



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

MINISTÈRE DU LOGEMENT
ET DE L'HABITAT DURABLE

CONCOURS
D'OFFICIERS DE PORT ADJOINTS
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 17 pages y compris cette page

Les questions n° 1 à 4 sont notées sur 7,5 points, les questions n°5 à 10 sur 6,5 points, et les questions n°11 à 14 sont notées sur 6 points.

Vous êtes officier de port adjoint au Grand Port Maritime de Bordeaux, affecté à la réception des navires pétroliers du secteur d'Ambès.

Le SEARAY (voir caractéristiques en annexe 1) est en approche pour accoster au 512, le deuxième appontement en partant de l'aval du bec d'Ambès. Il est 8h. Le navire cale 8,90m (l'assiette est nulle).

L'annuaire des marées du jour dans le secteur d'Ambès est le suivant :

	Heures (TU+1)	Hauteur d'eau	Coefficient
BASSE MER	04h28	0,10	95
PLEINE MER	09h09	5,30	
BASSE MER	16h49	0,00	90
PLEINE MER	21h25	4,90	

Question n°1

- A quel type de navires le Searay appartient-il ?
- Citez tous les types de navires citernes transportant des marchandises dangereuses.
- Donnez approximativement les caractéristiques des plus gros navires pétroliers actuellement en activité (longueur, largeur, tirant d'eau à pleine charge, port en lourd).

Question n°2

- Comment prévoyez-vous la manœuvre du navire ? Le navire va-t-il devoir éviter ?
- Le commandant fera-t-il appel à des moyens extérieurs pour la mise à quai de son navire ? Peut-on lui imposer ces moyens extérieurs ?
- A l'aide d'un croquis établissez le plan d'amarrage du SEARAY. Nommez l'ensemble des aussières.
- Quelle est approximativement la résistance à la rupture d'une aussière en polypropylène de 60 mm de diamètre? Détaillez les avantages et les inconvénients de ce type d'alsoière par rapport d'autres.
- Quelle sera la hauteur d'eau à 12h ? (Le 512 est dragué à -10,5 m par rapport au zéro des cartes).

Question n°3

Le SEARAY est accosté. Avant le début du pompage vous venez prendre la check-list (liste de contrôle) remplie par les parties.

a) Quel est le rôle de cette check-list ? Qui la remplit ?

b) Certains points d'une check-list ont été repris ci-dessous, expliquez ces différents points :

Point n°4 : *Les câbles de remorquage d'urgence sont correctement disposés, à l'emplacement adéquat.*

- A quoi servent ces câbles ? Où et comment sont disposés ces câbles de remorquage sur le pont. Faire un schéma.

Point n°10 : *Les dalots à bord sont efficacement obturés et les gattes sont en place et vides.*

- A quoi servent les dalots de pont et les gattes ? Pour quelles raisons faut-il obturer les dalots de pont ?

Point n°11 : *Les bouchons de dalot retirés temporairement seront surveillés constamment ?*

- A quelle occasion peut-on retirer ses bouchons ?

Point n°15 : *Tous les capots des citernes cargaison, ballast et combustible sont fermées.*

- Pour quelle raison le bord peut-il ouvrir un capot d'une des citernes ? Qui accorde l'autorisation d'ouverture ?

Point n°19: *Les enregistreurs de pression et de teneur en oxygène de l'installation de gaz inerte sont en fonction.*

- Quelle est la fonction d'une installation de gaz inerte .

- Vous définirez la LIE (Limite Inférieure d'Explosivité) et la LSE (Limite Supérieure d'Explosivité) des vapeurs d'hydrocarbures.

- Quelle est la teneur limite en oxygène à la sortie de l'installation de gaz inerte ?

Point 41 : *Les émetteurs-récepteurs portatifs VHF ou UHF sont du type certifié de sécurité (ATEX ou équivalent) ?*

- Que faites vous avec votre téléphone portable lors de votre entrée sur l'appontement pétrolier ?

