



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**CONCOURS**  
**D'OFFICIERS DE PORT ADJOINTS**  
**SESSION 2012**

**ÉPREUVE 1**

**ANALYSES 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)**

**La clarté des raisonnements, la qualité de la rédaction et l'utilisation du dossier documentaire interviendront pour une part importante dans l'appréciation des copies.**

1/17

Nous sommes le 25 novembre 2011 en début de matinée. Vous êtes officier de port adjoint de quart, en service à la vigie. Plusieurs navires sont en opération commerciale. Vous êtes assisté d'un collègue affecté sur les quais.

**1) Décrivez le rôle et la mission de l'officier de port adjoint affecté sur les quais, avant et pendant toute la phase d'accostage d'un navire, jusqu'à la fin de l'amarrage ?**

Les quais sont tous des quais publics sur lesquels interviennent différentes sociétés de manutention. En tant qu'officier de vigie, vous mettez en œuvre un service de trafic maritime portuaire (STM portuaire), vous disposez de tous les moyens de surveillance et de communication.

**2) Décrivez de façon succincte le rôle d'un STM. Décrivez également les moyens traditionnels dont dispose un STM. Quelles sont les bases réglementaires applicables pour la mise en œuvre de ce service ?**

**3) Citez et commentez les critères de définition du domaine public portuaire. Comparez-le au domaine privé.**

**4) Après avoir présenté l'institution du préfet maritime, vous en décrivez le rôle dans le cadre de la police portuaire des STM.**

Le port est un port à marée avec un seuil d'entrée à la cote 6,50 m (sonde de 6,50 m). Le programme des mouvements comprend, en premier lieu, l'entrée du « POLARLIGHT », navire actuellement au mouillage en zone d'attente et qui vient décharger des marchandises diverses dont 2000t de nitrate d'ammonium (classe 5.1 n° ONU 1942) en bigbag de 1t. Les caractéristiques du navire figurent en annexe 1. Ces données sont extraites de la base de données du Lloyd's Register.

**5) Quelle est la signification des termes et acronymes suivants : port en lourd, déplacement, jauge brute, creux sur quille, TPC, EVP ?**

Le « POLARLIGHT » vous annonce par VHF un tirant d'eau avant de 6,60 m et un tirant d'eau arrière de 7,48 m.

**6) En fonction des données disponibles dans les tables des marées et de hauteur d'eau fournies en annexe 2, et prenant en compte un « pied de pilote » (clair sous quille) de 15 % du tirant d'eau, à quelle heure lui demandez-vous de se présenter aux jetées ?**

Lors de sa navigation dans le chenal d'accès, le navire aborde une bouée rouge. Le pilote signale l'incident au STM. Le vent a fraîchi. Il est orienté maintenant plein ouest. Vos instruments montrent une moyenne de vent établie à 30 nœuds, avec rafales 40 à 45 nœuds. Un bulletin maritime spécial (BMS) vient de tomber sur votre fax ; il confirme ces observations.

**7) Quelles sont en général les informations disponibles sur un BMS ? Quel usage faites-vous de ce BMS ? Décrivez les différents symboles figurant sur la carte jointe en annexe 3.**

**8) Présentez la police du balisage et la répression des infractions lors de dommages commis à l'encontre de la signalisation maritime par un navire.**

2/17

Avant de franchir les jetées, le navire vous demande l'aide d'un second remorqueur pour aider à la manœuvre. Le bureau du remorquage prend en compte cette demande et envoie un remorqueur qui capelle rapidement sa remorque sur l'avant du cargo, le deuxième remorqueur sera utilisé en pousseur. Certains remorqueurs sont spécialisés dans la lutte contre l'incendie et classés en tant que tels par les sociétés de classification.

9) **Quel est le nom de la norme internationale qui leur est applicable ? Décrivez en quelques lignes leurs équipements pour la lutte contre l'incendie. Décrivez très succinctement le rôle des sociétés de classification.**

Le « POLARLIGHT » franchit les jetées à l'heure prévue, met le cap au sud dans l'avant-port (voir plan en annexe 4). Au même moment, un ferry vous demande l'autorisation de sortie que vous refusez à cause de l'entrée du cargo qui vient de franchir les jetées. Le Commandant du ferry, détenteur d'une licence de capitaine pilote, insiste et vous annonce qu'il a largement la place de croiser le cargo ; il vient par ailleurs de contacter le pilote du « POLARLIGHT » qui vous confirme qu'effectivement il a bien réduit sa vitesse et que le ferry dispose de suffisamment de place pour le croiser en toute sécurité.

