



**MINISTÈRES  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
COHÉSION DES TERRITOIRES  
MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **CONCOURS INTERNE ET EXTERNE D'OFFICIERS/ÈRES DE PORT**

**SESSION 2022**

**2022-OPCNE2CN-10  
2022-OPCNE2CN-20**

## **ÉPREUVE 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)**

**RAPPEL AUX CANDIDATS : AUCUN SIGNE DISTINCTIF NE DOIT APPARAÎTRE SUR  
LA COPIE ET LES INTERCALAIRES**

**ÉCRIRE À L'ENCRE BLEUE OU NOIRE EXCLUSIVEMENT**

**Ce dossier comporte 11 pages y compris cette page.**

## **A/ Sécurité et environnement (7 points)**

### **a/ Ballastage**

Lors d'une ronde d'un de vos officiers de port adjoints, celui-ci vous informe qu'un navire est train de déballaster dans le port.

#### **Question N °1**

- À quoi servent les ballasts sur un navire ?
- Quels sont les risques d'une opération de ballastage du point de vue de la sécurité du navire ?
- Connaissez-vous des opérations de ballastage qui ont conduit au naufrage du navire ?
- Quels types de navire sont les plus sensibles ?

#### **Question N°2**

- Du point de vue de l'environnement, quels sont les risques des opérations de ballastage ?
- Quelle est la réglementation en la matière ?
- Citez les diverses solutions pour traiter les eaux de ballast.

### **b/ Gaz à effet de serre et pollution atmosphérique des navires**



### **Question N°3**

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, une nouvelle réglementation concernant les navires existants va être mise en place par l'organisation maritime internationale, en vue de réduire les gaz à effet de serre.

- Expliquez ce que sont le nouvel indice EEXI et le nouvel indicateur CII
- Quelles seront les conséquences pour les armateurs de telles dispositions ?

### **Question N°4**

Un consignataire d'un navire équipé d'un épurateur de fumée (scrubber) à boucle ouverte vous demande la réglementation française en la matière avant de faire escale dans votre port.

- Expliquez brièvement comment fonctionne un épurateur de fumée et la différence entre un épurateur à boucle ouverte et à boucle fermée.
- Quel est l'intérêt de ces épurateurs de fumée ?
- Existe-t-il d'autres solutions que ces épurateurs de fumée pour respecter la réglementation de l'annexe VI de la convention Marpol ?
- Si oui, citez-les.
- Quelle réponse faites-vous au consignataire du navire ?

### **Question N°5**

Donnez votre avis sur l'alimentation électrique à quai des navires. Que pensez-vous du projet du port d'Ajaccio d'alimenter en électricité les ferries et les navires de croisière sachant que les moteurs thermiques alimentant la centrale électrique fonctionnent au fuel lourd ?

## **B/ Droit maritime et administratif (6 points)**

### **Question N°6**

Après avoir bloqué pendant 6 jours le canal de Suez fin mars 2021, la société japonaise Shoei Kisen Kaisha, propriétaire du navire **Ever Given** a déclaré le navire en avaries communes.

- Définissez l'avarie commune et énumérez les 4 conditions qui doivent être réunies pour qualifier l'avarie de commune ?
- Quelle en sera la conséquence pour les différents propriétaires des marchandises chargées à bord ?
- Que devront fournir ces propriétaires pour récupérer leurs marchandises ?

### **Question N°7**

Vous êtes de quart comme capitaine à la vigie du port du Havre, l'horloge affiche 2h30 en ce dimanche 27 mars 2022.

Lors de l'accostage dans l'écluse François 1<sup>er</sup>, un vraquier de 140 m en partance pour un port éthiopien endommage fortement une des portes de cette écluse. La proue du navire est très endommagée. Ce navire sous pavillon moldave appartient à une société immatriculée aux îles Marshall. Cette société ne possède que cet unique navire.

- Quelles mesures conservatoires prenez-vous ?
- Quelles mesures complémentaires pour protéger les intérêts d'Haropa Port, vont devoir prendre le commandant de port du Havre et le service juridique dans les jours qui suivent cet accident ?

### **C/Sûreté (7 points)**

### **Question N°8**

La mairie du port de Saint-Florent en Haute-Corse, exploitant du port de plaisance, décide de créer une installation portuaire au sein de ce port afin de dynamiser l'activité croisière.

Cette installation portuaire sera composée d'un ponton flottant pouvant accueillir 2 navettes de navire de croisière au mouillage.

Vous avez la charge d'expliquer au maire qui est l'autorité portuaire (AP) et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPP), la procédure à engager pour créer cette installation portuaire, sachant que le port n'est pas un port « ISPS » (listé dans l'arrêté du 11 août 2021 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports).

