



MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

CONCOURS POUR LE RECRUTEMENT DES OFFICIERS DE PORT ADJOINTS

SESSION 2013

EPREUVE N° 1 :

Etude de cas

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

Ce dossier porte sur des problématiques liées au navire, à la sécurité du navire, au port et à la sécurité du port, au droit maritime et portuaire, pouvant se décliner en questions destinées à mettre le candidat en situation professionnelle.

Durée : 4h00 – Coefficient : 3

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

NOMBRE DE PAGES DU DOSSIER (y compris celle-ci) : 15

Le navire «PENTALINA B» est un vieux navire roulier, qui stationne dans votre port depuis plusieurs années.

- 1) Décrivez en quelques lignes la notion de police portuaire, les objectifs de cette police, son champ d'application.

Les caractéristiques du «PENTALINA B» figurent dans le document fourni en annexe 1

- 2) Définissez les expressions et acronymes suivants : «jauge nette» «port en lourd» «déplacement» «TPC».
Quelles sont les valeurs de tirant d'eau relevées ? Sur les marques de franc-bord du navire, indiquez à quoi correspondent les lignes de charge «E», «H», «HAN» (annexe 2)

L'équipage vient de quitter le navire qui n'a plus d'agent consignataire. Vous êtes chargé de prendre les premières mesures visant à assurer la sécurité du navire à flot et préserver l'environnement.

- 3) Indiquez les mesures que vous allez prendre Indiquez la répartition des compétences entre les différentes autorités intervenant en cas de sinistre à l'intérieur du port

Ce navire qui avait fait l'objet de plusieurs saisies, vient d'être vendu. Le nouveau propriétaire du « PENTALINA B » destine le navire à la démolition. Le navire quittera le port en remorque. Les préparatifs du convoyage jusqu'au chantier de démolition sont réalisés par une équipe mandatée par le nouveau propriétaire du navire.

De nombreux déchets jonchent les plages de manœuvre du navire, et encombrant le pont garage. Craignant que ces déchets soient rejetés en mer, vous exigez qu'ils soient débarqués avant le départ du navire. Vous constatez également que des fûts de produits dangereux sont arrimés sur le pont.

- 4) En référence au code IMDG, décrivez brièvement la classification des marchandises dangereuses et citez les réglementations applicables au transport par mer des marchandises dangereuses transportées en vrac.

Avant de laisser partir le navire, les services de la direction interrégionale de la mer s'assurent qu'est réalisée une « toilette de mer ». Les dispositions et modalités d'organisation du convoi tout au long de son parcours devront en outre être conformes aux prescriptions de la résolution A.765 de l'OMI (annexe 3)

- 5) Préciser les attributions des différents services compétents de la direction interrégionale de la mer au cas d'espèce . De façon générale, indiquez le rôle du préfet maritime (ou du délégué du Gouvernement outre-mer) dans le cadre de l'organisation de l'action de l'Etat en mer (annexes 5 à 7)

Le «PENTALINA B» a manifestement subi de nombreuses transformations sur ses superstructures. En l'absence de documents de bord, les autorités demandent que soit réalisée une expérience de stabilité.

- 6) Définissez en quelques lignes la notion de «stabilité d'un navire». Décrivez la méthode de réalisation d'une expérience de stabilité. Quel est le principal paramètre recherché ?

Cette expérience de stabilité sera réalisée par une société de classification.

- 7) Citez les noms des principales sociétés de classification ; expliquez quel est leur rôle.

Les préparatifs du convoyage vers le Pakistan sont presque achevés. Le navire est en instance d'appareillage. La vigie du port qui met en œuvre un STM portuaire (Service de Trafic Maritime), va assurer le suivi des mouvements du navire jusqu'à sa sortie définitive du port.

- 8) Décrivez les principaux équipements d'aide à l'organisation et à la surveillance des mouvements de navires (moyens du STM).

Les certificats du navire ont tous été renouvelés ; un certificat provisoire de sûreté a été délivré par le centre de sécurité des navires.

- 9) Citez les principaux textes de référence, internationaux, communautaires et nationaux en matière de sûreté portuaire.

Le «PENTILINA B» vient d'appareiller, aidé par 2 remorqueurs portuaires. En application des dispositions du règlement général de police des ports, vous avez vérifié l'existence d'une attestation d'assurance relative aux créances maritimes.