Question n° 4

Vers 15h, une péniche remontant le fleuve et transportant 700 tonnes de maïs heurte le Searay. Après inspection du Searay et de la péniche seules des éraflures sur leur bordé de muraille respectif sont constatées.

a) Après avoir rappelé la définition juridique de l'abordage, vous citerez les 3 types d'abordage et les règles de responsabilité qui en découlent.

b) Vous donnerez le nom de la convention internationale qui règle les litiges liés à l'abordage.

c) A votre avis, y a t-il eu abordage au sens juridique du terme lors de cette collision ?

Question n° 5

Un navire de pêche arrive pour déconstruction dans le port de Bordeaux. Il présente les caractéristiques suivantes : poids (P) de 300 tonnes, longueur entre perpendiculaires (L) de 40 mètres, hauteur métacentrique transversale (R-a) de 36 mètres, le tirant d'eau avant (Tav) de 3,00 mètres, un tirant d'eau arrière (Tar) de 3,40 mètres, et une hauteur métacentrique longitudinal (r-a) de 0,8 mètres.

Un colis, d'un poids total de 2 tonnes, se trouve sur le pont arrière à tribord ; son centre de gravité est à 6 mètres de la perpendiculaire arrière (PPar) et à 2 mètres du plan longitudinal du navire. On veut placer le colis en cale, 3 mètres plus bas à bâbord ; son centre de gravité sera alors à 30m de la perpendiculaire arrière (PPar) et à 2 mètres du plan longitudinal du navire.

Calculez :

- a) le nouveau module de stabilité transversalement ;
- b) l'inclinaison transversale provoquée par ce déplacement de poids ;
- c) les nouveaux tirants d'eau du navire

Question n° 6

Vous êtes agent de sûreté portuaire (ci-après nommé ASP) du grand port maritime de Bordeaux. L'agent de sûreté de l'installation portuaire (ci-après nommé ASIP) de l'installation portuaire (ci-après nommée IP) numéro 0510 vous communique son projet de PSIP.

En vous aidant de l'extrait du code des transports joint en annexe 4, précisez la raison pour laquelle vous recevez, préalablement à son approbation, le plan de sûreté de l'IP n°0510.

Question n°7

Figurent en annexe 3 un extrait du plan de sûreté de l'installation portuaire (ci-après nommé PSIP) de l'IP n° 0510, ainsi que l'arrêté préfectoral de classement de l'IP en ZAR. Au vu des documents fournis, motivez votre avis concernant les mesures décrites dans le PSIP de l'IP n° 0510.

Question n°8

Lors du comité local de sûreté portuaire, vous êtes informé que la société Franceblé souhaite créer une nouvelle IP destinée à recevoir uniquement des céréales.

Expliquez, de manière concise et structurée, l'intégralité du processus qui permettra d'aboutir in-fine à l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire. Vous pourrez préciser les différents intervenants lors de ce processus, ainsi que les actes administratifs devant être établis.

Question n°9

Précisez les différents moyens de sauvetage collectifs existants sur les navires suivants :