Dans vos explications, doivent apparaître la chronologie des arrêtés à prendre, les autorités compétentes pour les approuver et le contenu relativement détaillé de chaque arrêté.

Quelles seront les mesures de sûreté *minimales* à mettre en place pour le contrôle des passagers et des membres d'équipage à l'entrée de l'installation portuaire ?

Comment ces mesures de sûreté seront-elles financées ?

## Annexe 1

### **Arrêté du 11 août 2021 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports**

NOR : TRAT2124195A

ELI

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2021/8/11/TRAT2124195A/jo/texte>

JORF n°0189 du 15 août 2021

Texte n° 25

La ministre de la mer et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (modifié) relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, notamment son article 3, paragraphes 1 et 2 ;

Vu la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, notamment son article 2, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles R. 5332-4 et R. 5332-18,

Arrêtent :

#### **Article 1**

En application de l'article R. 5332-18 du code des transports, la liste des ports comprenant ouauxquels est rattachée au moins une installation portuaire soumise aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé, est fixée comme suit :

<b>DÉPARTEMENT OU COLLECTIVITÉ (*) D'OUTRE-MER</b>	<b>PORT</b>	<b>CODE DE LOCALISATION DES NATIONS-UNIES (UN/LOCODE)</b>
Nord	Dunkerque (grand port maritime)	FRDKK
Pas-de-Calais	Calais	FRCQF
	Boulogne-sur-Mer	FRBOL
Seine-Maritime	Le Tréport	FRLTR
	Dieppe	FRDPE
	Fécamp	FRFEC

	Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine tel que résultant de la fusion du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris	FRLEH
Calvados	Caen-Ouistreham	FRCFR
Manche	Cherbourg	FR CER
	Diélette	FR DIL
	Barneville-Carteret	FRBNV
	Granville	FRGFR
Ille-et-Vilaine	Saint-Malo	FRSML
Côtes-d'Armor	Saint-Brieuc - Le Légué	FRSBK
Finistère	Roscoff	FRROS
	Brest	FRBES
Morbihan	Lorient	FRLRT
Loire-Atlantique	Nantes - Saint-Nazaire (grand port maritime)	FRNTE
Vendée	Les Sables-d'Olonne	FRLSO
Charente-Maritime	La Rochelle (grand port maritime)	FRLRH
	Rochefort	FRRCO
	Tonnay-Charente	FRTON
Gironde	Bordeaux (grand port maritime)	FRBOD
Pyrénées-Atlantiques	Bayonne	FRBAY
Pyrénées-Orientales	Port-Vendres	FRPOV
Aude	Port-la-Nouvelle	FRNOU
Hérault	Sète	FRSET
Bouches-du-Rhône	Marseille (grand port maritime)	FRMRS

	La Ciotat	FRLCT
Var	Sanary-sur-Mer	FRYNR
	Toulon	FRTLN
	Saint-Tropez	FRSTP
	Saint-Raphaël	FRSRL
Alpes-Maritimes	Cannes	FRCEQ
	Antibes	FRANT
	Nice	FRNCE
	Villefranche-sur-Mer	FRVFM
Haute-Corse	Bastia	FRBIA
	L'Île-Rousse	FRILR
	Calvi	FRCLY
Corse-du-Sud	Ajaccio	FRAJA
	Propriano	FRPRP
	Bonifacio	FRBON
	Porto-Vecchio	FRPVO
Guadeloupe	Guadeloupe	GPPTP
Saint-Martin (*)	Galisbay	WWWMT
Martinique	Martinique (grand port maritime)	MQFDF
Guyane	Guyane (grand port maritime)	GFDDC
La Réunion	La Réunion (grand port maritime)	RELPT
Mayotte	Mayotte	YTLON

## **Article 2**

En application de l'article R. 5332-18 du code des transports, la liste des ports comprenant ou auxquels est rattachée au moins une installation portuaire soumise aux règles en vigueur en métropole en vertu des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé est fixée comme suit :

<b>COLLECTIVITÉ D'OUTRE-MER</b>	<b>PORT</b>	<b>CODE DE LOCALISATION DES NATIONS-UNIES (UN/LOCODE)</b>
Saint-Pierre-et-Miquelon	Saint-Pierre	PMFSP
	Miquelon	PMMQC
Saint-Barthelémy	Gustavia	GPSBH
Nouvelle-Calédonie	Nouméa (port autonome)	NCNOU

## **Article 3**

Selon les modalités d'application précisées à l'article R. 5332-4 du code des transports, est institué un comité local de sûreté portuaire dans chacun des ports mentionnés aux articles 1<sup>er</sup> et 2.

## **Article 4**

L'arrêté du 15 juillet 2019 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports est abrogé.

## **Article 5**

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 11 août 2021.

