou transportant des marchandises dangereuses, les dispositions de la section 5 s'appliquent lorsqu'une zone d'accès restreint n'est pas créée.

Une zone d'accès restreint est créée à titre permanent ou temporaire et peut être activée de manière permanente ou temporaire.

L'exploitant qui estime être dans l'impossibilité de satisfaire une des exigences liées à la création d'une zone d'accès restreint présente un dossier au représentant de l'Etat dans le département, lequel fixe les mesures de sûreté alternatives. Ces mesures sont reconductibles si nécessaire après un réexamen dont le représentant de l'Etat dans le département définit la périodicité.

Article R5332-35

Une ou plusieurs zones d'accès restreint, éventuellement divisées en secteurs, peuvent être créées dans les limites portuaires de sûreté en dehors de toute installation portuaire, par arrêté du représentant de l'Etat dans le département conformément aux dispositions de l'article L. 5332-2, après avis de l'autorité portuaire. Dans ces zones, l'autorité portuaire a la charge des obligations qui pèsent sur l'exploitant d'installation portuaire au titre de la présente section, dont la mise en oeuvre peut être déléguée.

Sous-section 2 : Accès aux zones d'accès restreint

Article R5332-36

Le représentant de l'Etat dans le département arrête, pour chaque zone d'accès restreint, les conditions particulières d'accès, de circulation et de stationnement des personnes, de leurs bagages, des véhicules et des marchandises ainsi que les modalités de signalisation correspondantes.

Il fixe par arrêté les taux de contrôle applicables à chaque catégorie de personnel ayant accès à la zone d'accès restreint.

Article R5332-37

L'exploitant de l'installation portuaire met en place un dispositif destiné à n'autoriser l'accès dans la zone d'accès restreint qu'aux seules personnes, véhicules et marchandises autorisés. Lorsque la zone d'accès restreint est activée en permanence, il met en place et entretient une clôture. Lorsque la zone d'accès restreint est activée temporairement, la clôture est fixe ou mobile, selon les conclusions de l'évaluation de sûreté.

L'exploitant matérialise les limites d'une zone d'accès restreint temporaire pour en rendre le périmètre identifiable. Pour chacune de ces zones, il prend les mesures de surveillance qui correspondent au niveau de sûreté fixé en application du règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004.

Article R5332-38

La circulation des personnes dans une zone d'accès restreint est subordonnée à la détention d'un document d'identité et de l'un des titres de circulation prévus par la présente sous-section.

La circulation d'un véhicule dans une zone d'accès restreint est subordonnée à la détention d'un laissez-passer, placé de manière apparente à l'avant du véhicule. Les véhicules sérigraphiés utilisés par les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes ne sont pas soumis à cette obligation.

La circulation des colis et marchandises dans une zone d'accès restreint est subordonnée à la détention d'un justificatif d'accès ou de transit.

Article R5332-39

L'établissement d'un titre de circulation permanent est subordonné à la délivrance d'une habilitation, valable sur l'ensemble du territoire national. L'habilitation est demandée par l'employeur qui établit pour chaque agent un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes. Elle est transmise par l'exploitant de l'installation auprès duquel l'employeur a demandé un titre d'accès. L'habilitation est délivrée pour une durée qui ne peut excéder cinq ans par le représentant de l'Etat dans le département à l'issue d'une enquête administrative.

L'habilitation ne peut être accordée en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au Casier judiciaire national automatisé par un moyen de télécommunication sécurisé ou de son équivalent, s'agissant des ressortissants étrangers auprès du casier judiciaire de l'Etat de nationalité selon les stipulations des conventions internationales en vigueur.

L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones d'accès restreint.

L'habilitation est retirée par le représentant de l'Etat dans le département, après que l'intéressé a été mis à même de présenter des observations, lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue sans préavis par le représentant de l'Etat dans le département pour une durée maximale de deux mois.