10) **Quelle attitude adoptez-vous ? Quelle suite donnez-vous à la demande du ferry ? Sur quels éléments allez-vous vous appuyer pour prendre votre décision ?**

Le transit du cargo se poursuit. La manœuvre et notamment l'évitage qui commence sont laborieux ; le remorqueur de l'avant vient de casser sa remorque, le navire qui est en position d'équilibre ne remonte pas au vent, le pilote vous explique qu'il va être difficile d'accoster le quai N°4, car exposé en plein travers au vent et vous demande l'autorisation d'accoster sur le quai de travers qui est orienté dans l'axe des vents (quai N° 5).

11) **Que décidez-vous ? Quel sera le processus vous conduisant à accepter ou refuser sa demande ?**

Le navire accoste en définitive cap à l'ouest au quai N°5. Les premières amarres sont envoyées et rapidement capelées puis tournées. Votre collègue de secteur vous indique que le navire est à 20 mètres dans l'Est de la position prévue ; les lamaneurs refusent de changer de bollards. Vous insistez par radio auprès de votre collègue des quais et vous informez le pilote que le navire n'est pas en position.

12) **Quelles peuvent être les conséquences du mauvais placement d'un navire de ce type ?**

L'amarrage est terminé. Votre collègue vous communique la position définitive que vous inscrivez dans le logiciel de gestion des escales. Alors que les opérations de manutention sont en phase de finition, que la totalité du nitrate d'ammonium a été débarquée et évacuée du quai, un incendie se déclare dans la machine du « POLARLIGHT ». Vous êtes aussitôt prévenu de la situation et vous déclenchez l'alerte.

13) **En vous aidant du document en annexe 5, vous indiquerez comment vous déclenchez l'alerte, qui vous prévenez et quels secours vont se mettre en œuvre en précisant, de votre point de vue, qui sera le directeur des opérations de secours et qui sera le commandant des opérations de secours avec leurs responsabilités respectives ? Quel est le rôle du commandant de port ?**

14) Présentez la répartition des compétences entre le préfet maritime, le préfet de département et le maire dans l'organisation des secours dans les ports.

LISTE DES DOCUMENTS JOINTS

Annexe 1 : fiche technique du navire	2 pages
Annexe 2 : Table des marées et de hauteur des eaux	2 pages
Annexe 3 : Carte météo	1 page
Annexe 4 : Plan du port	1 page
Annexe 5 : extraits du code des ports maritimes, livre III	3 pages
Annexe 6 : Eléments de législation	4 pages

# ANNEXE I

## IDENTIFICATION

Nom actuel : POLARLIGHT  
 Nom précédent : Polarlicht  
 Nom d'origine : Polarlicht  
 Nom antérieur :  
 Inscrit au Lloyd : oui  
 N. Lloyd ou n. interne : 9189873  
 Type Lloyd : REFRIGERATED CARGO  
 Sous-type Lloyd : REFMACHY 80%-INS

Pavillon : GERMANY  
 Port d'attache : Hamburg  
 Année de construction : 1998  
 Armateur : POLARLIGHT SCHIFFAHRTS  
 Société de classification : Bureau Veritas  
 Navire déduit :  oui  non

## DIMENSION

Longueur hors tout (m) : 154 , Donnée par navire :  
 Largeur extrême (m) : 0 , Donnée par navire :  
 Tirant d'eau max été (m) : 9.06 , Donnée par navire :  
 Volume calculé (m3) : 0  
 Jauge brute (ums) : 11417  
 Jauge nette (ums) : 5966

Longueur entre perpendiculaires (m) : 144.6  
 Largeur hors membrure (m) : 24  
 Creux sur quille (m) : 13  
 Poids lourd (t) : 10447  
 Déplacement (T) : 17777  
 T.P.C. (T) : 25

## PROPULSION

Vitesse (NDS) : 21  
 Bulbe :  oui  non  inconnu  
 Puissance machine (CV) : 15601  
 Type de propulsion : DD - Moteur Diesel  
 Nombre de générateurs : 4  
 Puissance générateurs (KW) : 3200  
 Nombre d'hélices : 1  
 Type d'hélice : Inconnu

Capacité fuel oil (tonnes) : 0  
 Capacité diesel oil (tonnes) : 0  
 Propulseurs :

N	NOMBRE	TYPE	POSITION
	0	Sans objet	Sans objet
	0		
	0		

## COMMERCIAL

Nombre de cales : 4  
 Longueur des cales (mètres) : 12.6  
 Nombre de grues : 2  
 Type de grues : Crane  
 Volume grain (m3) : 0  
 Volume ballé (m3) : 0  
 Capacité TEU (EVP) : 382

Nombre de citernes : 0  
 Capacité citernes (m3) : 0  
 Débit pompes (m3/h) : 0  
 Capacité gaz (m3) : 0  
 Distance avant / manifold (m) : 0  
 Ballasts séparés (m3) : 0  
 Nombre de passagers : 0

▼ RO-RO

Longueur linéaire (m) : 0

Porte avant :

Hauteur sous pont (m) : 0

Porte arrière :

Nombre de rampes : 0

Porte latérale :

N° RAMPE	POSITION	TYPE	LONGUEUR	LARGEUR	INCL. UP	INCL. DOWN
1			0	0		
2			0	0		
3			0	0		
4			0	0		

▼ COMMUNICATION

Indicatif radio : DDBQ2

N de téléphone :

Indicatif précédent : A8IO5

N de fax :

Indicatif antérieur : 3FWX8

N de télex :

N° MMSI :

Email du navire :

Satellite ID :

▼ CERTIFICATS / EXEMPTIONS / ...