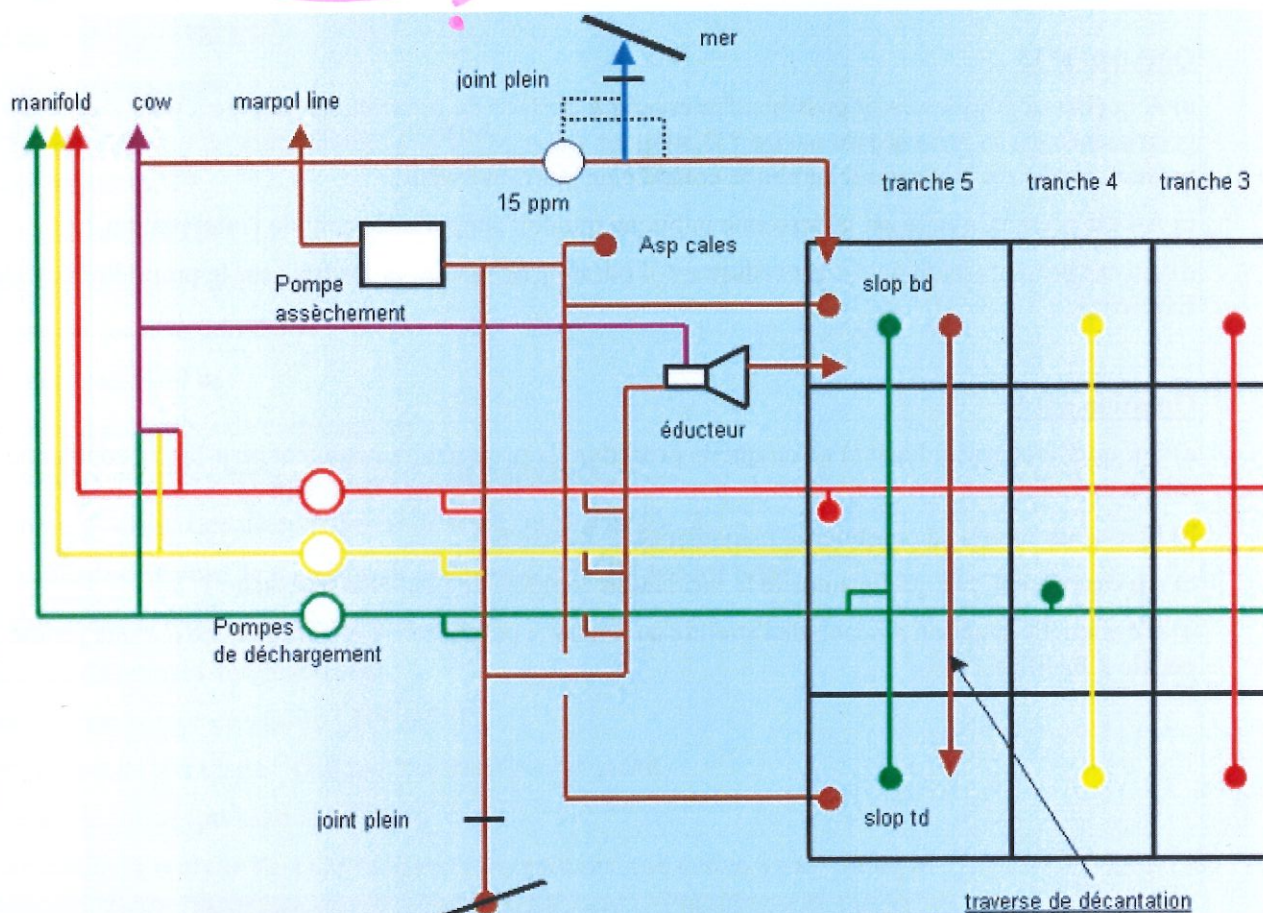
- pétrolier ;
- croisière.

Vous ferez part de vos connaissances concernant les dangers existants lors de la mise en œuvre de ces différents moyens, d'accidents récents ayant eut lieu en France en 2016, et le cas échéant des règles de sécurité préconisées par l'OMI lors des essais périodiques.

Question n°10

Le plan d'assèchement d'un pétrolier est représenté de manière schématique ci dessous. A l'aide de celui-ci, vous préciserez de manière concise :

- quels sont les moyens pour un pétrolier d'évacuer ses eaux de cales ;
- quel est le nom du code international régissant le rejet des eaux de cales en mer.



Après votre réussite au concours, vous êtes nommé officier de port adjoint dans un port décentralisé.

A la suite d'une avarie survenue en mer sur un petit vraquier (début d'incendie dans la salle des machines), le préfet maritime a ordonné sa mise en sécurité dans votre port. Le navire, qui n'est plus en état de faire mouvement, a été amarré provisoirement et vidé de sa cargaison et de son combustible.

Cependant, en raison d'un litige avec les assureurs, le navire n'a pas été remis en état, et ne fait l'objet d'aucune mesure de surveillance depuis plus de deux ans. La présence de ce navire cause une gêne aux navires de service du port. En outre, faute de surveillance, il constitue un risque pour la sécurité en cas de vents violents.

Compte tenu de la situation, on vous demande ce qu'il est possible de faire.

Vous disposez à la capitainerie d'un recueil de textes (cf. annexe 4) sur lequel vous vous appuyerez pour justifier vos réponses aux questions n°12 à 14.

613

Question n°11

Exposez les principales missions des préfets maritimes.