En cas d'urgence impérieuse, l'habilitation peut être suspendue à titre conservatoire pour une durée maximale de quarante-huit heures par le représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui en informe immédiatement le représentant de l'Etat dans le département.

Les décisions d'habilitation et celles de retrait ou de suspension d'habilitation sont notifiées à l'intéressé et à l'exploitant de l'installation portuaire. Les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes et les autres agents de l'Etat sont réputés détenir l'habilitation.

Article R5332-40

Le titre de circulation permanent exigé dans les cas prévus par l'arrêté ministériel pris en application de l'article R. 5332-36 est délivré par l'exploitant de l'installation portuaire aux personnes habilitées pour la durée nécessaire à l'exercice de l'activité en zone d'accès restreint de chacune d'elles, dans la limite de durée de validité de l'habilitation et sans pouvoir dépasser cinq ans.

Il précise, le cas échéant, les secteurs de la zone d'accès restreint auxquels son titulaire est autorisé à accéder. L'exploitant de l'installation portuaire informe les personnes bénéficiaires d'un titre de circulation permanent des principes généraux de sûreté et des règles particulières de sûreté à respecter à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

Le titre de circulation d'une personne ou le laissez-passer d'un véhicule est retiré par l'exploitant de l'installation portuaire lorsque l'une des conditions qui ont prévalu à sa délivrance n'est plus remplie.

Article R5332-41

L'exploitant de l'installation portuaire délivre aux personnes prévues par l'arrêté ministériel pris en application de l'article R. 5332-36 un titre de circulation temporaire indiquant la période d'autorisation d'accès. Il porte à leur connaissance les règles essentielles de sûreté à respecter à l'intérieur de la zone d'accès restreint. L'exploitant de l'installation portuaire peut également délivrer aux personnes ayant formé une demande de titre de circulation permanent un titre de circulation temporaire, d'une durée d'un mois renouvelable.

Article R5332-42

L'accès et le stationnement des véhicules à l'intérieur de la zone d'accès restreint sont limités aux besoins justifiés de l'exploitation de l'installation portuaire et du navire et de l'exercice des missions des autorités publiques.

Article R5332-43

Un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des douanes et chargé des transports fixe les caractéristiques des titres de circulation et des laissez-passer en zone d'accès restreint, leurs modalités de délivrance, ainsi que leurs règles de port et d'utilisation.

Sous-section 3 : Introduction d'objets dans les zones d'accès restreint.-

Visites de sûreté et inspection-filtrage

Article R5332-45

Les visites de sûreté mentionnées à l'article L. 5332-6 comprennent :

- 1° Les visites et inspections de quais, sites et locaux situés dans la zone d'accès restreint ;
- 2° Les contrôles des personnes, véhicules, bagages et marchandises aux accès de la zone d'accès restreint, qui constituent les opérations d'inspection-filtrage ;
- 3° Les contrôles des personnes, véhicules, bagages et marchandises se trouvant à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

Article R5332-46

En vue de prévenir l'introduction des objets et produits prohibés mentionnés à l'article R. 5332-18-1 à chacun des niveaux de sûreté, l'exploitant de l'installation portuaire procède, dans les conditions prévues par l'article L. 5332-6, aux opérations d'inspection-filtrage des personnes et des véhicules pénétrant dans la zone d'accès restreint de l'installation portuaire, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent. Les modalités de ces contrôles sont fixées par un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargés des transports et des douanes.

L'armateur de navire procède, dans les conditions prévues par l'article L. 5332-6, aux opérations d'inspection-filtrage des personnes et des véhicules pénétrant dans le navire, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

Un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes définit :

- 1° La répartition des tâches entre l'exploitant de l'installation portuaire et les armateurs de navires pour les visites de sûreté et les conditions dans lesquelles il peut être éventuellement dérogé à cette répartition ;
- Les exploitants d'installation et les armateurs de navires peuvent déroger aux mesures prévues par leurs plans de sûreté respectifs au moyen d'un accord portant sur la répartition des tâches de sûreté. Cet accord prend la forme d'une convention annexée au plan de sûreté de l'installation si l'installation accueille le navire de façon régulière ou habituelle, ou d'une déclaration de sûreté dans le cas d'escales occasionnelles.