Classe ferry pour le port :  oui  non

Navire interdit dans un port européen :  oui  non

Exclusion déchets :  oui  non

Exclusion ISPS :  oui  non

Contrat dépôt de déchets :  oui  non

Exemption déclaration ISPS :  oui  non

N contrat déchets :

Date de début de contrat :

N° CONTRAT	DATE DEBUT	DATE FIN

Date de fin de contrat :

# ANNEXE II

Novembre

- Heure légale -

Année : 2011

Date	Pleines Mers						Basses Mers			
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m
1 M	04 04	5,65	73	16 36	5,65	65	11 02	1,05	23 30	1,40
2 M	05 00	5,35	58	17 38	5,30	51	11 58	1,30	--	--
3 J	06 04	5,00	46	18 55	5,05	42	00 30	1,70	13 07	1,55
4 V	07 25	4,85	41	20 17	4,95	42	01 44	1,85	14 26	1,60
5 S	08 42	4,90	44	21 22	5,10	47	03 02	1,85	15 40	1,45
6 D	09 42	5,10	51	22 14	5,30	55	04 09	1,65	16 41	1,25
7 L	10 31	5,30	59	22 58	5,50	63	05 04	1,45	17 30	1,10
8 M	11 12	5,50	67	23 36	5,65	70	05 47	1,25	18 09	1,00
9 M	11 49	5,65	73	--	--	--	06 23	1,15	18 42	0,95
10 J	00 10	5,75	75	12 23	5,75	77	06 55	1,05	19 13	0,95
11 V	00 40	5,80	78	12 52	5,80	79	07 27	1,00	19 46	0,95
12 S	01 08	5,85	79	13 21	5,85	79	08 01	0,95	20 20	0,95
13 D	01 38	5,85	79	13 53	5,90	78	08 36	0,95	20 53	1,00
14 L	02 11	5,85	76	14 28	5,85	74	09 10	0,95	21 27	1,10
15 M	02 47	5,70	72	15 05	5,70	69	09 45	1,05	22 03	1,25
16 M	03 24	5,55	66	15 46	5,55	62	10 24	1,15	22 43	1,35
17 J	04 06	5,35	58	16 38	5,35	54	11 08	1,25	23 32	1,50
18 V	05 04	5,15	51	17 45	5,20	49	--	--	12 02	1,40
19 S	06 13	5,05	47	18 53	5,15	47	00 30	1,65	13 06	1,45
20 D	07 22	5,05	49	20 04	5,25	52	01 41	1,65	14 23	1,35
21 L	08 34	5,25	57	21 15	5,50	63	03 00	1,55	15 38	1,15
22 M	09 40	5,50	69	22 14	5,75	76	04 09	1,30	16 43	0,90
23 M	10 34	5,80	82	23 04	5,95	88	05 10	1,10	17 40	0,70
24 J	11 22	6,05	93	23 50	6,10	97	06 04	0,90	18 32	0,60
25 V	--	--	--	12 10	6,20	100	06 53	0,75	19 20	0,55
26 S	00 36	6,15	102	12 57	6,30	102	07 41	0,65	20 06	0,60
27 D	01 23	6,15	102	13 46	6,30	100	08 28	0,60	20 52	0,65
28 L	02 10	6,10	97	14 37	6,15	93	09 14	0,60	21 38	0,85
29 M	02 58	5,90	88	15 28	5,95	82	10 00	0,75	22 22	1,05
30 M	03 46	5,70	77	16 17	5,70	70	10 47	0,90	23 08	1,30

7/17

## MODE D'EMPLOI DE LA TABLE DES HAUTEURS D'EAU

L'utilisation de cette table ne permet d'obtenir qu'une valeur approchée de la hauteur de la marée à un instant quelconque. Tout calcul précis de la hauteur d'eau devra être effectué à l'aide de la table des marées de l'ouvrage n°5310 du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