Question n°12

Au cas présent, le navire peut-il être considéré comme une épave ? (justifiez)

Question n°13

- a) A quelles conditions est-il possible d'intervenir à la place du propriétaire négligent pour mettre fin à la gêne causée par la présence du navire ? Distinguez selon qu'il y a ou non urgence, et précisez, au cas présent, quelle est la personne publique compétente pour intervenir.
- c) Au cas présent, quelle est la personne publique qui doit supporter le coût de l'intervention ?
- d) Au cas présent, selon quelle procédure est-il possible de recouvrer les frais sur le propriétaire négligent. Explicitez.

Question n°14

- a) Sur quel fondement légal et selon quelle procédure le propriétaire négligent peut-il être condamné à raison de l'atteinte à la conservation du port, résultant de la présence du navire ?
- b) Êtes-vous autorisé à constater le manquement ? Justifiez.
- c) Au cas présent, par quelle autorité la juridiction compétente peut-elle être saisie ?
- d) L'éventuelle sanction à raison de l'atteinte au domaine public sera-t-elle prononcée par une juridiction pénale ? Justifiez.

6

ANNEXES

Annexe 1

Caractéristiques du navire SERAY

N°IMO : **9255490**

MMSI: **211422510**

Indicatif d'appel: **DEEV**

Pavillon: **Allemagne**

Type: **transport d'hydrocarbures raffinés**

jauge brute: **21329**

Port en lourd: **32310 t**

longueur et largeur hors tout: **177.69m × 28.03m**

Année de construction: **2004**

Tirant d'eau: **8,90 m**

Nombre des citernes de cargaison: **10**

Capacité totale des citernes à cargaison **de 36692m3**

Nombre de citerne de décantation et de résidus (slop tank) : **2**

Capacité des citernes de décantation et de résidus : **1283 m3 au total**

Capacité des ballasts séparés : **16849 m3**

Nombre de pompes cargaison : **10**

Débit d'une pompe cargaison : **500 m3/h**

installation de gaz inerte : **Oui par combustion de gasoil**

Propulseur : **Oui (puissance 1428 ch)**

Propulsion : **1 moteur de 11339 chevaux entraînant une hélice à pas variable**



Annexe 2

Extraits du code des transports (partie réglementaire)

Cinquième partie : transports et navigation maritimes

Livre III : Les ports maritimes

Titre III : Police des ports maritimes

Chapitre II : Sûreté portuaire

Section 3 : Dispositions générales - évaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaires et des installations portuaires

Sous-section 1 : Dispositions communes

Sous-section 2 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaire

Sous-section 3 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté des installations portuaires

Article R5332-29

A l'issue de la première évaluation de la sûreté d'une installation portuaire, l'exploitant établit le plan de sûreté qui lui est applicable, dans un délai maximum de six mois fixé par le représentant de l'Etat dans le département. En cas de renouvellement de l'évaluation de la sûreté d'une installation portuaire, et à chacune de ses échéances, l'exploitant conduit dans le même temps la révision du plan de sûreté de cette installation.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités de rédaction et de révision des plans de sûreté des installations portuaires.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire détermine, pour chacun des niveaux de sûreté prévus par le règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté pour prévenir les menaces identifiées par l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire et en reprend les prescriptions. Il prend en compte les prescriptions du représentant de l'Etat dans le département prévues par l'article R. 5332-36 si l'installation comporte une zone d'accès restreint.

Si l'installation portuaire est qualifiée de point d'importance vitale au sens de l'article R. 1332-4 du code de la défense, son plan de sûreté peut, sur décision du représentant de l'Etat dans le département, tenir lieu de plan particulier de protection au sens de l'article R. 1332-34 du code de la défense. Dans ce cas, la règle de protection du secret de la défense nationale prévue par le dernier alinéa de l'article R. 1332-24 de ce code ne fait pas obstacle à la communication au personnel de l'installation portuaire de la partie du plan de sûreté de l'installation portuaire utile à ce personnel.

Le plan de sûreté est approuvé, après avis de l'autorité portuaire, par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département qui détermine les restrictions apportées à sa publicité. L'avis sollicité est réputé favorable s'il n'est pas exprimé dans un délai d'un mois à compter de sa saisine par le représentant de l'Etat dans le département.