Section 5 : Mesures de sûreté applicables dans les installations portuaires à risque élevé ne comprenant pas de zones d'accès restreint

Article R5332-51

Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ne conclut pas à la nécessité de créer une zone d'accès restreint mais que la nature du trafic justifie qu'il soit procédé à des contrôles spécifiques, l'exploitant met en place un dispositif destiné à interdire l'accès de toute personne non autorisée et à empêcher l'introduction des articles mentionnés à l'article R. 5332-18-1.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire détaille le dispositif retenu et les mesures prises par l'exploitant, qui comprennent au moins, dès le niveau de sûreté 1 :

- 1° Le maintien d'une clôture autour de l'installation ;

2° L'information par affichage des restrictions de circulation et l'interdiction d'introduction d'armes à feu, d'explosifs et de produits incendiaires ;

3° La surveillance continue de l'installation portuaire et le contrôle systématique de ses accès ;

4° Le contrôle visuel aléatoire de l'intérieur de véhicules, des coffres, des sacs ou bagages des personnes, et des contenants pour les marchandises, ainsi qu'une inspection visuelle extérieure des contenants placés sous scellés douaniers.

Pour les niveaux de sûreté 2 et 3, le plan décrit respectivement les mesures additionnelles et spéciales mises en oeuvre par l'exploitant, notamment en ce qui concerne les contrôles des véhicules, des sacs et des marchandises transportées.

Selon les conclusions de l'évaluation, le représentant de l'Etat peut conditionner la délivrance d'un titre d'accès permanent aux résultats d'une enquête administrative.

Les agents chargés des contrôles aux accès procèdent, avec l'assentiment des personnes concernées, aux inspections visuelles des sacs, colis, coffres et habitacles de véhicules. Ils peuvent interdire l'accès à l'installation aux personnes refusant de se soumettre à ces inspections.

En cas de non-respect des mesures de sûreté, l'exploitant sollicite l'intervention de la force publique.

ANNEXE 3 DROIT MARITIME

Le préfet maritime

Le niveau de coordination privilégié de l'action de l'Etat en mer est l'échelon déconcentré, le préfet maritime, institution ancienne dont le rôle a été récemment renforcé. Pour la métropole, les préfetures maritimes sont implantées à Cherbourg, Brest et Toulon.

Le décret du 6 février 2004 : des pouvoirs de coordination quotidienne

Le rôle actuel du préfet maritime est défini par le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'Etat en mer : *« Le représentant de l'Etat en mer est le Préfet maritime, Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer⁽¹⁾, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer ».*

Pour les besoins de l'action de l'Etat en mer, le préfet maritime, qui est aussi, en métropole, à la fois le commandant opérationnel de la zone maritime et le commandant organique et territorial de l'arrondissement maritime, n'est pas dans la ligne hiérarchique du ministère de la Défense. Il relève de l'autorité du premier ministre. Pour la mise en oeuvre de moyens de défense lourds, sa qualité de militaire est cependant déterminante, elle confirmée par le décret du 6 février 2004.

Cette fonction témoigne de l'implication de la marine nationale dans des missions à caractère civil. Pour la façade Manche-Mer du Nord, les missions du préfet maritime de Cherbourg relèvent pour l'essentiel de l'action de l'Etat en mer en raison de l'intensité du trafic maritime et des implications des conflits d'usages dans les zones de pêche.

Le préfet maritime dispose d'un pouvoir de police administrative générale qui lui permet, notamment, de réguler la circulation maritime en veillant au respect, comme c'est le cas dans les zones d'Ouessant, de la pointe du Cotentin et du détroit du Pas-de-Calais, des dispositifs de séparation du trafic.