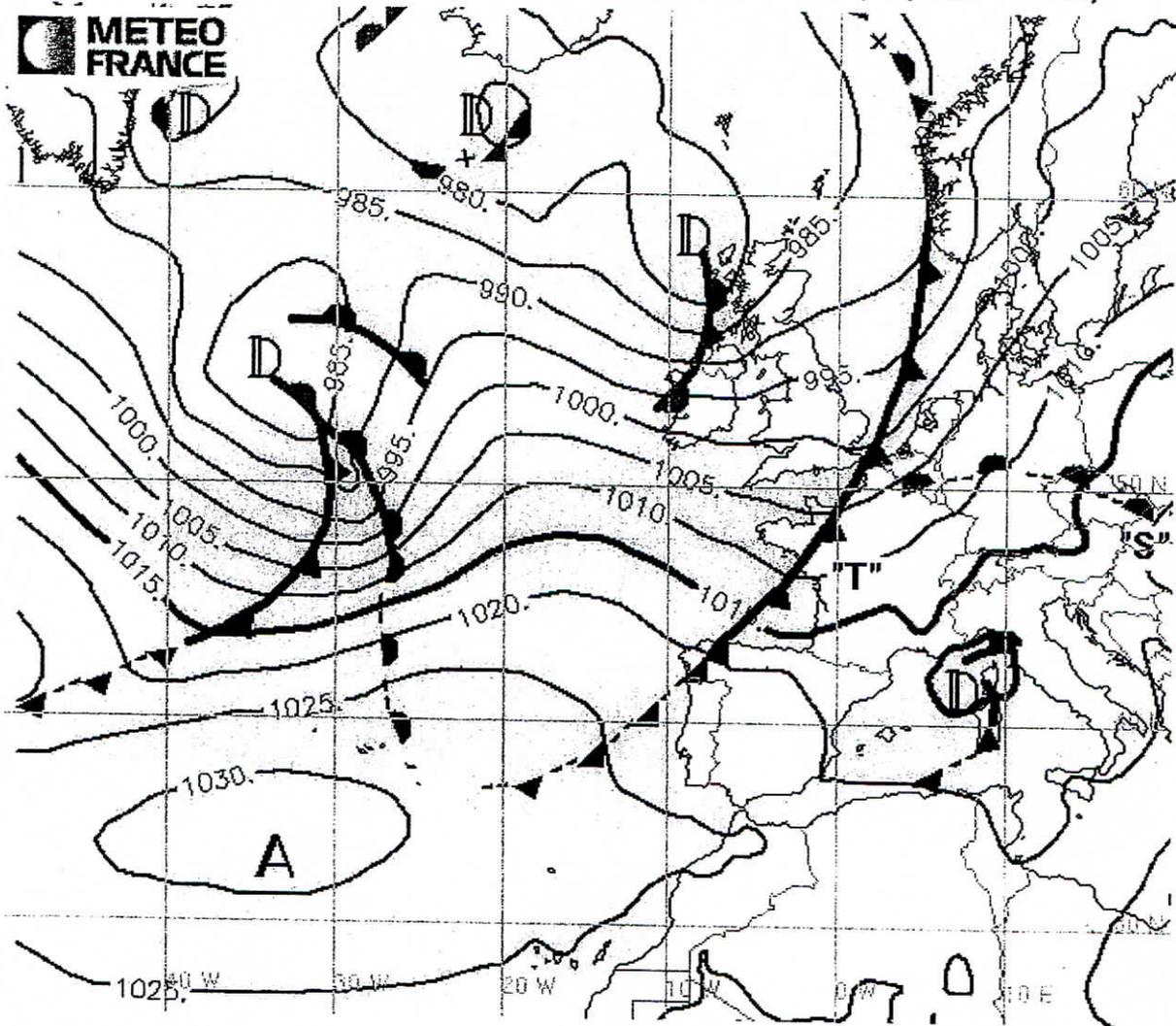
En cadrant dans la table la hauteur de la marée, ou son coefficient approché, pris comme argument horizontal, et l'heure du moment considéré, avant ou après la pleine mer, comme argument vertical, l'utilisateur trouvera une hauteur approchée de la marée au-dessus du zéro des cartes à l'instant désiré.

### HAUTEUR D'EAU AU DESSUS DU ZERO DES CARTES À HEIGHT OF WATER ABOVE CHART DATUM

AVANT - PLEINE MER										
Coef- ficient	30	40	50	60	70	80	90	100	110	115
P.M.	4,55	4,70	4,90	5,10	5,40	5,60	5,80	5,90	6,05	6,10
0 15	4,55	4,70	4,90	5,10	5,40	5,60	5,80	5,90	6,05	6,10
0 30	4,50	4,65	4,85	5,05	5,35	5,55	5,75	5,85	6,00	6,05
0 45	4,45	4,60	4,80	4,95	5,25	5,45	5,65	5,75	5,90	5,95
1 00	4,40	4,50	4,70	4,85	5,10	5,30	5,50	5,50	5,65	5,70
1 15	4,30	4,40	4,55	4,70	4,90	5,05	5,20	5,25	5,35	5,35
1 30	4,15	4,25	4,40	4,50	4,70	4,75	4,90	4,90	4,95	4,95
1 45	4,00	4,10	4,15	4,25	4,35	4,35	4,45	4,40	4,45	4,50
2 00	3,80	3,90	3,90	3,95	3,95	3,95	4,00	3,95	3,95	4,05
2 15	3,60	3,70	3,65	3,70	3,55	3,55	3,60	3,55	3,50	3,60
2 30	3,35	3,45	3,40	3,40	3,20	3,20	3,20	3,10	3,05	3,15
2 45	3,10	3,20	3,20	3,10	2,85	2,85	2,85	2,70	2,70	2,70
3 00	2,85	2,95	2,95	2,85	2,55	2,50	2,50	2,40	2,40	2,35
3 15	2,65	2,70	2,70	2,60	2,30	2,25	2,15	2,10	2,10	2,00
3 30	2,45	2,50	2,50	2,35	2,05	2,00	1,90	1,85	1,80	1,75
3 45	2,30	2,30	2,30	2,15	1,85	1,80	1,70	1,65	1,55	1,50
4 00	2,20	2,15	2,10	2,00	1,65	1,60	1,50	1,40	1,30	1,25
4 15	2,10	2,00	1,90	1,80	1,50	1,40	1,30	1,15	1,10	1,05
4 30	2,00	1,90	1,75	1,65	1,35	1,20	1,10	0,95	0,90	0,85
4 45	1,90	1,80	1,65	1,55	1,20	1,05	0,90	0,80	0,70	0,65
5 00	1,85	1,75	1,60	1,45	1,10	0,95	0,80	0,65	0,55	0,50
5 15	1,80	1,70	1,55	1,35	1,05	0,90	0,75	0,55	0,50	0,45
5 30	1,75	1,65	1,50	1,30	1,05	0,90	0,75	0,50	0,45	0,40
5,45	1,75	1,65	1,50	1,30	1,05					
6 00										
6 15										
6 30										
6 45										
7 00										

# ANNEXE III

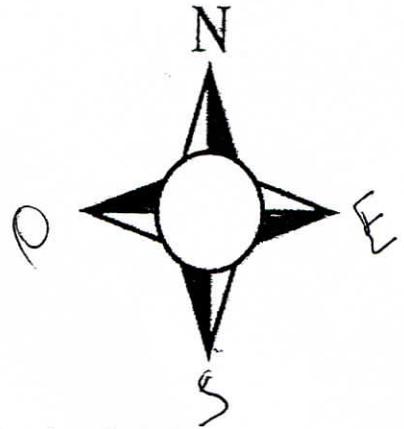
Fronts et isobares pour le 12/12/2011 00hUTC (reseau: 08/12/2011 12hUTC)