La durée de validité du plan de sûreté de l'installation portuaire ne peut excéder la date d'échéance de l'évaluation de sûreté. Ce plan peut être modifié pendant sa période de validité sur instruction du ministre chargé des transports ou du représentant de l'Etat dans le département ou à l'initiative de l'exploitant de l'installation portuaire.

Le plan de sûreté d'une installation portuaire est modifié ou complété lors de tout changement ayant des conséquences en matière de sûreté ou à l'issue d'un audit. Les projets de modification ou de complément sont portés à la connaissance du représentant de l'Etat dans le département qui les fait reprendre directement dans le plan de sûreté de l'installation, à l'exception des modifications ou compléments majeurs pour lesquels il prescrit le suivi des mêmes procédures d'approbation que pour le plan initial. Si, après une mise en demeure non suivie d'effet, une modification demandée par le représentant de l'Etat dans le département n'est pas portée dans le plan, celui-ci peut retirer l'approbation du plan.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités de rédaction et de révision des plans de sûreté des installations portuaires.

Annexe 3 Extrait du plan de sûreté des installations portuaires

(spécimen créé pour les besoins du concours)

Chapitre 5 : Accès et circulation dans les zones d'accès restreint de l'installation portuaire

Cette partie du plan décrit les procédures pour l'accès et la circulation dans chaque zone d'accès restreint (Z.A.R) de l'installation portuaire.

- 5.1. Dispositions communes aux zones d'accès restreint et aux zones non librement accessibles au public dans les installations portuaires désignées point d'importance vitale :

SANS OBJET

- 5.2. Identification et caractéristiques des zones d'accès restreint de l'installation portuaire.

Identification de chaque Z.A.R avec les informations suivantes :

Référence de l'arrêté préfectoral créant la Z.A.R :

Z.A.R 0510-01 : Trafic matières dangereuses (PJ 4).

- 5.2.2. Plan faisant apparaître le système de clôture, l'emplacement des points d'inspection –filtrage, les éventuelles séparations de secteurs et les différents accès ;

Z.A.R 0510-01:

Le poste de garde sera disposé en entrée de l'installation portuaire.

- 5.2.3. Catégories de personnels et d'activités concernés ;

Personnel navigant ;

Personnel d'exploitation et de manutention ;

Autorités ;

Personnel de la logistique d'approvisionnement ;

- 5.2.4. Flux d'entrée et nombre de titres de circulation par catégorie définie à l'article R.

321-34 du code des ports maritimes ;

Sans objet

- 5.3. Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint de l'installation portuaire.

Pour chaque Z.A.R, préciser les informations ci-dessous. Si certaines catégories d'informations sont strictement identiques pour plusieurs Z.A.R, elles peuvent faire l'objet d'un paragraphe commun avant les paragraphes spécifiques à chaque Z.A.R.

- 5.3.1. Caractéristiques des clôtures et de toute autre équipement de protection périmétrique ;

La ZAR 0510-01 est délimité par des barrières de type Vauban, non fixées au sol.

- 5.3.2. Règles de surveillance (humaines et/ou par système automatique ou de vidéosurveillance), pour chaque niveau ISPS ;

De part la présence permanente du personnel d'exploitation, aucun agent de gardiennage, ni aucun ACVS ne sera présent pour assurer la surveillance permanente de l'IP ni le contrôle d'accès.

- 5.3.3. Système de signalisation des interdictions de pénétrer en Z.A.R et, le cas échéant, dans les secteurs ;

Du fait du type de protection périmétrique installé, il n'est pas prévu de disposer de panneauage.

- 5.3.4. Caractéristique des différents points d'accès ; Règles de fonctionnement des différents points d'inspection filtrage selon les niveaux ISPS (horaires, effectifs, règles d'inspection-filtrage, procédures d'exploitation des équipements)

Il existe un seul point d'accès, installé à proximité du poste de garde.

Le poste de garde sera armé de 6h à 8h (heures de prise de poste des dockers) et de 16h à 18h. En dehors

de ces horaires il sera désarmé.