Les pouvoirs du préfet maritime en matière opérationnelle ont été renforcés par le décret de 2004 qui ne lui confie plus seulement la responsabilité de la coordination du temps de crise mais également l'autorité de l'animation et de la coordination quotidienne de l'action en mer des administrations et de la mise en oeuvre de leurs moyens.

A cette fin, les divisions « action de l'Etat en mer » des préfetures maritimes comprennent des fonctionnaires des douanes, des Affaires maritimes et de la gendarmerie nationale. Le décret précise que le préfet maritime *« bénéficie du concours des services et administrations de l'Etat qui mettent à sa disposition, les moyens et informations d'intérêt maritime dont ils disposent. Il peut donner des directives aux chefs de ces services qui lui rendent compte de leur exécution ».*

Le décret dispose cependant que ces pouvoirs s'exercent *« sans faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives civiles et militaires et les autorités judiciaires des compétences qui leur sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires ».* Cette formulation atténue sensiblement la portée d'un principe qu'il revient toujours au préfet maritime de faire appliquer en recourant à sa capacité de mobilisation et de négociation.

Le préfet maritime est également chargé de présider une conférence maritime, constituée des chefs des services des administrations dotées d'attributions en mer et sur le littoral. La conférence maritime est le lieu de la coordination de l'interface terre/mer.

Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental

La présente instruction est prise en application du [décret n° 2012-166 du 2 février 2012](#) portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance, en vue d'assurer la transposition des dispositions spécifiques à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance issues de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 modifiée.

Cette instruction fixe les principes applicables à l'ensemble du dispositif relatif aux lieux de refuge élaboré à l'échelle

de la planification ORSEC maritime, zonale et départementale. Elle établit un processus garantissant la prise rapide de décision, adapté à l'urgence lorsque l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance, au sens de la directive précitée, s'avère nécessaire, sans que les consultations prévues ne puissent ralentir la prise de décision de l'autorité compétente. Elle détermine à cet égard les pouvoirs respectifs des autorités maritimes et terrestres. Elle ne s'applique pas aux opérations de secours engagées au profit des victimes d'un accident maritime majeur. L'accueil du navire sinistré au point de débarquement des victimes est prioritaire et ne relève pas de la procédure d'admission dans un lieu de refuge.

1. Pouvoir des autorités compétentes

1.1. Autorité compétente

Le préfet maritime en métropole et, outre-mer, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer sont les autorités maritimes compétentes au sens de l'article 20 de la directive 2002/59/CE modifiée pour décider si un navire ayant besoin d'assistance doit être maintenu en mer ou s'il doit être mis à l'abri, ainsi que pour déterminer le lieu d'accueil du navire, que ce lieu soit situé dans un port ou dans un abri extérieur à un port. Cette décision est prise après avis du préfet de zone de défense et de sécurité dont le ressort est exposé aux conséquences, à terre, de l'événement ou, outre-mer, du haut fonctionnaire de zone de défense et de sécurité. L'autorité maritime peut reconsidérer sa décision en fonction de l'évolution des paramètres de la crise.

L'autorité maritime exerce la direction des opérations de secours en mer. L'évaluation de la situation d'un navire en difficulté ainsi que l'assistance apportée à ce navire sont conduites sous son autorité.

Dans le cadre de ses attributions de police administrative générale en mer, son autorité s'exerce également à l'égard du capitaine du navire, de son propriétaire, de son exploitant ou de son représentant, auxquels elle a la capacité d'imposer les mesures prescrites à l'article L. 218-72 du code de l'environnement et à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée. Lorsque le navire fait l'objet d'un contrat d'assistance ou de remorquage, son autorité s'exerce dans les mêmes conditions à l'égard des prestataires, conformément à l'annexe 4 de la directive 2002/59/CE modifiée.