# ANNEXE IV

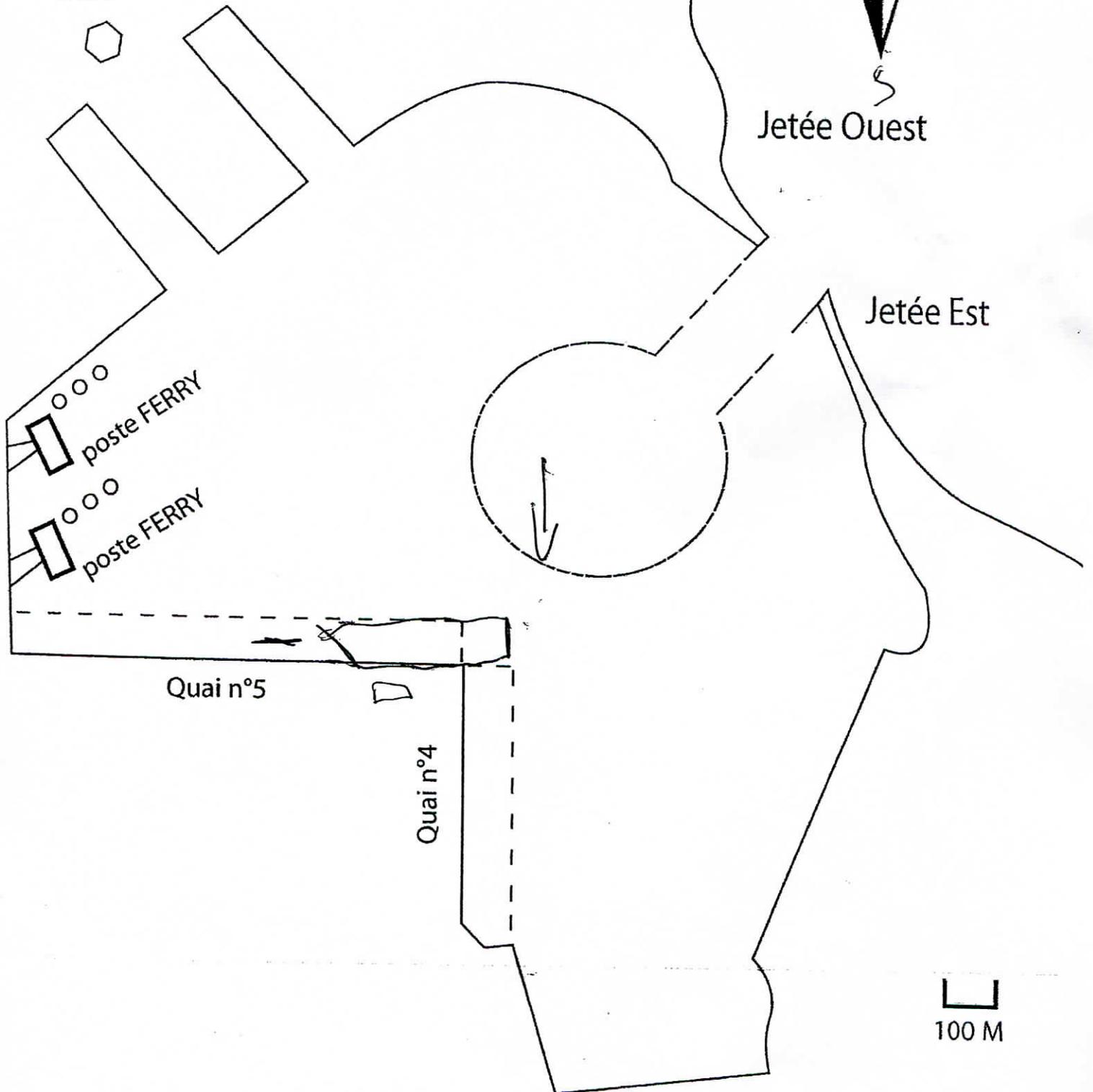
## LE PORT

VIGIE



Jetée Ouest

Jetée Est



Quai n°5

Quai n°4

100 M

10/17

( . . . )

## ANNEXE V

b) Etre titulaire d'une attestation de formation sur la théorie et la pratique de la police délivrée par le Centre national de la fonction publique territoriale ; le programme et les modalités de cette formation sont définis par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'intérieur.

Les agents qui, à la date de la publication du décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire, ont exercé les fonctions de surveillant de port en qualité de surveillant de port vacataire de l'Etat pendant une durée cumulée de vacation égale à douze mois au moins sont dispensés de la détention du permis ou du titre professionnel mentionné au a.

Texte d'application : arrêté du 27 novembre 2009 définissant le programme et les modalités de formation des surveillants de port et des auxiliaires de surveillance (reproduit en annexe)

### Article R. 303-7

La condition d'aptitude professionnelle requise pour l'attribution de la qualité d'auxiliaire de surveillance est d'être titulaire d'une attestation de formation sur la théorie et la pratique de la police, notamment la police de la conservation et de l'exploitation du domaine, délivrée par le Centre national de la fonction publique territoriale. Le programme et les modalités de cette formation sont définis par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'intérieur.

Texte d'application : arrêté du 27 novembre 2009 définissant le programme et les modalités de formation des surveillants de port et des auxiliaires de surveillance (reproduit en annexe)

### Article R. 303-8

La délivrance de l'agrément aux surveillants de port et aux auxiliaires de surveillance mentionné à l'article L. 5331-15 du code des transports est subordonnée à l'absence de mention de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatibles avec leurs fonctions au bulletin n° 2 du casier judiciaire.

## CHAPITRE IV DISPOSITIONS APPLICABLES A CERTAINES SITUATIONS PARTICULIERES

### Section 1 Opérations de secours en cas de sinistre

#### Article R. 304-1

Si un sinistre se déclare à bord d'un navire qui se trouve dans la limite administrative d'un port, le capitaine du navire prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte dans les conditions prévues aux articles R. 304-2 et R. 304-3.

Lorsque le navire se trouve dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, le capitaine du navire alerte également directement le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans le ressort duquel se trouve cette zone.

Le capitaine du navire prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

#### **Article R. 304-2**

Dès qu'un officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant est en difficulté dans la limite administrative du port ou la partie fluviale de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent, conformément aux procédures définies conjointement par l'autorité portuaire et le directeur départemental des services d'incendie et de secours.

Si le sinistre ou le navire, bateau ou engin flottant en difficulté se situe dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans le ressort duquel se situe cette zone.

Si le port est attenant à un port militaire, il prévient également le commandant de zone maritime.

#### **Article R. 304-3**

L'officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance qui a donné l'alerte en application de l'article R. 304-2, en fait rapport immédiat au commandant du port mentionné à l'article R. 301-5.

Le commandant du port prend, si besoin est, les premières mesures strictement et immédiatement nécessaires, jusqu'à l'arrivée du commandant des opérations de secours.