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Pour le ministre et par délégation :

L'adjoint au directeur des services de transport,

F. Agogue-Escare

La ministre de la mer,

Pour la ministre et par délégation :

L'adjoint au directeur des services de transport,

F. Agogue-Escare

## Annexe 2

### MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

**Procédure de gestion  
des escales de navires de croisière  
hors des ports listés  
dans l'arrêté ministériel du 11 août 2021**

**Représentants de l'État dans les départementaux littoraux et ultra-marins.**

**Section A/5.1 du code ISPS annexé au règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004 (modifié) relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.**

**Arrêté ministériel du 11 août 2021 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports.**

La liste des ports entrant dans le champ d'application de la législation relative à la sûreté portuaire a été définie par arrêté ministériel du 15 juillet 2019, pris en application de l'article R. 5332-18 du code des transports après consultation de vos services.

Sur demande des services de la Commission Européenne (DG MOVE), la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer est maintenant conduite, en tant qu'autorité nationale de sûreté maritime compétente, à préciser les procédures de gestion des escales des navires de croisière en dehors des ports listés dans l'arrêté en référence, dits « ports ISPS ».

La présente fiche d'information introduit de manière synthétique la procédure à suivre dans les différents cas possibles.

Deux cas peuvent se présenter quant aux escales des navires de croisières concernées, puisque :

1. Soit elles ont lieu dans un port maritime tel que régi par les dispositions du code des transports, avec une autorité portuaire clairement identifiée (collectivité territoriale dans le cas général), mais qui ne figure pas dans la liste définie par l'arrêté ci-dessus.
2. Soit elles ont lieu hors d'un port maritime tel que régi par les dispositions du code des transports, et, par conséquent, sans autorité portuaire identifiée.

**Il convient de noter que le terme « escale » ne signifie pas nécessairement ici que le navire concerné est accosté à un quai. Il peut s'agir aussi de mouvements de passagers, de biens ou de services effectués depuis ou vers le navire par des annexes (tenders), le navire restant au mouillage au large.**

**Dans tous les cas, la procédure repose sur la signature d'une déclaration de sûreté (Declaration of Security ou DoS dans le vocabulaire maritime international) ainsi que le prévoit la section A/5.2.5 du code ISPS.**

La différence entre les deux cas réside dans l'autorité signataire de ce document.

Pour mémoire, la DoS a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et le port (ou d'autres navires avec lesquels il y a interface) parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté. Il s'agit donc d'un document engageant la responsabilité des deux parties : navire / port.

**Le tableau ci-après définit les signataires de la DoS selon les cas :**

<b>Type d'escale</b>	<b>Autorité signataire de la DoS</b>
<b>Cas n° 1</b> : escale dans un port maritime avec une autorité portuaire clairement identifiée mais ne figurant pas dans la « liste des ports ISPS ».	L'autorité portuaire si le port est exploité en régie ou le concessionnaire du port en cas de délégation.
<b>Cas n°2</b> : escale hors d'un port maritime, sans autorité portuaire identifiée.	Le maire de la commune où le navire fait escale ou le chef coutumier ou le chef de tribu dans certaines collectivités d'outre-mer.

L'escale s'entend ici comme une interface entre le navire et la terre, c'est-à-dire le mouvement de personnes, de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire selon la définition donnée par l'article 2.12 du règlement européen en référence. La partie terrestre (port ou simple lieu de débarquement) est donc nécessairement impliquée durant ces escales.

**Dans ces conditions, l'autorité portuaire, le concessionnaire du port, le maire ou, dans certaines collectivités d'outre-mer, le chef coutumier ou le chef de tribu, selon le cas 1. ou 2. reste le signataire de la DoS - que le navire soit au mouillage dans la zone de compétence du préfet maritime, du préfet de département ou bien du maire.**

Il n'existe donc pas de lien entre l'autorité compétente pour la zone où le navire est potentiellement au mouillage (préfet maritime, préfet de département ou maire) et l'autorité signataire de la DoS.

- Pour mémoire, il peut arriver que des navires de croisière effectuent exceptionnellement des escales dans une installation portuaire régulièrement constituée au sens du règlement (CE) n° 725/2004, mais que le plan de sûreté de cette installation ne prévoit pas de mesures de sûreté particulières pour ce type d'escale. **Dans ce cas, une DoS sera signée par l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP).**

- Toutes les déclarations de sûreté signées en application de cette procédure seront conservées pendant 5 ans.

- La présente procédure ne s'applique qu'aux escales occasionnelles ou exceptionnelles. Si un même lieu d'escale est appelé à recevoir régulièrement d'une année sur l'autre des paquebots, il conviendra d'interroger les services du ministère chargé des transports sur la nécessité d'intégrer ce lieu dans la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports.