



27/10/2025

SECURITE MARITIME & PORTUAIRE

Col KOUADIO
ARSTM

INTRODUCTION

Il nous a été demandé de dispenser un cours de sécurité maritime et portuaire à des étudiants de niveau MASTER en Gestion des activités maritimes et portuaires. La sécurité maritime répond à la question suivante : Comment éviter le péril du navire, des marins, de la marchandise et de la pollution marine du a des facteurs accidentels ? Quant à la sécurité portuaire, elle répond à la question Comment éviter le péril destruction des ports du aussi des facteurs accidentels ? La réponse sera donnée à travers une première partie sur la sécurité maritime et une seconde partie consacrée à la sécurité portuaire.

Ce module destiné aux sédentaires du transport maritime sera articulé autour d'une double préoccupation à savoir. Comment éviter ou minimiser les accidents de navire en mer c'est-à-dire lors du transport des marchandises d'une part et d'autre part Comment éviter les accidents ou sinistres qui peuvent détruire l'enceinte portuaire ?

1ere PARTIE : LA SECURITE MARITIME

CHAPITRE I : GENERALITE SUR LA SECURITE MARITIME ET L'OMI

SECTION I : HISTORIQUE, DEFINITION DE LA SECURITE MARITIME ET DIFFERENTS TYPES D'ACCIDENTS

Paragraphe 1 : historique

L'histoire de la sécurité maritime est ancienne, cependant, on peut la lier à certains grands événements de mer du XX^{ème} siècle. Ainsi, en avril 1912, le Titanic un paquebot réputé insubmersible qui effectuait son voyage inaugural entre la ville de Southampton en Angleterre et New-York avec 2358 passagers sombra au large de terre –neuve, victime d'un heurt avec un iceberg. Deux enquêtes ont été diligentées ; la première a été menée par la commission sénatoriale des Etats-Unis et publiée le 28 mai 1912. Parallèlement à cette commission d'enquête, une autre analyse avait lieu de l'autre côté de l'Atlantique à Londres, du côté du ministère Britannique du Commerce, enquête qui se déroula du 2 Mai 1912 au Mercredi 3 Juillet 1912.

Les résultats des enquêtes ont permis d'établir que le représentant de l'armateur à bord du TITANIC a influencé la décision du commandant de ne pas réduire la vitesse malgré des alertes météorologiques signalant la présence d'iceberg dans les parages du TITANIC

La rapidité avec laquelle a sombré le navire dans une eau glaciale causa la disparition de plus de 1500 personnes (femmes, enfants, adultes, vieillards). Le monde entier découvre alors l'ampleur d'une catastrophe maritime.

Vu l'ampleur de la catastrophe qui a touché toutes les couches sociales dont beaucoup d'aristocrates Anglais, une conférence internationale prit place à Londres en 1914 soit 02 ans après et mis en évidence de nombreux facteurs accablants, qui associés, les uns aux autres ont entraîné cet événement de mer.

En prenant l'exemple du TITANIC, il est certain que dans l'esprit des armateurs et du grand public, ce paquebot était insubmersible. Il a fallu cette catastrophe pour révéler les nombreuses lacunes dans le domaine du compartimentage et de l'équipement des navires.

La catastrophe du TITANIC a donc finalement été le point de départ d'une synergie sécuritaire dans le domaine maritime et comme nous pourrons le constater, les améliorations dans le domaine de la sécurité maritime sont souvent le fruit d'une réflexion menée suite à une catastrophe maritime.

Deux leçons sont à tirer : **la première est l'hostilité de la mer car elle a occasionné d'un seul coup 1513 morts ; la seconde est la présence de nombreuses erreurs dans la construction et l'équipement du Titanic.**

Ainsi, cet événement de mer a conduit à l'élaboration de règles internationales obligatoires pour les navires marchands, règles englobant les domaines techniques de construction de navire, de détection incendie, d'équipement pyrotechnique et de drone de sauvetage dans le but d'améliorer le sauvetage de la vie humaine en mer. C'est la naissance de la sécurité maritime en tant que spécialité du transport maritime.

Au regard de cet événement malheureux qui a posé les jalons de la sécurité maritime, comment peut-on définir donc la sécurité maritime ?

Paragraphe 2 : Définition et Objectif de la sécurité maritime

A-Définition de la sécurité maritime

La sécurité maritime constitue un pan essentiel pour la survie de l'économie Maritime. C'est en raison de cela que l'OMI ne ménage aucun effort pour l'améliorer de manière continue. Le terme « sécurité maritime » doit être compris comme la sécurité maritime des navires de commerce à marchandise ou à passager. Il peut donc se définir comme un ensemble de règles visant à éviter tout ou au moins, à minimiser les accidents de navires et les dommages à l'environnement dus à **l'erreur humaine et aux pannes techniques lie a l'exploitation du navire.**

Ainsi, la sécurité maritime tend à **prévenir** les risques d'origines naturelles (tempête, typhon) ou provoqué par le non-respect des règles de navigation maritime (abordage, échouage, incendie) **dans l'exploitation du navire.** Les accidents maritimes impliquent le navire, les biens, l'environnement et les vies humaines. Sécuriser le transport en mer revient donc à préserver tous ces éléments.

Conséquence de la définition

Au terme de cette définition, il est à retenir que les incidents de sécurité ou accidents dus à la sécurité ne surviennent **pas pour des raisons politique, idéologique ou dans l'intention de nuire ou de paralyser l'activité maritime.**

Ces accidents arrivent par erreur humaine, par l'inobservation de certaines règles de construction, d'équipement ou de conduite de navire ou par des pannes techniques.

B- Objectif de la sécurité maritime

La sécurité maritime a pour objectif traditionnellement de protéger les personnes embarquées, **le navire, la cargaison des navires, la mer** et les vies humaines.

Paragraphe 3 : différents types d'accident de sécurité maritime

Certaines structures rattachées à l'OMI qui publient régulièrement la liste des accidents de navire. Quels sont les plus réguliers ou classiques ? On a :

- **Echouement** : c'est l'immobilisation accidentelle ou involontaire d'un navire sur un haut- fond ; c'est-à-dire à un endroit où le navire ne dispose plus assez de profondeur d'eau sous sa coque pour naviguer. Elle a généralement lieu non loin des côtes
- **L'abordage** : désigne à l'origine un heurt entre navires en mer, Elle diffère d'une collision.
- **Collision** désigne un heurt entre un navire et une structure physique qui peut être un quai, un appontement
- **L'incendie et l'explosion** : L'incendie est un feu qui peut naître des certaines matières confinées qui empêchent la chaleur de sortir et qui peut provoquer un incendie alors que l'explosion est l'inflammation soudaine d'une atmosphère saturée de gaz.
- **Le naufrage** : c'est la perte totale ou partiel d'un navire par accident en mer. Le navire va au fond de l'eau. **La perte** à lieu à la suite de dommage ou de défaillance de la coque ou des machines)

La sécurité maritime à travers sa définition laisse transparaître clairement qu'elle est un ensemble de règles à observer pour le succès du transport maritime international. La question qui se pose est de savoir quel est l'organisme qui crée les nouveaux textes ou fait évoluer les anciens en faveur de l'amélioration de la sécurité maritime. La réponse à cette interrogation est **l'Organisation Maritime Internationale (OMI).**

SECTION II : L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies qui jusqu'en 1982 s'appelait **Organisation Intergouvernementale Consultative de la navigation Maritime (IMCO)**. Elle avait pour mission de promouvoir, dans les transports maritimes la sécurité, la sûreté, le respect de l'environnement et l'efficacité. D'où son leitmotiv libellé comme suit : **SECURITE, SURETE ET EFFICACITE DE LA NAVIGATION SUR DES OCEANS PROPRES.**

Paragraphe 1 : Création et Objectif de l'OMI

A- Historique de la création de l'OMI

A la fin des années 40, chaque nation maritime possédait sa propre législation maritime, les standards étant ainsi très différents et parfois contradictoires entre les Etats. Cette situation était très dommageable à la sécurité maritime.

L'accident du Titanic en 1912 montra à la face du monde l'inadéquation entre les normes de sécurité prescrites et les besoins d'une action concertée. Il fut alors reconnu par tous, la nécessité pour la communauté internationale de prendre des mesures en vue d'uniformiser et d'harmoniser les règles de sécurité des navires. C'est tout logiquement que la création d'une institution internationale fût à l'ordre du jour, afin de mettre en commun les préoccupations des états en matière de transport maritime.

En février 1948, dans la foulée de la création des autres agences des nations unies telles que l'UNESCO en 1945 et l'OMS en 1947, une conférence internationale fut organisée à Genève en Suisse et deux semaines plus tard, la convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) fut adoptée consacrant ainsi la victoire des partisans de la création d'une organisation de coopération maritime internationale. **L'OMI est donc créée en 1948.** En définitive, c'est après le retrait des dispositions gênantes et encombrantes, que la convention portant création de l'OMI entra en vigueur **le 17 mars 1958**, c'est à dire 10 ans après la signature de la convention. Toutefois les participants ont obtenu que la nouvelle organisation ne s'intéresse qu'aux problèmes techniques tels que **la sécurité et la pollution** à l'exclusion des problèmes économiques et sociaux qui étaient très importantes pour les puissances maritimes de l'époque.

B –Objectif de l'OMI

Objectif principal de l'OMI est l'élaboration, l'adoption et harmonisation de plusieurs instruments juridiques relatives à la sécurité en mer et à la prévention de la pollution du milieu marin par les navires : d'où son leitmotiv mondialement connu « une navigation plus sûre sur des océans plus propres »

Ces instruments juridiques sont les conventions internationales et leurs protocoles, les recueils de règles, les codes, et les recommandations. A ce jour l'organisation compte 174 membres dont la côte d'ivoire et 3 Etats associés : Hong-Kong, Iles Féroé et Macao

La création de l'Organisation Maritime Internationale marque une importante évolution dans l'élaboration de la réglementation internationale de la sécurité en mer. L'OMI est en charge de la sécurité de la navigation (protection de l'environnement, sécurité des biens et sauvetage de la vie humaine).

Paragraphe 2 : Structure de l'OMI

L'organisation de l'OMI comprend : **l'Assemblée, le Conseil, le secrétariat et 5 principaux comités techniques** dont l'action est supportée par **9 sous-comités**.

A-Présentation des organes principaux de l'OMI

1-L'Assemblée

L'assemblée est l'organe directeur de l'organisation, elle est composée de tous les Etats membres qui sont au nombre de 174 à ce jour. La plus importante de sa tâche est l'élection de son président et de ses deux vice-présidents.

Elle se réunit une fois tous les deux ans en session ordinaires mais également en session extraordinaire en cas de nécessité.

L'Assemblée est responsable de :

- l'approbation des programmes de travail,
- du vote du budget,
- des problèmes de finance

En fin, ce sont les membres de l'assemblée qui élisent les membres du conseil à chaque session de l'assemblée.

Les langues officielles de l'assemblée et donc de l'OMI sont : chinois, anglais arabe, français, russe, espagnol.

2-Le conseil

Le conseil est l'organe exécutif de l'organisation, il est composé de 40 membres élus par l'assemblée à chacune de ses sessions.

En effet, entre deux sessions, il revient au conseil d'exercer toutes les attributions de l'assemblée, à l'exception des fonctions relatives à la rédaction de la recommandation aux Etats membres dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin, fonction exclusivement réservée à l'assemblée.

Les autres fonctions du conseil sont les suivantes :

- Coordonner les activités de l'organisation
- Préparer les programmes de travail et le budget de l'organisation afin de les soumettre à l'assemblée
- Recevoir les rapports et les propositions des comités et autres organismes à l'effet de les soumettre à l'assemblée et aux Etats membres avec les commentaires appropriés ;
- Procéder à la nomination du secrétaire General de l'organisation qui sera par la suite approuvé par l'assemblée.

3- Le secrétariat

Le secrétariat de l'OMI est placé sous la direction du Secrétaire General qui est nommé par le conseil et approuvé par l'assemblée. Le secrétaire général travaille avec un personnel estimé à environ 300 fonctionnaires tous basés au siège. L'actuel secrétaire général de l'organisation est M. Kitak Lim de nationalité coréenne. Il a été nommé depuis le 1^{er} janvier 2016 pour un mandat de quatre ans et reconduite une seconde et dernière fois. Ainsi son mandat s'achèvera le 31 décembre 2023. Depuis quelques années l'OMI dispose de coordinateur régional dont trois sont en Côte d'Ivoire, au Kenya et au Ghana.

B- fonctionnement de L'OMI

C'est généralement les Sous-comités et comités composés des représentants des Etats membres qui se chargent de la mise en œuvre initiale des travaux d'adoption des instruments de l'OMI.

Par ailleurs l'OMI a conclu un ensemble d'accords formels de coopération avec une trentaine d'organisations intergouvernementales et accordé un statut consultatif à plus d'une soixantaine d'organisations non gouvernementales dont

ISO (International Organisation for standardisation). Ces organes peuvent participer aux travaux des divers organes en qualité d'observateurs mais ne disposent d'aucun droit de vote.

1- La procédure d'adoption

Au sein des organes, les Etats membres examinent l'évolution de la navigation maritime et d'autres activités connexes et peuvent, dans le cadre de l'un ou l'autre évoquer la nécessité d'adopter une nouvelle convention ou de modifier des conventions existantes.

Normalement la suggestion est formulée dans le cadre de l'un des comités, ceux-ci se réunissent plus fréquemment que les organes principaux. En cas d'accord au sein d'un comité, la proposition est soumise au conseil et le cas échéant à l'assemblée.

Si l'assemblée ou le conseil, donne l'autorisation de poursuivre les travaux, le comité compétant examine de manière approfondie la question et rédige ensuite un projet d'instrument.

Les travaux des comités et sous-comités sont menés à bien par les représentants des Etats membres de l'organisation. Les avis et conseils des organisations intergouvernementales qui entretiennent des relations de travail avec l'OMI sont également accueillis favorablement au sein de ces organes. En effet, bon nombre d'entre elles ont une expérience directe des divers questions examinées et son donc à mesure d'aider concrètement l'OMI dans ses travaux.

2- budget de l'OMI

Le budget de l'OMI est estimé environ à 49 730 300 livres sterling. Contrairement aux organisations internationales des nations unies dont la participation au budget est basée sur la capacité contributive de chaque Etat, la contribution au budget de l'OMI est calculée sur la base du tonnage global de la flotte marchande de chaque Etat membre. Les pays sans flotte maritime payent un forfait.

Liste des pays ayant la plus grande contribution au budget de l'OMI est :

Pays	Montant en livres	pourcentage
Panama	4, 418,927	10,75%
Liberia	1, 913,117	8,12%
Bahamas	1, 184,527	5,02%
Grade Bretagne	1, 123,294	4,76%
Grèce	977,960	4,15%
Singapour	968,209	4,11%
Iles Marshall	940,471	3,99%

CHAPITRE II : LES TEXTES ET LES ACTEURS DE LA SECURITE MARITIME

SECTION I : LES TEXTES REGISSANT LA SECURITE MARITIME

Paragraphe 1 : les textes internationaux

L'OMI ne possède pas le pouvoir d'adopter elle-même des conventions internationales, elle utilise ses prérogatives pour inciter les Etats à se réunir en vue d'adopter une convention internationale dans le domaine de la sécurité maritime. Ainsi, on dénombre plus de 40 **conventions** et **protocoles** et plus de 800 recommandations.

a- Les conventions

Définition de convention maritime : Depuis la fin du XIX^e siècle, des associations privées se sont efforcées, dans le cadre de rencontres appelées conférences, de codifier le droit maritime

❖ La convention SOLAS

La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, plus connue par son abréviation anglaise de SOLAS (Safety Of Life At Sea), est la « **grande** » convention généraliste du droit maritime. Contrairement à son intitulé réducteur, elle traite tout autant de la sauvegarde des biens (navires et cargaisons) que des vies humaines.

Elle réunit en son sein une part importante des règles techniques. Mais il arrive aussi souvent qu'elle renvoie, en leur donnant force obligatoire, à d'autres textes plus spécialisés sous la forme de « recueils », « codes », et d'autres opuscules diffusés par l'OMI.

La convention SOLAS actuellement en vigueur l'est depuis le 25 mai 1980 après avoir été adoptée en 1974. De très nombreux amendements sont aussi entrés en vigueur depuis l'adoption du texte initial. Il existe également un protocole SOLAS de 1988 entré en vigueur le 3 février 2000. D'autres conventions SOLAS avaient précédemment été adoptées en 1960, 1948, 1929, 1914.

En fait, les dispositions techniques de SOLAS sont contenues non dans la convention proprement dite, mais dans une Annexe comprenant 12 chapitres, où

sont réunies les véritables règles techniques ; et qui constituent un véritable guide : **SOLAS 74 et ses protocoles de 78 et 88**, couvrant les éléments suivants :

- Des dispositions générales ;
- La construction : compartimentage, stabilité, machines et installations Électrique prévention et extinction des incendies ;
- Engins et dispositifs de sauvetage ;
- Radiocommunications ;
- Sécurité de la navigation ;
- Transport de grains et de certaines autres marchandises ;
- Transport des marchandises dangereuses (code IMDG) ;
- Sécurité des navires à propulsion nucléaire ;
- Sécurité de gestion des navires (code ISM) ;
- Mesures spéciales propres à améliorer la sécurité des navires (Inspections).

❖ La convention STCW

La sécurité maritime passe aussi par le facteur humain car a-t-on coutume de dire que des marins non formés sont des dangers pour eux-mêmes, le navire, la cargaison et la mer. La convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de la délivrance des brevets et de veille est plus connue d'après son abréviation anglaise de STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) a été adoptée pour la standardisation de la formation et la qualification des équipages des navires.

La convention STCW adoptée le 7 juillet 1978 montre la prise en compte par l'OMI de l'élément humain. Cette avancée dans la prise en compte du facteur humain doit toutefois être nuancée. La plupart des dispositions de cette convention ne sont pas contraignantes.

Une révision de la convention STCW semblait nécessaire pour mieux prendre en Compte le facteur humain. Au vu des difficultés de faire appliquer la convention STCW par les différents Etats parties, l'idée d'une révision finit par aboutir avec la tenue d'une conférence diplomatique à l'OMI du 26 juin au 7 juillet 1995. La nouvelle convention est entrée en vigueur le 1^{er} février 1997.

La convention révisée prévoit un mécanisme de contrôle qui vise à renforcer les obligations de l'Etat du pavillon. Ce dernier doit communiquer à l'OMI les

renseignements sur la manière dont il compte donner effet sur le plan juridique aux dispositions de la convention. Il doit donner une description générale des cours, des différentes formations.

Il doit expliquer les mesures prises pour prévenir la fatigue et assurer la communication à bord. L'Etat du pavillon doit, conformément à la règle 1/8 s'assurer que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance des brevets font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. L'Etat du pavillon doit enfin, conformément à la règle 1/5 prendre les sanctions disciplinaires et pénales à l'égard des contrevenants c'est-à-dire les compagnies, capitaine, navigants...

Pour rendre obligatoires les dispositions de la convention, l'OMI a annexé un code STCW à la convention. Le code STCW, séparé en deux parties, regroupe les exigences techniques. Il s'agit de :

- les normes de formation des gens de mer :
- la formation de base
- la formation générale relative à la sécurité des gens de mer
- les formations requises pour les navires particuliers la procédure d'évaluation et de contrôle des compétences :
- vérification des brevets et certificats
- vérification du niveau de compétence l'effectif à bord
- la limitation du quart
- les circonstances exceptionnelles
- la planification du voyage
- le quart à la passerelle et à la machine
- le service de garde au port

Les résultats de plusieurs études sur les causes des accidents maritimes sont sans appel ,80 % des accidents en mer ont comme origine directe les marins embarqués à bord. Les défaillances structurelles ou techniques peuvent participer à la survenance d'accidents mais ne sont directement responsables qu'à moindre mesure. L'erreur humaine, « la mauvaise manœuvre » expliquent en grande partie l'insécurité en mer. Ce fût le cas de l'EXXON VALDEZ, du SCANDINAVIAN STAR, du BRAER entre autres. Le facteur humain a un rôle déterminant dans la gestion de la crise et dans les actions à mener.

❖ La convention COLREG

L'unique texte encadrant la prévention de l'abordage est celui de la Convention COLREG adoptée le 20 octobre 1972. Ces règles sont entrées en application le 15 juillet 1977. Elles ont remplacé les règles de route initialement insérées à la Convention SOLAS de 1960. La Convention COLREG énonce une série de trente-huit règles divisées en cinq sections. Ces règles, laissent une large place à l'interprétation des situations nautiques par l'officier de quart.

Le texte de COLREG peut être vu comme la « bible » de l'officier de quart. Il établit des privilèges sur les manœuvres à effectuer, en fonction de la situation nautique des navires ou du type de navire. L'officier chef de quart doit savoir exactement, suivant la situation nautique qu'il observe, quelle sera la manœuvre qu'il devra entamer pour éviter un abordage. C'est seulement s'il connaît ces règles que ce dernier pourra assurer son quart de navigation en toute sécurité.