- 10) Décrivez sommairement les assurances maritimes (règles particulières aux diverses assurances - assurances sur corps, assurance sur facultés et assurance de responsabilité)

Le navire vient de quitter votre port, mais le «PENTALINA B» n'arrivera jamais à destination. Au large du cap Lizard, le navire cassera sa remorque de mer et finira par s'échouer sur les récifs de «Corn Walls» puis coulera par 200 mètres de fond.

▼ IDENTIFICATION

Annexe 1

Nom actuel : PENTALINA B
 Nom précédent : Iona
 Nom d'origine : Iona
 Nom antérieur :
 Inscrit au Lloyd : oui
 N Lloyd ou n interne : 7009653
 Type Lloyd : PASSENGER/RORO CARGO/FERRY
 Sous-type Lloyd : PASSENGERS, UNBERTHED

Pavillon : CAPE VERDE
 Port d'attache : Mindelo
 Année de construction : 1970
 Armateur : CABO VERDE MARITIMA INC
 Société de classification : Not applicable
 Navire détruit : ☐ oui ☒ non

▼ DIMENSION

Longueur hors tout (m) : 74.33 , Donnée par navire :
 Largeur extrême (m) : 13.97 , Donnée par navire :
 Tirant d'eau max été (m) : 3.06 , Donnée par navire :
 Volume calculé (m3) : 4684
 Jauge brute (ums) : 1908
 Jauge nette (ums) : 625

Longueur entre perpendiculaires (m) : 70.11
 Largeur hors membrure (m) : 13.42
 Creux sur quille (m) : 4
 Port en lourd (T) : 422
 Déplacement (T) : 0
 T.P.C. (T) : 0

▼ PROPULSION

Vitesse (NDS) : 16
 Bulbe : ☐ oui ☒ non ☐ Inconnu
 Puissance machine (CV) : 3200
 Type de propulsion : DG - Moteur Diesel
 Nombre de générateurs : 3
 Puissance générateurs (KW) : 360
 Nombre d'hélices : 2
 Type d'hélice : type inconnu

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

N°	NOMBRE	TYPE	POSITION
1	1	Tunnel Thruster	Avant
2	0		
3	0		

▼ COMMERCIAL

Nombre de cales : 0
 Longueur des cales (mètres) : 0
 Nombre de grues : 0
 Type de grues : Inconnu
 Volume grain (m3) : 0
 Volume balle (m3) : 0
 Capacité TEU (EVP) : 0

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 : 554

▼ RO-RO

Longueur linéaire (m) : 212
 Hauteur sous pont (m) : 0
 Nombre de rampes : 4

Porte avant : Oui
 Porte arrière :
 Porte latérale :

N° RAMPE	POSITION	TYPE	LONGUEUR	LARGEUR	INCL. UP	INCL. DOWN
1	Position inconnue		9	3.03		

▼ COMMUNICATION

Indicatif radio : D4FU

Indicatif précédent : GNOT

Indicatif antérieur : GNOT

N MMSI :

Satellite ID :

N de téléphone :

N de fax :

N de télex :

Email du navire :

▼ CERTIFICATS / EXEMPTIONS / ...

Classé ferry pour le port : ☐ oui ☒ non

Exclusion déchets : ☐ oui ☒ non

Contrat dépôt de déchets : ☐ oui ☒ non

N contrat déchets :

N° CONTRAT	DATE DEBUT	DATE FIN

Navire interdit dans un port européen : ☐ oui ☒ non

Exclusion ISPS : ☐ oui ☒ non

Exemption déclaration ISPS : ☒ oui ☐ non

Date de début de contrat :

Date de fin de contrat :

TIRANT D'EAU AVANT :

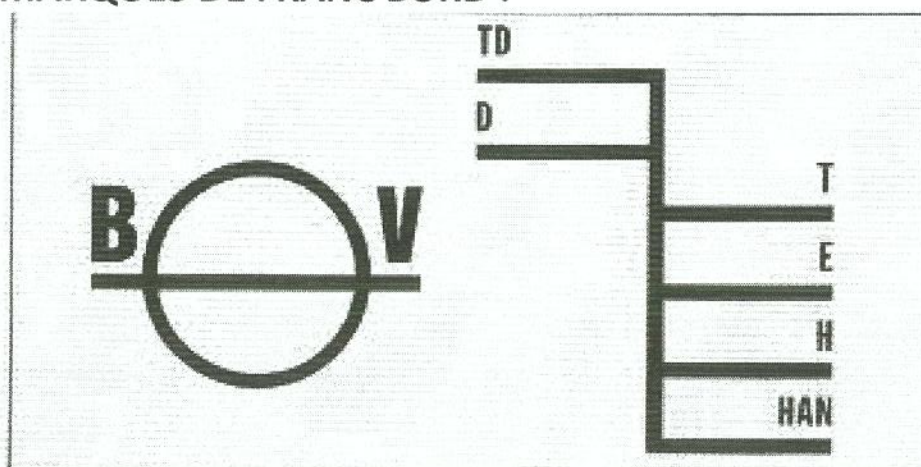
(le trait horizontal représente la flottaison)

$$\begin{array}{r}
 32 \\
 30 \\
 \hline
 28
 \end{array}$$

TIRANT D'EAU ARRIERE :

(le trait horizontal représente la flottaison)

$$\begin{array}{r}
 \hline
 34 \\
 32 \\
 30
 \end{array}$$

MARQUES DE FRANC BORD :

Résolution A.765(18)

*Adoptée le 4 novembre 1993
(Point 11 de l'ordre du jour)*

**DIRECTIVES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET AUTRES OBJETS
FLOTTANTS REMORQUÉS, Y COMPRIS LES INSTALLATIONS,
OUVRAGES ET PLATES-FORMES EN MER**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

NOTANT que le remorquage de navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes est une pratique courante,

NOTANT ÉGALEMENT que dans certaines circonstances, des remorquages ont constitué un danger potentiel pour la navigation et l'environnement,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'établir des directives en vue de réduire au minimum les risques pour la navigation que présentent les navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes, qui se sont détachés du navire-remorqueur et sont partis à la dérive, se sont échoués ou ne peuvent plus être contrôlés,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante et unième session,

1. ADOPTE les Directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer, dont le texte est reproduit en annexe à la présente résolution;
2. RECOMMANDE aux Gouvernements de tenir compte de ces directives lorsqu'ils prendront des décisions concernant la sécurité du remorquage des navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes.

Annexe

**DIRECTIVES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET AUTRES OBJETS
FLOTTANTS REMORQUÉS, Y COMPRIS LES INSTALLATIONS,
OUVRAGES ET PLATES-FORMES EN MER**

PLANIFICATION DE LA ROUTE

1 Il faudrait établir le plan de route à l'avance en tenant compte de facteurs tels que les conditions météorologiques prévues, les courants de marées et autres courants, la taille, la forme, l'exposition aux vents et le déplacement du convoi et tout risque pour la navigation à éviter. Il conviendrait de tenir compte des conseils de routage météorologiques éventuellement disponibles. Il faudrait examiner soigneusement la question du nombre de navires remorqueurs à utiliser, de leurs dimensions et de la force de traction effective qu'ils exercent sur les bittes.

2 Il conviendrait de prévoir un plan d'urgence pour le cas où des conditions météorologiques défavorables se présenteraient, notamment en ce qui concerne les dispositions à prendre pour la mise à la cape ou à l'abri.

3 Lorsque l'opération de remorquage doit être soumise à l'agrément d'une autorité, tout certificat délivré devrait indiquer la route générale envisagée et les conditions particulières applicables, en précisant aussi la responsabilité et les pouvoirs du capitaine ou de la personne ayant le commandement du remorqueur et de l'opération de remorquage pour ce qui est de s'écarter de la route proposée au cas où les circonstances le justifieraient.

PRÉPARATION

4 Le train de remorque devrait montrer les feux de navigation et les marques prescrits par le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié et, si du personnel est présent à bord, émettre les signaux sonores prévus par cet instrument. Il conviendrait de vérifier soigneusement la fiabilité des feux et des signaux sonores, ainsi que leur aptitude à fonctionner pendant toute la durée du voyage. Il conviendrait de prévoir une duplication de ces feux lorsque cela est possible dans la pratique.

5 Avant le départ, il conviendrait de vérifier l'étanchéité du remorqué en procédant à une inspection des dispositifs de fermeture de toutes les écoutilles, vannes, conduites d'aération et autres ouvertures par lesquelles l'eau pourrait pénétrer dans l'unité remorquée et affecter sa stabilité. Il devrait également être confirmé que toutes les portes et autres dispositifs de fermeture étanches à l'eau à l'intérieur de la coque sont bien hermétiquement fermés et, le cas échéant, que tous les panneaux de fermeture amovible sont en place.

6 Il faudrait examiner soigneusement l'assujettissement de la cargaison, du matériel et des provisions de bord transportés par le remorqué ainsi que le matériel utilisé pour les protéger contre les intempéries pour s'assurer qu'ils sont adéquats pour la traversée.

7 Lorsqu'il y a lieu, le gouvernail devrait être maintenu dans l'axe du navire et des mesures devraient être prises pour empêcher l'arbre porte-hélice de tourner.

8 Le remorqué devrait avoir un tirant d'eau et une assiette adaptés au voyage prévu.

9 Le remorqué devrait avoir une stabilité à l'état intact suffisante dans les différentes conditions de charge et de ballastage envisagées pendant la traversée.

10 Le remorqué devrait être muni d'une ancre pouvant le retenir par mauvais temps, qui soit solidement attachée à une chaîne ou à un fil d'acier et puisse être mouillée en cas d'urgence par des personnes se trouvant à bord de l'unité remorquée ou montant à bord dans ce dessein à moins que cela ne soit rendu impossible en pratique par la conception ou l'état de l'unité remorquée.

11 Des engins de sauvetage consistant en brassières et bouées de sauvetage devraient être prévus chaque fois que la présence de personnel à bord du remorqué est envisagée, même si ce n'est que pour de brèves périodes. Il devrait aussi être prévu des radeaux de sauvetage si le personnel doit rester à bord pendant de plus longues périodes. Chaque fois que du personnel est en permanence à bord de l'unité remorquée, l'équipage chargé du mouillage devrait avoir à sa disposition suffisamment d'eau et de vivres, une cuisine et des installations sanitaires, du matériel radioélectrique, y compris des moyens de communication avec le navire remorqueur, des signaux de détresse, des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie.

12 Des moyens d'embarquement devraient être gréés de chaque côté du remorqué de sorte que le personnel du navire remorqueur puisse monter à bord à tout moment.

13 Toute unité remorquée, qu'elle ait ou non du personnel à bord, devrait être munie d'un certificat attestant qu'elle est apte à être remorquée.

14 Pour réduire le risque de pollution, le remorqué devrait avoir à bord uniquement la quantité d'hydrocarbures nécessaire à sa sécurité et/ou à celle du navire remorqueur et à leur exploitation normale, à condition que l'enlèvement des hydrocarbures de l'unité remorquée n'entraîne aucun risque pour l'environnement.

DISPOSITIFS DE REMORQUAGE

- 15 Les dispositifs et méthodes de remorquage devraient être conçus de façon à réduire au maximum les risques pour le personnel au cours des opérations de remorquage.
- 16 Les dispositifs de remorquage devraient être adaptés à l'unité remorquée et avoir une résistance suffisante.
- 17 La conception et la disposition des éléments de remorquage devraient être adaptées aux conditions normales et aux situations d'urgence.
- 18 Il faudrait disposer d'un matériel de réserve suffisant pour reconstituer intégralement les dispositifs de remorquage, à moins que cela ne soit pas possible en pratique.
- 19 Des dispositifs de remorquage auxiliaires ou de secours devraient être prévus à bord du remorqué de manière à ce qu'il puisse être rapidement récupéré par le navire remorqueur en cas de défaillance du système de remorquage principal ou du matériel auxiliaire.

LE REMORQUAGE

- 20 L'opération de remorquage devrait être confiée à un capitaine compétent d'un navire remorqueur. Les autres membres du personnel chargé du remorquage devraient avoir l'expérience requise et être en nombre suffisant.
- 21 Le train de remorque ne devrait pas prendre la mer avant que le navire remorqueur ainsi que les dispositifs de remorquage, de fermeture et d'arrimage du remorqué aient été inspectés et jugés satisfaisants par le capitaine du navire remorqueur/le capitaine du remorqué et, lorsque cela est jugé nécessaire, par une autre personne compétente.
- 22 Dans les cas spéciaux, où le train de remorque est exposé à des risques accrus du fait de circonstances ou de facteurs particuliers, ou lorsque le risque ne peut pas être évalué sur la seule base des connaissances et de l'expérience de la navigation et de la mer, le propriétaire ou le capitaine du navire remorqueur/le capitaine du remorqué devrait effectuer une visite conformément aux directives d'une autorité ou d'un organisme compétent, selon qu'il convient.
- 23 Dans les cas spéciaux mentionnés au paragraphe 22, les autorités de l'État côtier devraient être informées à l'avance de l'opération de remorquage et, après le départ, les stations radiocôtières ou les garde-côtes devraient être tenus au courant de sa progression.