Dans le cas de livraison, les chauffeurs se présenteront aux personnels présents dans les locaux administratifs (distant de 1000m de l'IP) pour disposer d'une autorisation d'accès.

Le personnel présent sur les quais assurera autant que de besoin des contrôles d'accès.

5.3.7. Pour les Z.A.R d'installation portuaire auxquelles une ou plusieurs Z.A.R portuaires donnent accès, détail de la répartition des contrôles d'accès entre l'exploitant de l'installation portuaire et l'autorité portuaire ;

Mention de la référence précise des parties du plan de sûreté de ces installations portuaires dans lesquelles figurent les procédures de contrôle complémentaires ; joindre les conventions entre l'autorité portuaire et l'installation portuaire

SANS OBJET



SPECIMEN CREE POUR LES BESOINS DU CONCOURS

PREFET DE LA NOUVELLE AQUITAINE

Le Préfet de la région Nouvelle Aquitaine

ARRETE n° 2016-12-560

en date du 15 décembre 2016

portant création d'une zone d'accès restreint permanente

à activation temporaire dans le Grand Port Maritime de Bordeaux.

Vu le règlement du parlement et du conseil européen n° 725/2004, du 31 mars 2004, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive du parlement et du conseil européen n° 2005/65/CE du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L 5313 ;

Vu le Code des transports R 5332-34 à R 5332-51 ;

Vu le décret n° 2004 -374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'État dans les régions et les départements ;

Vu l'arrêté du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du 20 mai 2008, fixant la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire et maritime mis en œuvre dans les zones d'accès restreint;

Vu l'arrêté du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du 4 juin 2008 modifié, relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation ;

Vu l'arrêté du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du 18 juin 2008, relatif à la délivrance d'un agrément pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 2013-01-532 du 14 mars 2013 arrêtant la délimitation de l'installation portuaire n° 0510 située dans le grand port maritime de Bordeaux ;

Considérant les conclusions de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire approuvée par arrêté préfectoral N° 2016-11-432 du 18 novembre 2016 préconisant de créer une zone d'accès restreint sur l'installation portuaire n° 0510 pour traiter des matières dangereuses ;

Sur présentation du représentant du groupe d'expert ;

Sur proposition de M. le sous-préfet, directeur de cabinet ;

ARRETE

Article 1 – Définition :

Il est créé dans le grand port maritime de Bordeaux, au sein de l'IP n° 0510 une zone d'accès restreint (ZAR) permanente à activation temporaire, dédiée au trafic maritime de matières dangereuses selon les dispositions figurées à l'article 3 ci-après.

Article 2 – Numérotation

La ZAR portera le numéro 0510-01

Article 3 – Délimitation – Sectorisation

La zone d'accès restreint est définie telle que sa superficie recouvre intégralement la superficie de l'IP.

Article 5 – Dispositions particulières

La ZAR sera activée lors de l'accueil d'un navire déchargeant des matières dangereuses quai 522.

Le stockage ne doit pas nuire à l'étanchéité de la ZAR.

Article 6 – Affichage

Des panneaux de signalisation seront installés sur le dispositif de clôture établi, afin d'informer les usagers du port de l'activation de la ZAR, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 7 – Diffusion

Le Président du directoire du grand port maritime de Bordeaux, le préfet de la région Aquitaine, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, délégation à la Mer et au Littoral, le Directeur Départemental de la Police aux Frontières, le Directeur Régional des Douanes, le commandant du port de Bordeaux sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Bordeaux, le 15 décembre 2016

Annexe 4 Recueil de textes disponible à la capitainerie

Code des transports (extraits)

Partie législative

Cinquième partie : transport et navigation maritimes

Livre Ier : Le navire

titre IV : Navires abandonnés et épaves

Chapitre Ier : Navires abandonnés

Section 1 : Dispositions générales

Article L5141-1

Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par les mots : "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.

Article L5141-2

L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

Article L5141-2-1

(...)

Lorsque le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'Etat ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article [L. 5331-5](#) peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai.

Section 2 : Déchéance des droits du propriétaire

Article L5141-3

Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article [L. 5141-2-1](#), par décision de l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa du même article [L. 5141-2-1](#).