La formation à la Convention COLREG à un avantage de tout premier ordre, en effet, les règles qu'elle édicte sont internationales et normalement connues et respectées par tous. Ainsi, un officier de nationalité A navigant sur un navire battant un pavillon B, appliquera les mêmes règles que l'officier de nationalité C chef de quart sur un navire battant le pavillon d'un état D.

Pour que les futurs officiers soient formés de manière uniforme à la prévention de l'abordage, la Convention STCW a introduit une obligation de formation dans ce domaine. Une des premières nécessités de cet apprentissage se retrouve dans le Code STCW dans les « Principes à observer lors du quart à la passerelle ». Un de ces principes énoncé par l'article 12 prévoit que l'officier chargé du quart sera « responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire et du respect du Règlement international pour prévenir les abordages ». Le Code pose donc ces deux principes essentiels à respecter lors du quart à la passerelle. L'un d'eux étant le respect de l'application du règlement pour prévenir les abordages en mer.

❖ La convention MARPOL

La sécurité maritime concerne traditionnellement la sécurité des personnes embarquées, la sécurité du navire et de la cargaison des navires. La protection de l'environnement est une préoccupation récente de la société internationale. La

notion de protection apparaît plus précisément à la fin des années 1960 à la suite d'une prise de conscience de l'opinion publique de la nécessité de préserver la mer.

La sécurité maritime est une notion ancienne qui a fait l'objet de nombreuses réglementations, alors que la protection de l'environnement est une notion récente qui commence à être effective. La protection de l'environnement marin peut être envisagée comme un moyen pour les navires pétroliers d'éviter des accidents pouvant polluer la mer. En somme une sécurité maritime renforcée passe aussi par une protection de l'environnement maritime contre toutes les formes de pollution.

L'OMI va agir en faisant adopter la Convention MARPOL 1973-1978. Ainsi, en 1992, de nouvelles règles de construction de navires spécifiant des techniques en matière de double coque ont été adoptées. MARPOL est donc la convention pour la prévention de la pollution par les navires adoptée par la conférence internationale sur la pollution des mers convoquée par l'OMI le 02 novembre 1973. Cette convention a été adoptée par rapport aux événements pouvant entraîner le rejet de substance nuisible.

La cote d'ivoire a ratifié la convention MARPOL par le décret n° 87-777 du 28 juillet 1987 et entrée en vigueur le 19 mai 2005. Les déversements délibérés d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires, par négligence ou accidents constituent une source grave de pollution. Aussi, pour réduire ou mettre fin à cette pollution, les Etats ont-ils décidé d'établir des règles de portée universelles à travers l'adoption de la convention MARPOL.

La convention s'applique aux pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes dont le contrat de construction est passé le 6 juillet 1993 ou après cette date. Les violations des dispositions de la convention MARPOL commises dans un pays ayant ratifié la convention sont sanctionnées par les lois de ce pays. Toutefois le pays doit fournir à l'Etat du pavillon les preuves qui sont en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.

❖ La convention MLC 2006

La Maritime Labour Convention 2006 adoptée en 2006 et entrée en vigueur en 2013, est généralement considérée comme le «quatrième pilier» du régime réglementaire international visant à garantir un transport maritime qui complète les instruments clés de l'OMI, à savoir: la Convention internationale de 1974 pour

la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'amendée (Convention SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle qu'amendée (Convention STCW) et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée (Convention MARPOL). La convention du travail maritime, 2006, de l'OIT (MLC, 2006) a été adoptée par la Conférence internationale du Travail (CIT) à sa 94^e session (maritime), en février 2006. Elle porte sur la Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

La Maritime Labour Convention, 2006, s'applique à tous les gens de mer, qu'elle définit comme « les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique », y compris aux membres de l'équipage chargés de la navigation ou de l'exploitation du navire, ainsi qu'au personnel hôtelier et au personnel de cuisine et de table travaillant à bord. Etant donné que les gens de mer vivent et travaillent sur des navires, les prescriptions en matière de Santé, Sécurité au Travail sont à mettre en rapport avec d'autres dispositions de la convention, telles que les dispositions de la règle 3.1 et le code correspondant concernant le logement et les loisirs, et les dispositions de la règle 1.1 et le code correspondant concernant l'âge minimum.

B : Quelques codes

- Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG, 1965)
- Recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, (1965)
- Code international des signaux, (1965)
- Recueil international des règles sur les transporteurs de gaz (IGC ,1983)
- Code international de gestion de la sécurité (ISM ,1998)
- Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS ,2002)

Paragraphe 2 : les textes nationaux

En Côte d'Ivoire, le texte qui parle de la sécurité maritime est la loi n°2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime ivoirien. Le Code maritime ivoirien reprend pour l'essentielle les conventions internationales. Ainsi on a les articles suivants :

Article 300 : Les principes généraux de sécurité et de sûreté font l'objet de textes réglementaires plus détaillés dans leur ensemble ou sur un aspect particulier, toutes les fois que de besoin notamment pour :

- les navires à passagers de navigation nationale ;
- les navires de charge de taille inférieure aux minima des conventions internationales ;
- les bateaux de navigation intérieure ;
- les navires de pêche selon la zone de navigation ;
- les navires de servitude ;
- les navires de plaisance

✓ **Les règles pour prévenir les abordages**

Article 296 : Pour l'application du présent titre, on entend par règles de sécurité et de sûreté aux navires, l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté contenues dans les 55 conventions internationales en vigueur en Côte d'Ivoire, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Article 297 : Les navires de charge ivoiriens effectuant des voyages internationaux en mer et ayant une capacité supérieure ou égale à 500 tonneaux de jauge brute et tout navire à passagers effectuant une navigation internationale ainsi que les navires de charge de plus de 300 tonneaux de jauge brute et effectuant des voyages en mer pour les équipements radioélectriques sont soumis aux dispositions des conventions internationales en vigueur en la matière

- d'un certificat de sécurité radiotélégramme ou radio téléphonique et signaux optiques ;
- d'un certificat de jauge ;
- d'un certificat de dératisation ;
- d'un certificat de gestion de la sécurité ;
- d'un document de conformité au code I.S.M.

SECTION II : LES ACTEURS DE LA SECURITE MARITIME

Les acteurs de la sécurité sont nombreux et diversifiés. Chaque acteur doit agir selon les normes juridiques relatives à **l'application des conventions, des règles, des codes et recommandations de l'OMI**. Cette définition nous permet

d'entamer une réflexion sur les différents acteurs de la sécurité maritime qu'ils soient **Etatiques** ou **privés**.

Paragraphe 1 : acteurs publics

Les acteurs publics de la sécurité maritime sont les Etats

A- L'Etat du pavillon

Le pavillon est le drapeau de l'Etat auquel est rattaché le navire. Selon la convention de Genève de 1958 sur la haute mer et la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, « **les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis a sa juridiction exclusive en haute mer** ».

Le contrôle des normes et règlements de sécurité maritime consiste essentiellement **en un contrôle des navires**. Depuis quelques années maintenant, le management d'un navire et de manière plus étendue le management de la société de l'armateur, est également considéré comme un élément clé de la sécurité maritime.

Le premier niveau de contrôle en matière de sécurité maritime se trouve donc être **l'Etat du pavillon** pour ce qui concerne les navires battant pavillons de cet Etat et par extension, l'Etat dans lequel est enregistré et immatriculé le navire.

Les règles coutumières du droit de la mer confient le contrôle des navires à l'Etat du pavillon, **cette compétence repose en fait sur le principe de la territorialité**. Ainsi, la convention de 1958 sur la haute mer et son **art 5 al. 1**, impose aux Etats du pavillon l'obligation de s'assurer que les règles de sécurité sont effectivement appliquées à bord des navires relevant de leur autorité.

L'obligation du contrôle par l'Etat du pavillon est encore repris dans les deux conventions de l'OMI que sont **la convention internationale SOLAS du 17 Juin 1960 et la convention internationale MARPOL du 2 Novembre 1973**, ces conventions qui prévoient **trois types d'obligations**, la première concernant les **visites et inspections des navires**, la deuxième est la **délivrance des certificats correspondants** et la dernière est l'**obligation de mener une enquête après un accident maritime qui survient a un des navires battant son pavillon** .

Au niveau des visites, il faut que ses visites portent sur l'intégrité structurelle et physique du navire. On peut citer ainsi la visite initiale avant la mise en service

du navire, la visite périodique qui se fait à intervalle régulier, la visite annuelle qui porte sur l'état général du navire chaque année et les visites supplémentaires qui ont lieu chaque fois qu'il y a des réparations importantes. Les enquêtes qu'elles doivent établir le déroulement des faits, d'identifier les circonstances et les causes afin de prévenir d'autres accidents.

B- L'Etat du port

À la différence de l'Etat du pavillon chargé de faire appliquer la réglementation en vigueur aux navires arborant son pavillon, le contrôle par l'Etat du port concerne les inspections des navires étrangers par les autorités de l'Etat propriétaire du port, afin de s'assurer que ce navire respecte les normes internationales en vigueur tant sur le plan technique qu'humain et maintenant sur le plan de la gestion.

Les bases juridiques du contrôle par l'Etat du port sont fournies par tous les instruments pertinents de l'OMI à savoir : la convention SOLAS, la convention 147 de l'OIT portant sur le temps de travail à bord des navires, la convention MARPOL de 1974, la convention STCW portant sur la formation des gens de mer, la convention COLREG pour prévenir les abordages, la convention LOAD LINES 66 portant sur les lignes de charge ...

En fait, le contrôle par l'Etat du port a été nécessaire pour pallier les déficiences ou négligences de certains Etats du pavillon à remplir ses obligations notamment, ses obligations de contrôle et d'inspection. Or ces mêmes Etats ont ratifié promptement la plupart des réglementations internationales.

Le contrôle par l'Etat du port sert aujourd'hui de rôle de « gendarme » sur la scène maritime car c'est l'Etat du port qui va inspecter les navires étrangers qui fréquentent ses ports, demander l'examen des certificats et procéder à des inspections plus approfondies s'il estime qu'il y a un risque pour la sécurité. Il a le droit de fixer des conditions, quant à l'autorisation d'appareiller s'il estime qu'un navire est dangereux pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou pour l'environnement.