#### **Article R. 304-4**

Dès qu'un sinistre se déclare dans une installation à terre comprise dans la limite administrative du port, l'exploitant prend toutes les mesures prévues et nécessaires pour maîtriser le sinistre.

Il alerte sans délai le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent et prévient la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte dans les conditions prévues à l'article R. 304-2 et en font rapport immédiat dans les conditions prévues à l'article R. 304-3.

L'exploitant prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

#### **Article R. 304-5**

En cas de besoin, le directeur des opérations de secours peut demander le concours du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dont le ressort de compétence est attenant au port ou inclut la zone maritime et fluviale de régulation du port.

#### **Article R. 304-6**

Dans tous les cas prévus aux articles R. 304-1 et R. 304-2, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance prêtent leur concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous l'autorité du directeur des opérations de secours.

#### **Article R. 304-7**

Le fait pour le capitaine du navire de ne pas respecter les obligations d'information et d'alerte prévues à l'article R. 304-1 ou de refuser de prêter son concours au commandant des opérations de secours en application du même article R. 304-1 est puni de l'amende prévue pour la contravention de la 5e classe.

## Section 2 : Dispositifs propres aux besoins de la défense nationale

### **Article R. 304-8**

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont soumis, en tant que de besoin, à l'autorité du commandant de zone maritime, lorsque sont en cause :

- a) La conservation et la liberté des mouvements des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci ;
- b) Des impératifs liés à la défense nationale ayant une incidence sur la liberté des mouvements des navires ou engins flottants autres que ceux mentionnés au a ;
- c) L'arrivée, le départ ou le séjour dans les ports des matériels destinés à la défense nationale.

Dans les ports attenants aux ports militaires, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance obtempèrent aux ordres de l'autorité militaire pour tout ce qui intéresse la sécurité et la sûreté des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci.

L'autorité militaire communique immédiatement à l'autorité portuaire et à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les ordres donnés aux personnels placés sous l'autorité de ces dernières.

### **Article R. 304-9**

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance prêtent leur concours pour assurer la sécurité des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères ou utilisés par celles-ci, lorsqu'ils se trouvent dans le port.

### **Article R. 304-10**

Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port font immédiatement rapport au commandant de zone maritime des mouvements des navires ou engins flottants, des événements de mer et de tous faits parvenus à leur connaissance, qui peuvent intéresser la sécurité et la sûreté du territoire.

## Section 3 : Restrictions applicables aux navires présentant un danger

### **Article R 304-11**

I. - Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance avisent par les voies les plus rapides l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires de tout fait dont ils ont connaissance, dans l'exercice de leurs fonctions, donnant à penser qu'un navire, bateau ou engin flottant ne peut prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement.

Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent interdire le départ du navire, jusqu'à ce que l'autorité maritime ait déclaré le navire, bateau ou engin flottant en état de prendre la mer.

II. - A la demande dûment notifiée de l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires qui a constaté des anomalies présentant un risque manifeste pour l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port prennent les mesures nécessaires pour empêcher le départ du navire en cause et, le cas échéant, arrêtent l'opération portuaire en cours.

## ANNEXE VI

### ELEMENTS DE LEGISLATION

#### **Décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer (extraits)**

##### Article 1

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, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer.

Le préfet maritime veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

##### Article 2

Le préfet maritime anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en oeuvre de leurs moyens, 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. Il reçoit en tant que de besoin des directives du secrétaire général de la mer.

Pour remplir les missions permanentes d'intérêt général dont il est chargé, le préfet maritime prend toutes initiatives et mesures nécessaires. Il 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.

Les administrations tiennent si nécessaire le préfet maritime informé de la gestion et de la mise en oeuvre de leurs moyens dans le cadre de leurs compétences propres.

#### **Loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile (extraits)**

##### Article 14

I. - L'organisation des secours revêtant une ampleur ou une nature particulière fait l'objet, dans chaque département, dans chaque zone de défense et en mer, d'un plan dénommé plan Orsec.

II. - Le plan Orsec départemental détermine, compte tenu des risques existant dans le département, l'organisation générale des secours et recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en oeuvre. Il définit les conditions de leur emploi par l'autorité compétente pour diriger les secours.

Le plan Orsec comprend des dispositions générales applicables en toute circonstance et des dispositions propres à certains risques particuliers. Dans ce dernier cas, il précise le commandement des opérations de secours.

14/17

Le plan Orsec départemental est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département, sous réserve des dispositions de l'article 22

III. - Le plan Orsec de zone recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre en cas de catastrophe affectant deux départements au moins de la zone de défense ou rendant nécessaire la mise en œuvre de moyens dépassant le cadre départemental. Il fixe les conditions de la coordination des opérations de secours, de l'attribution des moyens et de leur emploi par l'autorité compétente pour diriger les secours.