MANUELS DE REMORQUAGE ET D'EXPLOITATION

- 24 Pour le remorquage des navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes, des prescriptions spéciales relatives au remorquage, dont il convient de tenir dûment compte, devraient être énoncées dans les manuels de remorquage et/ou d'exploitation de telles unités (selon qu'il convient), et des exemplaires de ces manuels devraient être fournis au capitaine du remorqueur et à la (aux) personne(s) responsable(s) de l'opération de remorquage.

CAS D'URGENCE

- 25 Si le remorqué constitue un danger immédiat pour la navigation, les ouvrages au large ou le littoral parce qu'il est à la dérive ou pour toute autre raison, le capitaine du navire remorqueur est tenu, aux termes de la règle V/2 de SOLAS, d'en informer, par tous les moyens dont il dispose, les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer.
- 26 Dans tous les cas, les dispositions prises pour récupérer l'unité remorquée, au cas où elle partirait à la dérive, doivent être conformes aux bons usages maritimes et tenir compte des conditions météorologiques saisonnières et de la zone d'exploitation.

CODE DES TRANSPORTS

Article L5241-5

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans risque pour la sécurité ou la santé de l'équipage ou des personnes embarquées, le milieu marin et ses intérêts connexes ou les autres navires, son départ peut être interdit ou ajourné, après visite.

L'autorité administrative peut également interdire ou ajourner le départ de tout navire n'ayant pas respecté, préalablement à son arrivée au port ou au mouillage, l'obligation de signalement aux autorités maritimes ou portuaires des informations relatives à la sécurité maritime dont le contenu est fixé par voie réglementaire, ou qui n'est pas équipé d'un dispositif permettant d'assurer la sécurité de l'accès à bord en vue d'une inspection.

Les frais engendrés par l'inspection d'un navire immobilisé ou dont le départ a été ajourné sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions et les modalités de cette interdiction ou cet ajournement de départ.

Article L5241-6

L'exploitation d'un navire ou toute opération connexe présentant un risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers ou de l'équipage, pour les autres navires, ou pour l'environnement peut être limitée ou interdite par l'autorité administrative, après réalisation d'une étude de conformité ou d'une visite.

Elle peut dans les mêmes conditions être arrêtée d'urgence, en cas de risque manifeste et imminent.

Le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant et le capitaine du navire donnent accès, à tout moment, au navire, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.

Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine,
à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution

Le Premier ministre, Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des relations extérieures, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, du ministre de l'environnement et du ministre délégué auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé des P.T.T.,

Vu le code du travail maritime ;

Vu le code des P.T.T. ;

Vu le code pénal, et notamment son article R. 25 ;

Vu la loi n° 42-427 du 1er avril 1942 modifiée relative aux titres de navigation maritime ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu le décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 relatif à l'organisation du travail à bord des navires et engins dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Article 1

Pour l'application du présent décret :

I.-Les types fondamentaux de navires sont définis comme suit :

1. Navire à passagers : tout navire ...

II.-Les expressions ci-dessous désignent :

1. Centres de sécurité des navires : services spécialisés des directions interrégionales de la mer compétents en matière de sécurité des navires, d'habitabilité, de prévention des risques professionnels maritimes, d'hygiène et de vie à bord et de prévention de la pollution par les navires.

2. Centre de sécurité compétent : celui du port d'immatriculation, sous réserve de toute autre modalité d'attribution de compétence arrêtée par le ministre chargé de la mer.

3. Inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes : les agents de l'Etat habilités par le ministre chargé de la mer, dans les conditions de formation et de qualification définies par le ministre chargé de la mer, affectés à des tâches de vérification de la sécurité des navires, de l'habitabilité et de la sécurité du travail maritime à bord et de la prévention de la pollution.