Le seul moyen pour s'assurer que le navire possède des structures en bon état reste le contrôle des certificats de classe qui font suite aux visites des navires ou réparation en sec. Pour les contrôles et d'inspections, il est nécessaire que les inspecteurs soient suffisamment nombreux et qualifiés, En Côte d'Ivoire, c'est le

corps des **Administrateurs des Affaires Maritimes et Portuaires** qui fait ce contrôle. Le contrôle de la sécurité maritime peut être aussi effectué par des acteurs privés dans certains pays.

Paragraphe 2 : les acteurs privés

Nous allons étudier l'action des organismes privés qui tiennent un rôle primordial dans le secteur de la sécurité maritime. Il s'agit des **sociétés de classifications, des affréteurs et des armateurs.**

A- les sociétés de classification

Le premier des acteurs privés qui possède un rôle à jouer en matière de sécurité maritime est donc la société de classification. Les sociétés de classification jouent un rôle de conseil vis-à-vis des Etats et des professionnels.

De nos jours, les sociétés de classification possèdent deux fonctions, l'une de contrôle du respect de la réglementation technique en matière de construction de navire et l'autre de certification pour les différents Etats du pavillon pour lesquels elles possèdent une accréditation. Les sociétés de classification sont entre autres le **Bureau Veritas, le DNV, le Germanischer Lloyd et le Lloyd's register of Shipping** et autres.

B - les armateurs

De la mentalité des armateurs dépend la qualité du secteur maritime et donc la sécurité maritime. Le milieu du transport maritime étant un milieu soumis à la concurrence ; les armateurs qui cherchent à faire du profit, se doivent donc d'avoir des navires conforme aux normes de sécurité. C'est ainsi que l'on assiste actuellement au renouvellement quasi imposé de la flotte pétrolière par des navires double coque, les armateurs propriétaires de ces unités récentes le besoin d'entretenir convenablement

C-Les affréteurs

L'affrètement est un système très répandu dans le transport d'hydrocarbure et de produits chimiques. Il s'agit de posséder des pétroliers en bon état, au bon endroit et au bon moment.

Pour le cas du transport d'hydrocarbure, de nombreuses « majors » possédaient leur propre flotte de pétroliers pour transporter leur propre produit. Mais aujourd'hui, nombreuses sont celles qui se sont désengagées du management de navire pour se tourner exclusivement vers l'affrètement, ce système a l'avantage, d'affréter des navires sécurisés et dans les normes car aucun affréteur ne voudra affréter un navire défectueux.

CHAPITRE III : LES ACTIVITES DE SECURITE MARITIME ET LA SECURITE DE LA NAVIGATION

SECTION I : LES CONTROLES

Paragraphe 1 : Les agents du contrôle

En Côte d'Ivoire, le contrôle par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat port est assuré par des fonctionnaires inspecteurs **de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires**. On les appelle **inspecteurs du flag state contrôle et du port state contrôle**.

Les inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port doivent avoir des connaissances aigües dans la construction navale, l'équipement des navires de commerce, des conventions internationales de l'OMI et une pratique correcte et régulière de l'anglais. Le contrôle des navires par l'Etat du port s'applique aux navires couverts par les conventions telles que : SOLAS, MARPOL, STCW, c'est-à-dire ayant au moins **500 tjb** et effectuant des **voyages internationaux**.

Paragraphe 2 : le déroulement du contrôle et les mesures à prendre

A- Le déroulement du contrôle

Les inspecteurs du contrôle par l'Etat du port font leur contrôle à plusieurs niveaux que sont : Au niveau du pont (la passerelle), Salle machine et La coque générale du navire

Ainsi dès leur accès au navire, les inspecteurs présentent leurs documents d'identité prouvant qu'ils sont à bord pour un contrôle par l'Etat du port et commence la vérification des différents certificats des divers équipements de sécurité maritime. Ils peuvent donc voir les certificats radio, les certificats des équipements tels les radars, AIS, le Navtex, IPERB, VDR, ECDIS, etc. Lorsque

les certificats sont expirés ou non valables, des vérifications physiques des équipements sont faits. Par ailleurs, les inspecteurs vérifient aussi le livret professionnel des marins, leurs diplômes et leurs conditions de travail sur le navire. Les moteurs de la salle machine sont aussi contrôlés tout comme l'état général de la salle machine y compris les machines auxiliaires et les sources d'énergie de secours. Les radeaux de sauvetage et autres équipements nécessaires à la navigation sont aussi vérifiés.

Au fur et à mesure que les inspecteurs montent vers la cabine du capitaine ils se font une idée de l'état d'entretien de la coque et des équipements présents sur le navire. Si le contrôle montre que les certificats sont en cours de validité et les observations visuelles montrent que le navire satisfait aux prescriptions de l'OMI, alors le contrôle peut être écourté pour ne pas donner l'impression d'abuser de sa position d'autorité de contrôle. **Cette précision répond à la préoccupation de ne pas retenir ou retarder indument un navire.**

B- Les mesures à prendre

Les mesures à prendre dans le cadre d'un contrôle de navire par l'Etat du port sont essentiellement de deux ordres.

- **Si** les équipements de sécurité maritime présents sur le navire sont en bon état et fonctionnent correctement comme le veut l'OMI, alors les inspecteurs délivrent un rapport faisant état de ce que les équipements fonctionnent conformément aux exigences des conventions internationales. Alors le navire est autorisé à continuer ses voyages.

Si, dès le début du contrôle les impressions laissent entrevoir que le navire présente de véritables dangers en ce qui concerne ses équipements, alors le capitaine du navire est informé d'un contrôle plus détaillé et plus complet qui peut prendre plusieurs heures.

Si les résultats du contrôle prouvent qu'il y a assez de défaillances des équipements de sécurité au point de mettre en danger le navire, les marins, la cargaison et un risque élevé de dommage pour le milieu marin, alors une interdiction d'appareillage est notifiée au capitaine ou au représentant de l'armateur. Il est donc fait un rapport au capitaine ou à la compagnie de réparer **obligatoirement** son navire avant de prendre la mer.

SECTION II : LA SECURITE DE LA NAVIGATION

De nombreuses études menées par L'OMI d'une part et d'autre part, plusieurs enquêtes maritimes ont démontré qu'en plus des **défaillances techniques** et des **erreurs humaines**, la majorité des accidents maritimes (abordage, échouage etc.) a été causée par les **défaillances de la navigation**.

On entend par sécurité **de la navigation l'ensemble des moyens** mis en œuvre obligatoirement par **les Etats, le commandant du navire** et les **équipements nécessaires** pour faciliter et réussir le voyage en mer.

Paragraphe 1 : les obligations des états côtiers à terre

Les obligations des Etats côtiers qui consistent à prendre des dispositions pour protéger le transport maritime se situent à deux niveaux que sont à terre et en mer.

A terre et selon les prescriptions de l'OMI, l'Etat côtier doit avoir des équipements d'aide à la navigation. Il s'agit de moyens de communication tels que les stations radio et les systèmes satellitaires ainsi que des équipements GMDSS (Global) pour la recherche et le sauvetage.

En outre l'Etat côtier doit disposer d'un service hydrographique pour les informations nautiques nécessaires à la sécurité de la navigation, d'un service météorologique (renseignements recueillis auprès des navires analysés et diffusés) et d'un service de recherche et de sauvetage.

L'Etat côtier doit en outre veiller à ce que les navires battant leur pavillon aient des effectifs minimaux de sécurité. Il s'agit d'un nombre minimal de marin qu'il faut pour faire fonctionner le navire.

Paragraphe 2. Les obligations des états côtiers en mer

L'Etat côtier doit équiper sa mer territoriale par des balises, des bouées et produire des cartes marines à la disposition des commandants de navires. Le balisage de la mer indique la route à suivre aux navires. Il a aussi pour but de signaler aux navigateurs les dangers qui pourraient être invisible (parce que la mer les recouvre). Les marques de balisage peuvent être fixes ou flottantes. Lorsqu'elles sont flottantes, on parle alors de bouées et lorsqu'elles sont fixes il s'agit de tourelles construites sur des roches.

Ces balises doivent fonctionner de jour et de nuit, leur maintenance doit se faire régulièrement. L'Etat côtier doit construire des phares pour aider à la navigation et éviter les accidents.

Par ailleurs, l'Etat côtier doit veiller à l'utilisation d'une langue unique de travail a bord du navire pour que les membres d'équipage s'entendent et communiquent ensemble pour la manipulation des équipements de sécurité et de la navigation

Le rôle de la communication dans la sécurité maritime

Relativement à la Communication les marins savent que nombre de cas d'accidents maritimes sont liés à un défaut de communication et de maîtrise du vocabulaire standardisé de l'OMI par des équipages cosmopolites et hétérogènes.

La communication est un élément très important dans la sécurité maritime pour plusieurs raisons ; mais la raison essentielle est qu'elle permet aux membres d'équipages de parler une seule et unique langue sur le navire dans l'objectif de mieux s'entendre pour faciliter l'exécution des différentes tâches a bord. Pour ce faire, **l'anglais et un alphabet phonétique international ont été retenus par l'OMI pour faciliter l'accomplissement du travail dans le transport maritime et spécialement a bord des navires.**

L'alphabet phonétique international permet de transmettre avec moins de risque d'erreur et dans toutes les langues certains mots tels que (nom du navire, indicatif, abréviation etc.) transmis par radiotéléphonie. Les mots ou les nombres sont épelés en faisant correspondre chaque lettre à un mot reconnu dans le langage international et qui « passe bien » en phonie.

Par exemple, le mot **navire** sera épelé comme suit « November-Alpha-Victor-India-Romeo –Echo »

Tableau d'épellation de l'alphabet phonétique international

Lettre à transmettre	Mot du code	Lettre à transmettre	Mot du code
A	Alfa	N	November
B	Bravo	O	Oscar

C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Québec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hôtel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Julliett	W	Whisky
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

Exercice : Un navire du nom de « MSC-SUEZ » est en danger en mer et le commandant vous appelle pour vous communiquer le nom du dudit navire. Voulant vous rassurer de la justesse du nom, vous devez épeler ce même nom ; faite-le.

2eme PARTIE : LA SECURITE PORTUAIRE

Le présent cours a pour objet de constituer un ensemble concis de recommandations fondées sur les bonnes pratiques à observer pour lutter efficacement contre tout sinistre pouvant survenir dans ce milieu portuaire de manière accidentelle. La question centrale est de savoir comment éviter les périls des ports dus à des accidents ?

Les avis formulés devraient être utiles à tous les organismes et à toutes les personnes concernées par la sécurité dans l'environnement portuaire, et notamment aux pouvoirs publics, aux employeurs, aux travailleurs portuaires et à leurs représentants, aux fabricants et fournisseurs d'équipements ainsi qu'aux organismes professionnels chargés de veiller à la sécurité des travailleurs.