1.2. Evaluation de l'événement et information

Lorsque se produit un événement concernant un navire et qu'il est nécessaire d'engager une opération d'assistance pour assurer la sécurité des personnes et des biens ou pour prévenir une menace pour l'environnement marin ou littoral, l'autorité maritime, dès qu'elle l'estime nécessaire, informe le ou les préfets de zone de défense et de sécurité concernés.

Dans cette phase d'évaluation, l'autorité maritime recueille auprès du préfet de zone de défense et de sécurité et, le cas échéant, des préfets de département concernés, de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de tout autre interlocuteur qu'elle juge nécessaire de consulter, les informations qui lui permettront de prendre sa décision. Inversement, elle tient informés, en tant que de besoin, le préfet de zone de défense et de sécurité et les préfets des départements concernés et, s'il y a lieu, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire de l'évolution de la situation maritime.

1.3. Décisions

Après avoir recueilli l'avis du préfet de zone de défense et de sécurité, l'autorité maritime décide de maintenir le navire à la mer ou de le mettre à l'abri et, dans ce dernier cas, fixe le lieu de refuge vers lequel le navire doit être conduit. Elle informe le préfet de zone de défense et de sécurité de ses décisions et, dans l'hypothèse où un lieu de refuge est fixé, le préfet de département concerné. Dans le cas où le navire est mis à l'abri dans un port, l'autorité maritime enjoint à l'autorité portuaire d'accueillir ce navire.

Le préfet de département veille à l'exécution de la décision de l'autorité maritime.

Il est responsable de l'accueil du navire à l'intérieur des limites administratives du port.

Il apporte son concours à l'autorité maritime lorsque le navire se situe sur le domaine public maritime naturel et prend la direction du volet terrestre des opérations de secours selon les conditions prévues par l'article L. 742-2 du code de la sécurité intérieure. Il informe le ou les maires des communes concernées.

Le préfet de département doit adresser au propriétaire, exploitant et/ou au capitaine du navire une mise en demeure de faire cesser le danger pour l'environnement portuaire. Dans le cas où le lieu de refuge est un port, il peut, si nécessaire, autoriser ou ordonner le mouvement du navire dans le port.

Lorsque le lieu de refuge se situe sur le domaine public maritime naturel et qu'il existe un danger pour l'environnement à terre, la mise en demeure est signée conjointement par l'autorité maritime et le préfet de département.

Les cas échéant, l'autorité maritime informe de sa décision le gestionnaire de l'aire marine protégée proche ou située à proximité.

1.4. Obligation d'information pesant sur le capitaine du navire, son propriétaire ou son exploitant

Le capitaine d'un navire ayant besoin d'assistance, son propriétaire ou son exploitant doit notifier l'événement à l'autorité maritime par l'intermédiaire du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsable du service d'assistance maritime dans le cadre de la mission de surveillance de la navigation maritime qui lui incombe.

La décision prise de conduire un navire ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge à l'initiative de son capitaine, de l'exploitant ou de l'armateur n'écarte pas l'obligation qui lui incombe d'informer le CROSS ni de se soumettre aux décisions de l'autorité maritime, conformément aux procédures décrites dans la présente instruction.

2. Coopération internationale

Les relations entre l'autorité maritime et les autorités compétentes au sens de l'article 1er de la directive 2009/17/CE des Etats maritimes frontaliers relèvent des accords de coopération opérationnelle passés avec ces Etats.

Lorsqu'elle envisage l'accueil dans le ressort d'un Etat étranger d'un navire ayant besoin d'assistance, l'autorité maritime saisit l'autorité compétente de cet Etat et lui transmet les informations en sa possession. Ces informations sont actualisées et entretenues en fonction des évolutions de la situation et de l'appréciation de l'autorité maritime. Si, dans cette éventualité, une décision commune d'accueil à l'étranger d'un navire ayant besoin d'assistance est prise, l'autorité maritime transfère la responsabilité générale de l'opération à l'autorité maritime étrangère compétente lorsque le navire quitte les eaux placées sous la juridiction de l'Etat français.