La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'Etat de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa publicité, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

La mise en demeure et la décision de déchéance font l'objet d'une publicité à l'initiative de l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Article L5141-3-1

Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'Etat dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

Article L5141-4

En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou, le cas échéant, faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la publicité de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Article L5141-4-1

Les créances correspondant aux droits de port non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'Etat au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement.

Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés au premier alinéa du présent article, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'Etat dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

Article L5141-4-2

Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison

Article L5141-5

La cargaison du navire ou autre engin flottant abandonné peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Article L5141-6

Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.

Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance.

Article L5141-7

Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Epaves

Article L5142-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, aux marchandises et cargaisons et aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.

L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière.

(...)

Code des transports (extraits)

Partie réglementaire

Cinquième partie : transport et navigation maritimes

Livre Ier : Le navire

titre IV : Navires abandonnés et épaves

Chapitre Ier : Navires abandonnés

Article R5141-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout navire abandonné au sens des articles [L. 5141-1](#) et L. 5141-2.

Article R5141-2

Lorsqu'un navire abandonné présente un danger ou occasionne une entrave prolongée, les mesures nécessaires pour y mettre fin que les autorités désignées à l'article [R. 5141-3](#) peuvent, en application des deux premiers alinéas de l'article [L. 5141-2-1](#), prescrire au propriétaire, à l'armateur ou à l'exploitant, ou au représentant que l'un ou l'autre a, le cas échéant, désigné et qu'elles peuvent, en cas d'abstention de leur part dans le délai qu'elles fixent, faire exécuter d'office, lorsque l'urgence en application du troisième alinéa du même article le justifie, comprennent, notamment, le déplacement et, si nécessaire, la destruction du navire, ainsi que l'évacuation des produits de la cargaison présentant un risque.

Article R5141-3

La mise en demeure de mettre fin au danger que présente un navire abandonné ou à l'entrave prolongée qu'il occasionne, prévue à l'article [L. 5141-2-1](#), est adressée, selon la localisation du navire abandonné, par :

1° Le préfet maritime, dans les limites de la zone de compétence définie à l'article R. * 5141-4 ;

2° Le préfet dans les limites de la zone de compétence définie à l'article R. * 5141-4 ;

3° L'autorité portuaire mentionnée à l'article [L. 5331-5](#) lorsque le navire se trouve dans un port autre qu'un port militaire ;

4° Le commandant d'arrondissement maritime ou, sur délégation, le commandant de la base navale, dans les ports militaires.

Dans le cas où il peut y avoir doute sur la limite de partage des compétences entre certaines de ces autorités, ces autorités interviennent conjointement.

Le préfet maritime peut déléguer ses pouvoirs de mise en demeure au directeur des territoires et de la mer ou au délégué à la mer et au littoral.

Article R*5141-4

Pour la mise en œuvre de la mise en demeure prévue à l'article [R. 5141-3](#) et des autres mesures mises à sa charge par la présente section :

1° Le préfet maritime est compétent dans la limite de la zone maritime et à partir de la laisse de basse mer côté du large, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en amont des limites transversales de la mer ;

2° Le préfet est compétent sur le littoral maritime et le rivage jusqu'à la laisse de basse mer.

Article R5141-5

Dans le cas où le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou le représentant que l'un ou l'autre a, le cas échéant, désigné, est connu, la mise en demeure notifiée à l'un d'eux ouvre le délai imparti par l'autorité compétente désignée à l'article [R. 5141-3](#) pour l'exécution des mesures qu'elle prescrit.

Si le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est étranger, qu'il soit ou non domicilié ou résidant en France, la notification est adressée, en outre, au consul de l'Etat dont il est ressortissant ou, si cet Etat ne dispose pas d'un consul, à son représentant diplomatique.

Si le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est étranger et n'a pas la nationalité de l'Etat d'immatriculation du navire, la notification est, en outre, adressée au consul de l'Etat d'immatriculation du navire ou, si cet Etat ne dispose pas d'un consul, à son représentant diplomatique.

Article R5141-6

Dans le cas où le propriétaire, l'armateur, ou l'exploitant, ou le représentant que l'un ou l'autre a, le cas échéant, désigné sont inconnus, la mise en demeure est faite par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse.