L'Objectifs de ce cours de sécurité portuaire est donc de donner une culture de la sécurité portuaires par la maîtrise des outils qui la gèrent en insistant sur certaines activités comme la manipulation des marchandises dangereuses, la maîtrise de la gestion des incendies qui peuvent survenir, la maîtrise de certaines opérations de manutention portuaires dangereuses et ce par le biais de décisions utiles, fondées et justes aux moments opportuns.

La sécurité portuaire concerne aussi les menaces d'origine naturelle et ceux pouvant naître de la gestion, de l'aménagement et de l'exploitation normale d'un port. Il s'agit par exemple des risques accidentels. Ainsi la dernière grande catastrophe portuaire en date est celle du 4 août 2020, l'explosion meurtrière du port de Beyrouth au LIBAN qui a fait plus de 200 morts et 6 500 blessés, et dévasté des quartiers entiers de la capitale libanaise. Cet accident illustre bien la dangerosité de certaines menaces sur l'existence des ports. L'on peut donc se demander si d'autres Beyrouth sont-ils possibles ?

CHAPITRE I : DEFINITION ET CARTOGRAPHIE DES RISQUES DE LA SECURITE PORTUAIRE

SECTION I : DEFINITION DES CONCEPTS ET LES ACTEURS

Paragraphe 1 ; Définition des concepts

Le port :

La notion de « port maritime » dans le système portuaire est définie comme étant un espace comprenant une partie terre et une partie mer. La partie terre étant muni de diverses installations, terminaux et équipements pour le chargement et le déchargement des marchandises ou pour l'embarquement et le débarquement des passagers » En Côte d'Ivoire, Le système portuaire Ivoirien compte aujourd'hui deux grands ports maritimes. Ils ont un statut d'établissement public national. Les ports maritimes se caractérisent dans un premier temps par la diversité des activités qui y sont menées (accueil des navires, opérations de manutention, activités industrielles et logistiques, tourisme, etc.). Certaines relèvent du service public, d'autres sont purement commerciales. Ils constituent aussi un lieu de convergence de la plupart des modes de transport (transport maritime, voies navigables, voies ferrées et routes). Ils peuvent à ce titre être exposés à des risques divers et variés

Sécurité portuaire :

La sécurité portuaire peut se définir comme la lutte contre tout sinistre d'origine naturelle ou accidentelle pouvant survenir dans l'enceinte portuaire. La sécurité portuaire permet d'identifier et de gérer les différents risques. Elle est donc un ensemble concis de recommandations fondées sur les bonnes pratiques à observer pour lutter efficacement contre tout sinistre pouvant survenir dans ce milieu et détruire les ports de manière accidentelle

La notion de « risques portuaires » :

Les risques sont en effet un terme polysémique, qui peuvent renvoyer à un éventuel danger, plus ou moins prévisible, ou à l'éventualité d'un événement susceptible de causer un ou des dommages. Il est défini dans le lexique des termes juridiques comme étant « un événement éventuel, incertain, dont la réalisation ne dépend pas exclusivement des parties et pouvant causer un dommage »

Le plan de sécurité portuaire

Le plan de sécurité du port est un document de référence précisant par les détails les mesures de sécurité à prendre dans chaque cas de risque ou de lutte contre les sinistres. Ce plan doit identifier les personnes chargées de diriger les opérations de lutte contre les sinistres et qu'il définisse précisément leurs responsabilités. Le plan devrait préciser leurs responsabilités des uns et des autres.

Le directeur général des opérations de secours, qui peut être le capitaine du port ou le chef des services d'incendie, devrait assumer la responsabilité générale des opérations. Le responsable des opérations sur place assume la direction des secours sur le lieu du sinistre et, dans un premier temps, il pourrait également assurer la direction générale des opérations. Il devrait donc connaître à fond le plan de sécurité portuaire et la situation régnant dans le port à tout moment. Ce peut être le chef de l'équipe chargée de l'opération portuaire en cours.

Toutes les nominations devraient avoir un caractère officiel et être confirmées par écrit. Elles devraient indiquer précisément le nom ou le poste des intéressés et être décidées avant qu'un incident ne se produise.

Il faudrait prendre en compte :

- les congés et les absences pour maladie ou autre (d'où la nécessité de nommer des adjoints);
- le fait qu'un sinistre peut avoir lieu à n'importe quel moment du jour ou de la nuit et n'importe quel jour de l'année, que le port soit en activité ou non;
- la nécessité d'assurer une couverture permanente de toutes les périodes de travail.

Les autres personnes importantes sont celles qui conseillent le directeur des opérations de secours et appliquent ses décisions (représentants des compagnies de navigation, responsables des manœuvres à quai, usagers du port, conseillers spécialisés), et celles qui exercent les fonctions de membre du service d'ordre ou de messenger ou qui prêtent leur concours à diverses fins en situation d'urgence.

Toutes devraient être clairement identifiées et pouvoir être rapidement contactées en cas d'urgence.

Paragraphe 2 ; Les acteurs de la sécurité portuaire

Le principal responsable de la sécurité portuaire est l'autorité portuaire. L'autorité portuaire se définit comme le responsable qui a la gestion quotidienne du port. Dans un port, c'est la direction générale du port.

Dans un terminal, c'est le propriétaire ou l'exploitant qui est chargé de la gestion du terminal y compris la gestion de la sécurité de l'enceinte.

Les acteurs opérationnels de la sécurité portuaire sont les suivants :

- responsables des manœuvres à quai ;
- usagers du port ;
- administration, ministères ;
- collectivités locales ;
- travailleurs ;
- services de voirie et de dépollution ;
- service des eaux.

SECTION II : CARTHOGRAPHIE DES RISQUES DE SECURITE MARITIME

Paragraphe 1 : les causes des risques

Les sinistres portuaires peuvent avoir une **cause technique, humaine ou extérieure**.

Les causes techniques résident dans les vices de construction, les défauts d'entretien, les défaillances dans les dispositifs de sûreté et ou sécurité, les effondrements d'infrastructures portuaires, etc. Ce sont les risques les plus enregistrés dans les ports maritimes et méritent ainsi une attention particulière

Les causes humaines des sinistres concernent les cas d'oubli, de négligence occasionnelle, de maladresse, de défaut de qualification du personnel, l'inobservation de règles telles que les règles de sécurité ou de signalisation maritime, etc.

Quant aux causes extérieures, elles renvoient ici aux intempéries, les tempêtes, les inondations et tout autre évènement extérieur dont la réalisation est susceptible de créer une perturbation ou une paralysie de l'activité portuaire.

Paragraphe 2 : les conséquences des risques

Les sinistres portuaires, la survenance de ces derniers peut engendrer des pertes humaines et des dommages matériels et environnementaux graves. Certains sinistres de grande ampleur peuvent affecter des intérêts vitaux économiques ou stratégiques. Sans oublier les conséquences qu'ils peuvent avoir sur l'image de marque d'un grand port maritime.

SECTION III : L'IDENTIFICATION DES RISQUES PORTUAIRES

La culture de gestion des risques est récente dans le monde portuaire, si on la compare à celle des entreprises privées. L'importance des ports, la complexité de leur environnement et la diversité des activités qui y sont menées imposent l'application d'une approche de gestion des risques dynamique, cohérente et adaptée aux réalités et contraintes du monde portuaire

Le point de départ de toute démarche de gestion des risques est la phase de l'identification. Elle consiste à les repérer, puis les analyser. Elle permet à l'établissement portuaire de connaître et de suivre les risques majeurs afin de pouvoir prioriser des actions d'amélioration. La phase d'identification des risques est d'une importance majeure. Quelle que soit la méthode utilisée, elle doit être bien planifiée et coordonnée pour s'assurer qu'aucun risque pouvant impacter le port ne soit omis. Il faut tenir compte non seulement des activités courantes, mais également des activités moins fréquentes

Paragraphe 1 : les principaux risques portuaires

Chaque port a ses risques propres qui dépendent de ses caractéristiques et des activités qui y sont menées. Ainsi, il ne s'agit pas ici de faire un inventaire détaillé de tous les risques portuaires existants. Il s'agit plutôt d'éclairer quelques risques communs aux ports maritimes Ivoiriens et qui, par leur gravité, peuvent nuire considérablement à l'activité portuaire, l'environnement, l'équilibre financier et juridique, voire l'image et la réputation des établissements portuaires. Nous verrons ainsi successivement **les risques opérationnels (A)**, les risques **de sûreté et de sécurité (B)**, les risques **environnementaux (C)**, les **risques juridiques et contractuels (D)**.

A - Les risques opérationnels

Les risques opérationnels des personnes publiques sont définis comme étant « la possibilité d'un événement dommageable sur un processus opérationnel, ayant pour conséquences de remettre en question la réalisation ou la délivrance du service public ». On peut citer l'exemple fréquent de heurts des quais ou des infrastructures de balisage par les navires, causant un dysfonctionnement dans le service portuaire d'accueil des navires. Un autre risque fréquent est relatif aux accidents ou pannes affectant des outillages publics et ayant comme conséquence leur immobilisation et la mise en arrêt d'une activité portuaire.

B. Les risques de sûreté et de sécurité

De prime abord, quelques précisions conceptuelles s'imposent relativement à l'emploi des termes « sûreté » et « sécurité » dans le monde portuaire. Les risques de sécurité portuaire concernent les menaces d'origine naturelle et ceux pouvant naître de la gestion, de l'aménagement et de l'exploitation normale d'un port. Il s'agit par exemple des risques accidentels. Il s'agit de manipulation de marchandises dangereuses, des incendies, des déplacements non règlementaires des hommes et des engins. Les risques de sûreté quant à eux concernent les actions illicites intentionnelles dirigées contre un établissement ou une installation portuaire. Il s'agit notamment des actes de trafics, intrusions malveillantes, voire terrorisme. Les ports constituent des leviers économiques et des portes d'entrée sur le territoire des États, et peuvent de ce fait être cibles d'actes criminels d'individus ou de groupes agissant au nom ou luttant contre une idéologie donnée.

C. Les risques environnementaux

L'aménagement des ports par les métaux lourds peuvent être une source de pollution du sol. Celle-ci se manifeste en outre par « l'état insalubre des quais et des terre-pleins résultant des diverses opérations de manutention ». Par ailleurs, le déversement volontaire ou accidentel des déchets d'exploitation des industries portuaires, l'échappement des gaz de ces industries et les carburants utilisés par les navires peuvent causer la dégradation du milieu aquatique et de la qualité de l'air. Ces quelques exemples montrent les nombreux impacts que peuvent avoir les activités portuaires sur le milieu environnemental.