Dans l'hypothèse où elle serait sollicitée par une autorité compétente étrangère pour accueillir un navire ayant besoin d'assistance alors que ce dernier est situé à l'extérieur des eaux placées sous la juridiction de l'Etat français, l'autorité maritime applique pour élaborer la décision d'accueil les règles issues de la présente instruction.

Les informations échangées dans le cadre de cette coopération sont assorties d'un caractère confidentiel. Leur diffusion est limitée aux autorités et aux organismes ayant à en connaître pour les besoins de l'opération.

L'autorité maritime veille à associer ses homologues étrangers aux retours d'expérience qu'elle organise sur les situations réellement rencontrées ainsi que sur les exercices organisés en commun.

3. Indemnisation

En application notamment de l'article L. 5331-3 du code des transports, la réparation des préjudices économiques subis par une autorité portuaire, une entreprise portuaire ou une collectivité territoriale, à la suite d'une décision de l'autorité maritime prise en application de la présente instruction, est à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile ou, le cas échéant, des régimes particuliers établis par les conventions internationales applicables.

A titre subsidiaire, la responsabilité sans faute de l'Etat peut être recherchée sur le fondement de la rupture de l'égalité devant les charges publiques ou du risque spécial de dommage résultant de l'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance.

L'absence de certificat d'assurance maritime d'un navire ayant besoin d'assistance ne fait pas obstacle à l'application des procédures relatives à l'évaluation de sa situation ni à la prise des décisions relatives au maintien de ce navire à la mer ou à son accueil dans un lieu de refuge.

4. Planification spécifique ORSEC

4.1. Planification des dispositions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge

4.1.1. Pour la mer

L'évaluation à la mer de la situation d'un navire accidenté ainsi que les opérations d'assistance apportées à ce navire relèvent des dispositions spécifiques de l'ORSEC maritime applicables à l'assistance apportée à un navire en difficulté.

4.1.2. Pour l'interface

Les préfets maritimes, les préfets de zone de défense et de sécurité et les préfets de département sont chargés de mettre à jour les mesures d'interface déjà arrêtées dans le cadre des dispositions spécifiques de l'ORSEC maritime applicables à l'assistance apportée à un navire en difficulté.

Les autorités portuaires sont associées à cette mise à jour ainsi que les directions interrégionales de la mer. Ces dispositions doivent notamment préciser selon les modalités prévues par les paragraphes 1.2 et 1.3 de la présente instruction :

— les procédures d'alerte et d'information ainsi que les liaisons à mettre au point par les autorités maritime, terrestre et portuaire pour :

1. Assurer des communications et une coordination optimales durant l'opération ;

2. Enjoindre l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance, si le lieu désigné pour l'accueil est un port ;

3. Permettre également l'information des autorités décentralisées compte tenu de leurs compétences ;

— les critères sur lesquels doit reposer la décision de maintenir le navire à la mer ou de l'accueillir dans un lieu de refuge sont définis sur la base d'une comparaison entre les risques encourus selon chaque option. Cette comparaison est conduite selon les critères déclinés dans une grille référencée d'analyse établie par la résolution A949 de l'OMI dont les dispositions sont mentionnées dans leur principe au sein de l'annexe 1 de la présente instruction ;

— l'analyse des capacités du littoral d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance.

L'ensemble du littoral doit faire l'objet d'une analyse objective des avantages et des inconvénients d'y accueillir un navire ayant besoin d'assistance en fonction des types de scénarios prévisibles. Cet exercice est fondé sur les éléments qui figurent en annexe 2 de la présente instruction. Il a pour but de permettre à l'autorité compétente de déterminer très rapidement, durant la gestion de la crise maritime, l'endroit le plus adéquat pour mettre le navire à l'abri en fonction des caractéristiques de la situation du navire, de l'accessibilité du lieu et de sa vulnérabilité environnementale. L'analyse doit également prendre en compte l'exposition des populations riveraines aux risques induits par l'accueil de certains types de navires en fonction, notamment, de leur cargaison.