Si le navire est étranger, cette mise en demeure fait, en outre, l'objet d'une notification au consul de l'Etat d'immatriculation ou, si cet Etat ne dispose pas d'un consul, à son représentant diplomatique, sauf dans le cas où cette notification est impossible.

Article R5141-7

L'urgence qui, en application des dispositions de l'article [L. 5141-2-1](#), autorise les autorités désignées à l'article [R.](#)

[5141-3](#) à intervenir d'office résulte de l'imminence du danger que constitue l'état d'abandon du navire pour la sécurité des personnes et des biens, pour celle de la navigation et pour la sauvegarde du milieu naturel environnant.

(...)

Code des transports (extraits)

Partie législative

Cinquième partie : transports et navigation maritimes

Livre III : Les ports maritimes

Titre III : Police des ports maritimes

Chapitre V : **Conservation du domaine public**

Article L5335-1

Le propriétaire et l'armateur du navire, bateau ou autre engin flottant qui se trouve hors d'état de naviguer ou de faire mouvement procède à sa remise en état ou à son enlèvement.

Article L5335-2

Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres.

Article L5335-3

Il est interdit de laisser les marchandises séjourner sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime au-delà du délai prévu par le règlement général de police ou, si le délai prévu est plus long, par le règlement particulier. A l'expiration du délai prévu au premier alinéa, les marchandises peuvent être enlevées d'office, aux frais et risques des propriétaires, à la diligence des officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port agissant au nom de l'autorité portuaire.

Les marchandises dont le propriétaire ou le gardien n'est pas connu et qui n'ont pas été réclamées six mois après leur enlèvement d'office peuvent être détruites ou cédées par l'autorité portuaire.

Les frais et redevances de toute nature engagés du fait du manquement, y compris les sommes dues pour l'occupation du domaine public, le déplacement ou l'entreposage des marchandises, demeurent à la charge des propriétaires. Les marchandises peuvent être retenues jusqu'au règlement de ces frais ou le dépôt d'un cautionnement.

Article L5335-4

Les dispositions de [l'article L. 5335-3](#) sont applicables aux véhicules, objets, matériaux ou autres, dès lors qu'ils stationnent ou ont été déposés sans autorisation sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime.

Article L5335-5

Le capitaine ou le patron d'un navire, bateau ou autre engin flottant qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a détruit, déplacé ou dégradé une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation, signale le fait par les moyens les plus rapides et en fait la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite en France à l'officier de port ou officier de port adjoint, au surveillant de port ou, à défaut, au fonctionnaire de catégorie C affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et, à l'étranger, à l'agent consulaire français le plus proche du port d'arrivée.

Section 1 : Constatation des contraventions de grande voirie

Article L5337-1

Sans préjudice des sanctions pénales encourues, tout manquement aux dispositions du chapitre V du présent titre, à celles du présent chapitre et aux dispositions réglementant l'utilisation du domaine public, notamment celles relatives aux occupations sans titre, constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues par les dispositions du présent chapitre.

Article L5337-2

Ont compétence pour constater les contraventions de grande voirie prévues par les dispositions du présent titre et les textes pris pour leur application :

- 1° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- 2° Les surveillants de port mentionnés à [l'article L. 5331-13](#) ;
- 3° Les auxiliaires de surveillance mentionnés à [l'article L. 5331-14](#) pour ce qui concerne la police de l'exploitation et de la conservation ;
- 4° Les agents du ministère chargé des ports maritimes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- 5° Les agents des grands ports maritimes et des ports autonomes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- 6° Les agents des collectivités territoriales et de leurs groupements assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;
- 7° Les officiers et agents de police judiciaire.

Article L5337-3

Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont habilités à relever, dans les conditions définies par [l'article L. 5336-7](#), l'identité de l'auteur de la contravention.

Article L5337-3-1

Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés au 3° de l'article L. 5331-5, dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement saisit le tribunal administratif territorialement compétent, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un vice-président.

Article L5337-3-2

Dans les grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article [L. 5331-5](#), dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président du directoire du grand port maritime saisit le tribunal administratif territorialement compétent dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du [code de justice administrative](#), sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un autre membre du directoire.

(...)