D. les risques juridiques

Les risques juridiques concernent d'abord la non-maîtrise de l'étendue de la responsabilité de l'autorité portuaire. En effet, le port, en sa qualité de gestionnaire du domaine portuaire devant assurer une mission de service public, est soumis à un régime de responsabilité très large. L'autorité portuaire répond à une responsabilité personnelle et professionnelle. Cette responsabilité peut être délictuelle ou contractuelle. La responsabilité du port peut en outre être engagée lorsqu'un dommage direct est causé à un usager ou un tiers du fait de son personnel ou de ses ouvrages et installations. En outre, les ports, étant des établissements publics autonomes, répondent à une responsabilité pénale en cas d'infraction commise pour leur compte, par leurs agents et représentants.

CHAPITRE II : ELABORATION D'UN PLAN DE SECURITE PORTUAIRE

Les mesures de lutte contre les accidents de sécurité au port sont diverses et variées. Toutes ces mesures sont contenues dans un document appelé plan de sécurité portuaire.

SECTION 1 : GENERALITE SUR LE PLAN DE SECURITE PORTUAIRE

Paragraphe 1 : définition et objectif du plan de sécurité portuaire

A- définition du plan de sécurité portuaire

Le plan de sécurité du port est un document de référence précisant par les détails les mesures de sécurité à prendre dans chaque cas de risque ou de lutte contre les sinistres. Il consiste notamment à faire appel aux services d'urgence. Les mesures à prendre peuvent différer selon les groupes et les lieux. Le plan devrait s'étendre à la totalité de la zone portuaire ainsi qu'à toutes les activités qui y sont menées et donc couvrir le cas échéant toute la zone portuaire dans les limites du port. A terre, il devrait couvrir la zone des quais, les navires qui s'y trouvent, la zone des terminaux, les routes, les écluses, s'il y a lieu, les bâtiments administratifs, les services d'appui et les autres locaux situés dans la zone portuaire. Les plans de

sécurité portuaire devraient en outre être harmonisées avec les plans nationaux de la protection civile, ceux des localités avoisinantes et ceux d'autres entreprises, notamment les installations industrielles et les aéroports situés dans des zones portuaires. Les dispositions relatives aux plans de sécurité portuaire s'appliquent aussi bien aux ports qu'aux terminaux.

Ce plan obligatoire permet d'apporter une des informations aux usagers sur les actions à mener en cas de sinistre. Ce plan fait obligation d'également porter à la connaissance du directeur des opérations de secours les ressources dont dispose le port ainsi que les sensibilités particulières des sites. Généralement le plan est mis à la disposition des usagers qui sont invités à en prendre connaissance à la capitainerie du port.

B-Objectif du plan de sécurité portuaire

Les objectifs d'ensemble d'un plan de sécurité portuaire sont les suivants :

- contenir et maîtriser les sinistres ;
- protéger les personnes se trouvant dans le port et dans les zones avoisinantes ;
- atténuer les effets d'un sinistre et réduire le plus possible les dommages aux biens et à l'environnement.

C- Les exigences de la mise en place du plan

La mise en place d'un plan devrait tenir compte de quatre facteurs :

- la nature des sinistres, les dangers que ceux-ci présentent et leur étendue possible
- le risque et sa probabilité ;
- les conséquences et les effets éventuels sur les personnes et l'environnement ;
- les moyens et les mesures à prendre pour atténuer au maximum les conséquences de l'incident.

Un plan de sécurité portuaire efficace est un plan qui définit clairement et en termes simples les mesures à prendre. Il devrait être flexible et permettre de lutter efficacement contre tout sinistre pouvant survenir. Ses grands axes devraient être les suivants :

- désignation des personnes chargées de diriger les opérations ;

- mise en place d'un centre opérationnel ;
- dispositif d'évaluation de la situation ;
- lancement d'actions correctives ;
- suivi de l'évolution de la situation ;
- mécanisme visant à déterminer la présence et l'emplacement de toutes les personnes se trouvant dans le port ou l'installation portuaire lorsqu'une situation d'urgence survient.

Le plan devrait être adapté aux caractéristiques du port : position géographique ; cargaisons ; nombre de personnes employées ; présence éventuelle de passagers, de résidents ou d'autres visiteurs ; proximité d'écoles, d'hôpitaux et d'habitations en dehors des limites du port. Le plan de base devrait porter sur les procédures et les règles générales. Il devrait être complété par des plans plus détaillés concernant des sinistres particuliers. Tout en observant les mêmes procédures et règles générales, chaque plan devrait prévoir des mesures détaillées qui seront nécessairement différentes (par exemple, la conduite à tenir en cas de vent violent sera très différente de la réaction à un incendie ou à une explosion).

Le plan devrait couvrir tous les types de sinistre susceptibles de survenir dans le port, et prévoir des mesures proportionnées à la gravité de l'incident. Il devrait être possible de renforcer ou d'atténuer ces mesures selon l'évolution de la situation. Les mesures courantes sont suffisantes pour nombre de sinistres mineurs. Les sinistres graves appellent un plan d'urgence d'ampleur correspondante.

Paragraphe 2 : Présentation d'un port et description des zones stratégiques dudit port

A-Présentation d'un port

Il faut recenser toutes les activités qui se déroulent dans l'enceinte portuaire. Cela peut se faire sous forme d'activité par terminal. Ex le port d'Abidjan dispose de sept 07 terminaux qui reçoivent différents types de fret.

Il faut identifier les différents types de navire que peut accueillir le port et toutes leurs caractéristiques.

Il faut aussi identifier les différents types de frets manutentionnés dans le port et toutes leurs caractéristiques.

Il faut identifier les différentes portes d'entrée et sortie du port.

Il faut faire un plan bien schématiser de la zone portuaire sur une carte avec la désignation des zones sensibles et des zones de non danger.

B-description de la zone de premier secours et permanence portuaire du port

B-1- les zones de premiers secours

Le plan de sécurité du port doit toujours indiquer une ou des zones de premier secours. Ex les zones de premiers secours peuvent être le parking à l'entrée du port ou à côté d'une borne d'incendie. Dans ces espaces l'on doit disposer d'agents ou de moyens de premiers secours tels que des boîtes à pharmacie, des trousseaux de secours d'urgence.

Ces espaces doivent disposer aussi de moyens de communication pour alerter les personnes ressources. Il s'agit de VHF mobile, de téléphone fixe ou portable et VHF fixe. Des agents nommément identifier pour en assurer la permanence doivent être désignés. Il s'agit de :

- Le nom
- Leurs jours de travail
- Les contacts

B-2- les zones de regroupement

B-2-1- les zones de regroupement piétons

Une zone de regroupement des piétons doit être précisée dans le plan et bien identifier et connue par les piétons. Cette zone doit être éloignée des bâtiments et des navires au risque de voir la situation s'empirer.

B-2-2- les zones de regroupement des engins

La zone de regroupement des engins dépend de deux principes :

- Un engin sinistré (incendie a bord, pollution...) doit être isolé pour éviter la propagation du sinistre donc il faut déplacer l'engin si possible et les autres engins a proximité ; ainsi un navire en feu au port doit être remorquer en rade extérieure
- Si l'engin sinistré est un navire qui risque de couler sans risque de propagation, il faut l'échouer a un autre quai.

- B-3- les zones du port disposant d'extincteurs

Le plan de sécurité du port doit pouvoir indiquer tous les espaces ou ont été rangés les extincteurs. Il peut s'agir de bâtiments, d'engin ou d'espaces libre ou ont été rangés des extincteurs en donnant le modelé d'extincteur, le numéro et la quantité.

- B-4- les zones du port disposant de dispositifs anti-pollution

Le plan de sécurité du port doit pouvoir indiquer tous les lieux d'implantation des dispositifs anti-pollution. Il peut s'agir de bâtiments, d'engin ou d'espaces libre ou ont été rangé les dispositifs anti-pollution en donnant le type d'absorbants (sable absorbants) et le lieu d'intervention (terre- plein ou mer)

- B-5- les zones du port disposant de bouées couronnes

Le plan de sécurité du port doit pouvoir indiquer tous les lieux d'implantation des bouées et couronnes. Il peut s'agir de bâtiments, d'engin ou d'espaces libre ou ont été rangé les bouées et couronnes en indiquant les lieux d'intervention.

SECTION II : EVALUATION DES RISQUES ET MOYENS DE LUTTE CONTRE LES SINISTRES

Paragraphe 1 : évaluation des risques

Dans le cadre de ce module nous allons évaluer et prévoir des moyens de lutte contre certains risques.

Type de Sinistre	Localisation	Description du sinistre	Origine probable	Conséquences possibles	Moyens de prévention	Moyens de lutte
------------------	--------------	-------------------------	------------------	------------------------	----------------------	-----------------

incendies	Navire a quai	Feux de classe A et B	Feu d'origine électrique Feu moteur (gasoil, essence) Travaux a feu nu (soudure, meulage)	Propagation aux autres navires + véhicules sur les quais) (en fonction de la direction du vent) Pollution de l'eau Fumée toxique	Autorisation de travaux a feu nus Extincteurs sur les navires Barrage flottant	Appel a la permanence Extincteurs A et B Borne d'incendie + robinet d'eau Barrage flottants
	Navire au mouillage	Feux de classe A et B	-Feu d'origine électrique (Batteries.) Feu moteur (gasoil, essence)	Propagation aux autres navires Pollution de l'eau Pollution de l'eau	Surveillance Alerte en cas de départ de feu	Appel a la permanence Extincteurs A et B Isoler navire sous vent
	Bâtiments	Feux de classe A et B	Feu d'origine électrique : chauffage, Électroménagers, et Borne électrique	Propagation aux autres bâtiments Fumée toxique	Visite annuelle de conformité Présence et vérifications des extincteurs	Appel a la permanence Extincteur A et B