Les données issues de l'analyse du littoral ont une valeur confidentielle. Elles sont portées à la connaissance d'entités tiers ayant vocation à en connaître lorsqu'une procédure d'évaluation et d'accueil d'un navire ayant besoin d'assistance est engagée. Ces entités sont alors tenues à une obligation de confidentialité.

Ces données font l'objet d'une base de données administrée par l'autorité maritime et convenue à une utilisation opérationnelle. Cette base de données confidentielles est conjointement établie et tenue à jour par les autorités maritimes et terrestres.

4.1.3. Pour la terre

Les dispositions relatives à l'accueil du navire, à la protection de la population et à la protection des biens et de l'environnement sont prises en compte dans les dispositions de l'ORSEC départementale et zonale.

4.2. Suivi de la planification relative aux procédures d'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge

Le suivi de cette planification fait l'objet de réunions techniques organisées à un échelon commun à chaque zone maritime et à chaque zone de défense et de sécurité. Il est réalisé à l'initiative et sous l'autorité conjointe de l'autorité maritime et du préfet de la zone de défense et de sécurité, selon des modalités définies localement entre les différentes autorités impliquées.

Ces réunions techniques annuelles doivent avoir lieu avant la saison hivernale. Elles ont notamment trait :

1. A l'examen du retour d'expérience des opérations et des exercices.

2. A la programmation et à l'organisation des exercices.

3. A l'évaluation, l'amélioration et l'actualisation des procédures et des dispositions spécifiques.

Participent à ces réunions, les représentants de la préfecture maritime, de la préfecture de zone de défense et de sécurité, et des préfectures de départements ainsi que des différents services impliqués par l'accueil d'un navire en difficulté.

La synthèse des travaux de ces réunions est adressée chaque année sous le double timbre de l'autorité maritime et du préfet de zone de défense et de sécurité au secrétariat général de la mer et aux ministres chargés de la sécurité civile, de la mer, des ports et du transport maritime des matières dangereuses.

ANNEXE 2 ANALYSE DES CAPACITÉS DU LITTORAL D'ACCUEILLIR UN NAVIRE AYANT BESOIN D'ASSISTANCE

Cette analyse est effectuée durant la planification des dispositions relatives à l'accueil des navires ayant besoin d'assistance dans un lieu de refuge afin de permettre à l'autorité maritime de déterminer très rapidement, durant la gestion de la crise maritime, le lieu le plus adéquat par rapport aux caractéristiques de la situation.

Pour les ports

Les autorités portuaires sont associées à l'analyse objective des avantages et des inconvénients de chaque port du littoral d'accueillir un navire en difficulté, en prenant notamment en considération les aspects suivants :

- facilité d'accès ;
 - taille d'ensemble du port ;
 - disponibilité de postes à quai peu utilisés commercialement qui permettraient de mettre le navire en sécurité, de garantir son accès aux installations d'outillage, sans entraver les opérations commerciales d'autres navires ;
 - capacités de réparation, à sec ou non ;
 - capacité de traitement des cargaisons transportées, en particulier lorsqu'elles sont constituées de marchandises dangereuses ou polluantes ;
 - conséquences prévisibles des différents scénarios envisagés en matière de sécurité des personnes, de risque de pollution, d'incendie, de toxicité, d'explosion ;
 - ressources en personnel et matériel d'intervention conduites à l'intérieur du port pour la sécurité du navire et la lutte contre une pollution ;
 - présence de zones sensibles à enjeu environnemental et, en particulier l'existence d'aires marines protégées, la présence de zones humides et de zones sensibles à enjeux touristiques d'importance, l'emprise d'activités économiques telles que la production conchylicole ou l'aquaculture.
- Cette liste n'est pas limitative.

Pour le ministre et par délégation :

Le secrétaire général de la mer,

M. Aymeric