4. Passager : toute personne autre que : ...

Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011
portant organisation de la surveillance de la navigation maritime

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,
Vu la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, modifiée ;

Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par le protocole du 17 février 1978 ;

Vu la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, modifiée ;

Vu la convention internationale sur la recherche et le sauvetage faite à Hambourg le 27 avril 1979, modifiée ;

Vu la résolution A. 857 (20) (point 9 de l'ordre du jour) de l'Organisation maritime internationale relative aux directives applicables aux services de trafic maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 27 novembre 1997 ;

Vu la résolution A. 950 (23) de l'Organisation maritime internationale relative aux services d'assistance maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 5 décembre 2003 ;

Vu la directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par la directive 2009/17/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 et la directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011 ;

Vu le code de la défense, notamment son article D. 3223-53 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5242-6 à L. 5242-11 ;

Vu le décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 modifié relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;

Vu le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

Vu le décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel en date du 31 mars 2011 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article 1

I. — Le présent décret définit et organise la surveillance de la navigation maritime, en vue de la prévention des accidents et de la protection de l'environnement marin, conformément aux directives de l'Union européenne et aux conventions internationales susvisées ainsi qu'aux résolutions prises pour leur application.

Cette surveillance s'exerce à l'égard des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300, quel

qu'en soit le pavillon, dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises, et dans les eaux maritimes dans lesquelles la République française exerce par ailleurs des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage en application de la convention du 27 avril 1979 susvisée.

II. — Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas :

1° Dans les estuaires, en amont de la limite transversale de la mer ;

2° Dans les ports, à l'intérieur de leurs limites administratives ;

3° Sous réserve des dispositions de l'article 8, aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

Article 2

La surveillance de la navigation maritime consiste à assurer le suivi du trafic maritime, à assurer le service dit de « trafic maritime côtier » prévu par les conventions internationales et les directives communautaires susvisées et à fournir un service d'assistance maritime à la navigation.

Le suivi du trafic maritime consiste à recueillir et exploiter toute information utile et accessible relative aux conditions de navigation, aux navires et aux marchandises transportées, afin de disposer d'une connaissance permanente aussi complète que possible de la circulation maritime dans la zone surveillée.

Le service de trafic maritime côtier a pour objet de préserver la sécurité de la navigation et faciliter l'écoulement du trafic maritime.

Le service d'assistance maritime a pour objet le suivi des situations à risque signalées par les navires impliqués et l'établissement d'une liaison entre le capitaine et les autorités françaises.

Article 3

Le ministre chargé de la mer définit, sans préjudice des compétences attribuées au secrétariat général de la mer par le décret du 22 novembre 1995 susvisé, la politique de surveillance de la navigation maritime au sens du présent décret.

Le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), service spécialisé de la direction interrégionale de la mer, exerce la mission de surveillance de la navigation maritime.

Article 4

Sous réserve des attributions conférées à la direction des affaires maritimes de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer par l'article 6, et sans préjudice des attributions relatives à l'organisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) conférées au directeur interrégional de la mer sous l'autorité du préfet de région par le décret du 11 février 2010 susvisé, la surveillance de la navigation maritime au sens du présent décret est exercée par les CROSS sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime. Ils bénéficient du concours des sémaphores de la marine nationale.

Cette mission peut être déléguée à un autre service de l'Etat par arrêté conjoint du ministre chargé de la mer et du ministre dont relève ce service.

Article 5

Le directeur du CROSS est le représentant permanent du préfet maritime pour l'exercice des missions de surveillance de la navigation maritime.

Un officier de permanence désigné par le directeur du CROSS est chargé, par délégation, de l'exécution de cette mission.

Décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, de la ministre de la défense et du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;

Vu la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 modifiée relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, notamment son article 1er ;

Vu la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises ;

Vu la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, modifiée par la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 et la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 ;

Vu la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, modifiée par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 et l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 ;

Vu la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 modifiée relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt et à la prévention des risques majeurs ;

Vu la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer ;

Vu le décret n° 74-968 du 22 novembre 1974 fixant l'organisation des commandements de zones maritimes ;

Vu le décret n° 91-671 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de la marine nationale, modifié par le décret n° 2000-579 du 21 juin 2000 et le décret n° 2003-991 du 16 octobre 2003 ;

Vu le décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer, modifié par le décret n° 96-1022 du 22 novembre 1996 ;

Vu le décret n° 2000-558 du 21 juin 2000 fixant l'organisation militaire territoriale ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

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.

Un arrêté du Premier ministre établit la liste des missions en mer incombant à l'Etat.