	Cuve gasoil	Feux de classe B	Cigarettes	Travaux a feu nu à proximité Explosion Pollution de l'eau Fumée toxique	Vérification périodique de l'installation Plan prévention pompier Consignes avitaillement navires, livraison	Appel a la permanence Faire évacuer bâtiments, véhicules quai Placer cordon de sécurité
--	-------------	------------------	------------	--	--	---

					gasoil, camping-car	
pollution	Plan d'eau portuaire	Présence de gasoil, huile moteur, essence et autres	Navire : fuite réservoir, pompage eau de fond de cale, coulée Fuite cuve gasoil Avitaillement gasoil	Propagation aux autres navires ... Pollution de l'eau de pompage des viviers Impact sur la faune et la flore Incendie	Absorbants Barrages flottants Consignes avitaillement gasoil Vérification cuve gasoil Mesure anti-incendie	Appel a la permanence Repérer l'origine pollution (prendre identité du pollueur) Mise en place de barrage absorbant Si pollution minérale éventuellement dispersion avec m navire portuaire
	Chenal d'accès	Pétrole Gas-oil Huile Essence Autres	Navire en difficulté, ou coulé Nappe dérivantes	Propagation en zone portuaire Pompage	Barrage absorbants	Appel service d'urgence Prevenir usagers du port Mise en place de barrage absorbant
	Terre-plein	Pétrole Gas-oil Huile Essence Autres	Avitaillement gas-oil Fuite cuve gasoil Véhicule Zone déchets	Propagation eau Incendie	Absorbants Bacs de rétention Cuve huile double paroi Surveillance	Appel a la permanence Repérer l'origine pollution (prendre identité du pollueur) Mise en place de barrage
Malveillance	Navires Bâtiments	Vols, dégradation, Déplacements Des amarres, des navires Agression envers les agents portuaires et usagers du port	Agents du port pas toujours présent sur le site Pas de surveillance de nuit Quai éclairé toute la nuit	Navires coulés Dégradations	Sensibilisation au règlement particulier de police du port Verbalisation des agents portuaire Prise de photos Vidéosurveillance Limiter l'accès aux navires	Contrôle des agents de police du port Contrôle des autres forces de police Contrôle de la douane et des affaires maritimes

Sécurité générale des usagers	Jetée Quais Plan d'eau Terre-pleins	Chute des quais Chute du navire Glissade sur la cale Dangers de la circulation Chocs lors de la manutention Malaises	Cales glissantes Quais encombrés Vitesse des véhicules importantes Manœuvres remorques Manœuvres camions	Noyades Fractures	Panneaux de limitation de vitesse Nettoyage des cales Rangement des quais Sensibilisation	Désencombrement des quais Nettoyage régulier des cales Limiter vitesse de circulation Tracer chemin piétons Tracer zone manutention grue Zone manœuvre remorque
-------------------------------	--	---	--	--------------------------	--	--

CHAPITRE IV : CAS SPECIAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES

SECTION I : GENERALITES SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

Paragraphe 1 : Définition, type de marchandises dangereuses et les risques liés aux marchandises dangereuses

A-Définition

Une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et/ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle peut engendrer.

B-Les différents types de marchandises dangereuses

Classification	Désignation	Exemples

Classe 1	Matières ou objets explosifs	Artifices de divertissement, explosifs
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression, liquéfiés à très basse température	Air comprimé, chlore, ammoniac...
Classe 3	Matières liquides inflammables	Diesel, encre d'imprimante. Acétone
Classe 4	Matières solides inflammables, Matière spontanément inflammable, Matière qui, au contact de l'eau, émettent des gaz inflammables	Allumettes, lithium, soufre...
Classe 5	Matières comburantes, Peroxydes organiques	Engrais au nitrate d'ammonium, permanganate de potassium
Classe 6	Matières toxiques, matières infectieuses	Pesticides, déchets médicaux...
Classe 7	Matières radioactives	Déchets nucléaires
Classe 8	Matières corrosives	Soude, acide chlorhydrique...
Classe 9	Matières dangereuses diverses	Piles au lithium, engrais ...

C- Les risques liés aux matières dangereuses

On distingue neuf catégories de risques :

- le risque d'explosivité : propriété de se décomposer violemment sous l'action de la chaleur ou d'un choc, en provoquant une énorme masse de gaz chauds et une onde de choc ;
- le risque gazeux : risque de fuite ou d'éclatement du récipient ; diffusion du gaz dans l'atmosphère ; risque propre à la nature du gaz : inflammabilité, toxicité, corrosivité, etc. ;
- l'inflammabilité : propriété de prendre feu facilement ;
- la toxicité : propriété d'empoisonner, c'est-à-dire de nuire à la santé ou de causer la mort par inhalation, absorption cutanée ou ingestion ;

- la radioactivité : propriété d'émettre divers rayonnements dangereux pour les êtres vivants ;
- la corrosivité : propriété de ronger, d'oxyder ou de corroder les matériaux (métaux, étoffes, etc.) ou les tissus vivants (peau, muqueuses, etc.) ;
- le risque infectieux : propriété de provoquer des maladies graves chez l'homme ou les animaux. Ce risque concerne les matières contenant des micro-organismes infectieux tels que les virus, les bactéries, les parasites ;
- le danger de réaction violente spontanée : possibilité de réagir vivement et spontanément sous forme d'explosion avec production de chaleur et libération de gaz inflammables ou toxiques sous forte pression.
- le risque de brûlures : propriété de provoquer des brûlures par le chaud ou le froid

Paragraphe 2 : les acteurs dans la gestion des marchandises dangereuses et les zones stratégiques

A- les acteurs

L'Autorité portuaire (AP) est le Président du Directoire conformément aux dispositions des ports et son ou ses représentant(s) par délégation. L'autorité portuaire devrait exiger que lui soient notifiées tous travaux de réparation ou de maintenance effectués à bord de navires ou à terre qui pourraient constituer un danger en raison de la présence de marchandises dangereuses. Ces travaux ne devraient être autorisés qu'une fois qu'il a été établi qu'ils peuvent être effectués sans présenter de risque. Une autorisation de travail devrait être établie au besoin. L'autorité portuaire devrait exiger que lui soient notifiées tous travaux de réparation ou de maintenance effectués à bord de navires ou à terre qui pourraient constituer un danger en raison de la présence de marchandises dangereuses. Ces travaux ne devraient être autorisés qu'une fois qu'il a été établi qu'ils peuvent être

effectués sans présenter de risque. Une autorisation de travail devrait être établie au besoin.

L'Autorité Investie de Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP) est le Président du Directoire. Pour l'exécution du Règlement de police du port, l'exercice des attributions des deux autorités suscitées est confié au Commandant du port qui pourra les déléguer aux représentants qualifiés placés sous ses ordres, à savoir les Officiers de port.

L'AIPPP désigne l'ensemble des Officiers de port. Elle fixe pour chaque opération les conditions d'exécution et le périmètre de sécurité adéquat.

Exploitant du port : Sont identifiés notamment comme exploitants :

- Les entreprises bénéficiaires d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)**, d'une convention d'exploitation de terminal, d'une concession d'outillage public, ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public accordés par l'AP,
- Les usagers des outillages publics et/ou d'installations publiques**, propriétés du port,
- Le Capitaine du navire**, dans le cadre de ses attributions à bord,
- Le transporteur**, dans le cadre de ses attributions de gardien de la chose imposées par la Réglementation du port,
- **Toute autre personne impliquée** dans l'opération et désignée comme telle par l'AIPPP. Pour prendre en compte certaines particularités, l'AIPPP se réserve la faculté de désigner spécifiquement l'exploitant. Par défaut, le dernier exploitant considéré est le dernier connu.

B- les Zones stratégiques

Ainsi pour les questions de sécurités plusieurs zones sont établies.

Les zones critiques dans la gestion des marchandises dangereuses sont :

Zone d'accès retreint (ZAR) : Zone définie conformément aux textes des Ports Maritimes.

Zone sécurisée (ZS) : Zone destinée au dépôt des matières dangereuses en cas d'incident de sécurité (coulage, incendie,) ou autre, dont la surface, l'emplacement et les conditions de sécurité sont établies par l'AIPPP

Zone de protection (ZP) : La zone de protection s'étend à terre et sur les plans d'eau, au sol et en hauteur. Elle débute sur le point où la marchandise est déposée ou manutentionnée. Généralement, il s'agit d'une zone de :

- 25 m autour des navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses,
- 50 m autour des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, en opérations de chargement/déchargement ou transfert, sauf dispositions de l'AIPPP et l'exploitant, sous certaines conditions de sécurité.

Cette zone peut être réduite à 10 m pour des marchandises dangereuses conditionnées ; en conteneurs, dès lors que les prescriptions sont respectées. Les conditions d'accès dans la zone de protection sont les suivantes :

-L'accès des personnes dans les zones de protection sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses est interdit aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité et dont la présence ou l'attitude risquerait de compromettre la sécurité,

-L'accès des véhicules et matériel pouvant générer des sources d'ignition (matériels électriques, équipements de travail...) est strictement interdit, à l'exception des véhicules et équipements tels les véhicules équipés d'un coupe circuit, d'un arrêt d'urgence, d'un pare flamme.

SECTION II : LA GESTION DES PROPREMENT DITE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Cette gestion proprement dite se déroule en plusieurs phases à savoir avant l'arrivée du navire, pendant son escale.

Paragraphe 1 : Avant l'arrivée du navire au port

A-déclaration

En règle générale Les capitaines, armateurs ou consignataires des navires transportant des matières dangereuses ou infectes sont tenus de déclarer le Manifest des marchandises dangereuses à l'autorité portuaire c'est -à- dire la Capitainerie du Port, au moins 48 heures avant l'arrivée du navire. le Manifest des marchandises dangereuses contient les informations suivantes : la nature, la quantité, le classement IMDG, le numéro ONU et le conditionnement des matières dangereuses ainsi que leurs conditions d'arrimage selon les prescriptions de l'OMI. le Manifest des marchandises dangereuses doit préciser entre autres le port de chargement et le port de déchargement. Si la Capitainerie répond favorablement, elle communique à l'agent maritime ou au consignataire, les conditions d'acceptation ainsi que les consignes de sécurité et la fiche Alerte qui sont par la suite, transmises au navire. A défaut, ils devront remettre la déclaration au pilote et attendre les ordres de la Capitainerie en rade extérieure (les navires militaires ne sont pas concernés par cette disposition). L'avis d'arrivée du navire est déposé 48 heures avant. L'autorité portuaire, à travers le Bureau des marchandises dangereuses de la capitainerie, prend donc les dispositions pour la réception, la vérification et l'examen des notifications. Cela pour savoir si :

- les marchandises peuvent être manutentionnées en toute sécurité pendant qu'elles se trouvent dans la zone portuaire ;
- ces marchandises sont correctement identifiées et déclarées ;
- ces marchandises seront entreposées dans un lieu approprié ;
- toutes les dispositions spéciales sont prises, y compris les mesures d'urgence.