Le plan Orsec de zone est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département du siège de la zone de défense.

IV. - Le plan Orsec maritime détermine, compte tenu des risques existant en mer, l'organisation générale des secours et recense l'ensemble des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre. Il définit les conditions de leur emploi par l'autorité compétente pour diriger les secours.

Le plan Orsec maritime comprend des dispositions générales applicables en toute circonstance, et des dispositions propres à certains risques particuliers pouvant survenir en mer.

Le plan Orsec maritime est arrêté par le représentant de l'Etat en mer.

#### Article 16

I.-La direction des opérations de secours relève de l'autorité de police compétente en application des dispositions des articles L. 2211-1, L. 2212-2 et L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales, sauf application des dispositions prévues par les articles 17 à 22 de la présente loi.

#### Article 17

En cas d'accident, sinistre ou catastrophe dont les conséquences peuvent dépasser les limites ou les capacités d'une commune, le représentant de l'Etat dans le département mobilise les moyens de secours relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics. En tant que de besoin, il mobilise ou réquisitionne les moyens privés nécessaires aux secours. Il assure la direction des opérations de secours. Il déclenche, s'il y a lieu, le plan Orsec départemental.

#### Article 20

En cas d'accident, de sinistre ou de catastrophe en mer, le préfet maritime mobilise et met en œuvre les moyens de secours publics et privés nécessaires. Il assure la direction des opérations de secours en mer. Il déclenche, s'il y a lieu, le plan Orsec maritime et en informe le représentant de l'Etat dans le département du siège de la zone de défense intéressé.

Lorsqu'un accident majeur ayant son origine en mer conduit au déclenchement du plan Orsec maritime et d'un plan Orsec départemental ou de zone, le préfet de la zone de défense territorialement compétent s'assure de la cohérence des actions terrestre et maritime.

15/17

## Code général des collectivités territoriales (extraits)

### Article L2211-1

Le maire concourt par son pouvoir de police à l'exercice des missions de sécurité publique et de prévention de la délinquance, sauf application des dispositions des articles 17 à 22 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile

### Article L2212-2

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique. Elle comprend notamment :

1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des édifices et monuments funéraires menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ou celle de rien jeter qui puisse endommager les passants ou causer des exhalaisons nuisibles ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ;

[.....]

5° Le soin de prévenir, par des précautions convenables, et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les accidents et les fléaux calamiteux ainsi que les pollutions de toute nature, tels que les incendies, les inondations, les ruptures de digues, les éboulements de terre ou de rochers, les avalanches ou autres accidents naturels, les maladies épidémiques ou contagieuses, les épizooties, de pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours et, s'il y a lieu, de provoquer l'intervention de l'administration supérieure ;

## CHAPITRE V : Pouvoirs du représentant de l'Etat dans le département

### Article L2215-1

La police municipale est assurée par le maire, toutefois :

1° Le représentant de l'Etat dans le département peut prendre, pour toutes les communes du département ou plusieurs d'entre elles, et dans tous les cas où il n'y aurait pas été pourvu par les autorités municipales, toutes mesures relatives au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques.

Ce droit ne peut être exercé par le représentant de l'Etat dans le département à l'égard d'une seule commune qu'après une mise en demeure au maire restée sans résultat ;

2° Si le maintien de l'ordre est menacé dans deux ou plusieurs communes limitrophes, le représentant de l'Etat dans le département peut se substituer, par arrêté motivé, aux maires de ces communes pour l'exercice des pouvoirs mentionnés aux 2° et 3° de l'article L. 2212-2 et à l'article L. 2213-23 ;

3° Le représentant de l'Etat dans le département est seul compétent pour prendre les mesures relatives à l'ordre, à la sûreté, à la sécurité et à la salubrité publiques, dont le champ d'application excède le territoire d'une commune ;

16/17

4° En cas d'urgence, lorsque l'atteinte constatée ou prévisible au bon ordre, à la salubrité, à la tranquillité et à la sécurité publiques l'exige et que les moyens dont dispose le préfet ne permettent plus de poursuivre les objectifs pour lesquels il détient des pouvoirs de police, celui-ci peut, par arrêté motivé, pour toutes les communes du département ou plusieurs ou une seule d'entre elles, réquisitionner tout bien ou service, requérir toute personne nécessaire au fonctionnement de ce service ou à l'usage de ce bien et prescrire toute mesure utile jusqu'à ce que l'atteinte à l'ordre public ait pris fin ou que les conditions de son maintien soient assurées.

L'arrêté motivé fixe la nature des prestations requises, la durée de la mesure de réquisition ainsi que les modalités de son application.

Le préfet peut faire exécuter d'office les mesures prescrites par l'arrêté qu'il a édicté.

17/17