L'autorité portuaire devrait exiger que lui soient notifiés tous les travaux de réparation ou de maintenance effectués a bord de navires ou à terre qui pourraient constituer un danger en raison de la présence de marchandises dangereuses. Ces travaux ne devraient être autorisés qu'une fois qu'il a été établi qu'ils peuvent être

effectués sans présenter de risque. Une autorisation de travail devrait être établie au besoin. Les matières dangereuses utilisées à l'embarquement doivent être déclarées au moins 72 heures avant leur arrivée sur le terminal. Le Bureau Prévention et Marchandises Dangereuses (Service Sécurité) établit, à la signature du Commandant du Port, des réquisitions à envoyer à la Compagnie du Groupement des Sapeurs-Pompiers pour que ceux-ci prennent des dispositions (ex : tester les engins de secours ou remplir les vannes des camions de secours pour être prêt à agir) ; à toutes les Administrations concernées (Douanes Affaires Maritime, Police ,Gendarmerie...) et a certaines structures privées pour le gardiennage du navire.

B- A l'arrivée des marchandises

Le navire autorisé à entrer dans le Port se rend à l'emplacement qui lui est désigné par les officiers de Port. Il arbore le pavillon B (Bleu est lié à la protection de l'environnement marin), remplacé la nuit par un feu rouge visible dans toutes les directions. La Capitainerie du Port peut interdire l'entrée dans le Port ou exiger la sortie du Port de tout navire dont le chargement ne répondrait pas aux prescriptions réglementaires. Tout navire, vedette ou véhicule admis dans le Port devra se conformer, aux frais et risques de son répondant, aux mesures spéciales qui pourront être prescrites par les officiers de Port dans l'intérêt de la sécurité portuaire. En cas d'incendie à bord de navire chargés de matières dangereuses, ces navires sont remorqués sur la rade extérieure

Paragraphe 2 : Pendant l'escale du navire

1- Dispositions relatives à la manutention

Les opérations de chargement, de déchargement et de manutention de matières dangereuses ou infectes ne peuvent commencer qu'après autorisation et sous le contrôle de la capitainerie sauf dérogations spéciales par les services publics. Le

chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quais désignés à cet effet. Sur décision du Commandant du Port, certaines matières dangereuses ne pourront être débarquées que sous palan.

L'autorité portuaire devrait nommer au moins une personne responsable ayant une bonne connaissance des prescriptions légales nationales et internationales en vigueur concernant la sécurité du transport et de la manutention des marchandises dangereuses. Cette personne devrait disposer d'une copie de toutes les prescriptions, directives et recommandations nationales et internationales pertinentes et de tous autres documents concernant le transport des marchandises dangereuses, les navires transportant ces marchandises et les installations pour la manutention, le transport, la production et l'utilisation de ces marchandises. Ces documents devraient être accessibles à tous dans la zone portuaire et ils devraient être tenus à jour.

Il est donc interdit de fumer dans les zones où des marchandises dangereuses peuvent être présentées, et toute autre source d'inflammation devrait y être prohibée. L'équipement électrique qui s'y trouve devrait être antidétonant si nécessaire. Le travail en ambiance chaude et toute autre activité susceptible de présenter un risque d'incendie ou d'explosion dans ces zones devraient être strictement contrôlés. En prévision d'une situation d'urgence, il faudrait tenir des registres des marchandises dangereuses présentées dans la zone portuaire.

Le cas échéant, des zones spéciales pour le dépôt et le remballage des marchandises dangereuses endommagées ou des déchets contaminés par des substances dangereuses devraient être aménagées. Tous les colis, chargés unitaires devraient immédiatement être déplacés vers ces zones spéciales en respectant les consignes de sécurité et ne pas en être enlevés tant qu'ils présentent un danger.

2- Dispositions relatives à l'entreposage

Les marchandises dangereuses par leur inflammabilité ne peuvent être entreposées que provisoirement sur les terres- pleins du Port, et seulement sur les terrains réservés à cet usage par la Direction du Port (parc de sécurité en Zone prédéfinie dans le plan). Il est interdit de fumer ou d'allumer du feu dans une zone de 25 mètres autour des limites de ces terrains et à l'intérieur de ces limites. Les propriétaires des marchandises déposées sur les terrains susvisés peuvent y faire surveiller leurs marchandises, à leurs frais et risque, par des agents à leur solde. Les explosifs ne peuvent en aucun cas être entreposés, même provisoirement, sur la terre- pleins du Port.

Paragraphe 3 : Dispositions relatives a la surveillance

1- Dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté

Les marchandises dangereuses conditionnées débarquées à terre devraient faire l'objet d'un contrôle matériel à l'entrée du port ou du terminal, ou dans tout autre lieu désigné à cette fin, afin de s'assurer que toutes les étiquettes, toutes les Plaques-étiquètes et autres pièces jointes requises par le Code IMDG (code des marchandises dangereuses) sont présentés et conformes.

Les vérifications devraient être faites en continu pendant les heures de service. La procédure devrait comporter les mesures à prendre s'il s'avère que la documentation ou les étiquètes, plaques-étiquètes sont incorrectes. Les marchandises dangereuses ne devraient pouvoir reprendre leur cheminement le long de la chaine de transport que lorsque ces problèmes ont été réglés ou tirés au clair.

L'exploitant du terminal devrait s'assurer que les marchandises dangereuses sont arrimées de façon à ne pas présenter de risque, en tenant compte de toutes les séparations exigées pour des cargaisons incompatibles. Il conviendrait, à cet effet, d'appliquer les règles générales de séparation qui figurent dans le Code IMDG. Cependant, toute autre norme appropriée peut être appliquée, à condition qu'elle

soit efficace et que toutes les personnes responsables de sa mise en œuvre en connaissent les dispositions.

La présence et l'emplacement de conteneurs de matières radioactives devraient être signalés aux travailleurs portuaires. Des essais effectués par une personne compétente devraient être vérifiés pour que les conteneurs n'émettent aucune radiation. En cas de débarquement des conteneurs, l'opération devrait être exécutée le plus rapidement possible, et les conteneurs être évacués immédiatement. La même procédure devrait être suivie pour des conteneurs devant être chargés.

2- Le rôle des agents de sûreté dans la surveillance

Le Port Facility Security Office (PFSO) ou agent de sûreté de l'installation portuaire doit considérer les risques attenants au chargement et au déchargement des marchandises dangereuses et s'assurer que des mesures de sûreté (prevoir une zone d'accès restreint, surveillance rigoureuses 24h/24 et enregistrement de toute personne susceptible de toucher la marchandise) adéquates sont mises en place afin de minimiser les risques de vols et de manipulation criminelle. L'enregistrement des matières dangereuses doit être maintenu et suivi par le PFSO en relation avec la police maritime ou la police du port ou autre structure et la Capitainerie du Port. Les marchandises et substances dangereuses doivent être traitées en conformité avec la réglementation internationale et nationale. Le PFSO doit s'assurer que de telles marchandises sont protégées et surveillées de manière permanente durant tout leur séjour dans l'Installation Portuaire . Ces marchandises doivent être enfermées dans des entrepôts ou des enclos appropriés, à l'intérieur d'un périmètre d'accès restreint et sécurisé par une barrière même si c'est de manière provisoire. Avant le chargement, le déchargement, ou les manutentions, toutes dispositions seront prises pour sauvegarder la sécurité à bord des navires et à terre. Il est interdit de fumer à bord des navires chargés de matières dangereuses, ainsi que sur les quais et terre-pleins avoisinants et à l'intérieur de

la zone des dépôts d'hydrocarbures. Tout navire chargé de matières dangereuses reçoit des gardiens spéciaux désignés par les officiers de Port, pendant toute la durée de son séjour. Le même gardiennage permanent s'exerce sur les quais pendant la manutention des marchandises. Le gardiennage à bord des navires et sur les quais est aux frais des navires.

3-Emplacement de la marchandise dangereuse sur parc

Les marchandises dangereuses peuvent être déposées dans des zones spécifiées sous des abris, dans des entrepôts ou dans le terminal avec d'autres chargements. Toutes ces options sont acceptables, mais les règles de séparation devraient dans tous les cas être correctement appliquées. Les officiers de port ont un droit d'accès permanent aux hangars. Ils veillent au positionnement correct : Exemple de rangement de conteneur contenant du nitrate d'ammonium, il faut 4 conteneurs maximum, isolés les uns des autres de 25 mètres minimum. Il faut veiller à ce que le nitrate ne soit jamais au voisinage de produits incompatibles. Une annexe technique du code IMDG définit précisément les « conditions de ségrégation des marchandises dangereuses entre elles et les conditions de gerbage ». Le nitrate d'ammonium en vrac est proscrit même en faible quantité du fait des incompatibilités avec le charbon et la présence du silo à grain, sauf autorisation exceptionnelle sur les quais, mais pas stationnement possible, c'est l'enlèvement immédiat. Même quand le nitrate arrive en conteneur et quand sa masse dépasse 250 tonnes, la cargaison ne peut pas rester plus de deux jours et avec gardiennage rapproché et des rondes.

Dans une zone éloignée, des conditions moins contraignantes peuvent être acceptables mais, dans une zone proche d'habitations, d'usines chimiques ou d'un dépôt d'hydrocarbures, des conditions plus strictes d'arrimage et de séparation peuvent s'avérer nécessaires.

Quelles que soient les autres prescriptions applicables, des précautions particulières devraient être prises lors de la manutention de marchandises

dangereuses, que cette manutention soit effectuée manuellement, avec des appareils de levage ou à l'aide de véhicules utilisés pour les déplacements intérieurs. Les matières explosives de la classe 1 et les marchandises dangereuses de la classe 6 (matières infectieuses) (dans le système de classification de l'ONU) ne devraient en principe être autorisées à pénétrer dans la zone portuaire que pour une expédition ou une livraison directe.

Des procédures spéciales devraient être établies pour le transport et la manutention de matières explosives. Ces procédures devraient tenir compte de la nature du risque, du nombre de personnes se trouvant à proximité et des mesures de précaution préconisées par le Code IMDG.

L'exploitant du terminal devrait s'assurer que les zones ou des colis de marchandises dangereuses sont entreposés sont convenablement surveillées et que ces marchandises sont régulièrement inspectées pour détecter d'éventuelles fuites ou détériorations. Les colis qui fuient ne devraient être manipulés que sous le contrôle d'un responsable.

Nul, sans autorisation en bonne et due forme, ne devrait ouvrir ou toucher d'une façon ou d'une autre des conteneurs, des conteneurs-citernes, des citernes mobiles ou des véhicules contenant des marchandises dangereuses. Des mesures appropriées devraient être prises pour les cas d'urgence susceptibles de survenir dans la zone portuaire. Ces mesures devraient dans tous les cas comprendre :

- l'installation de moyens appropriés pour donner l'alarme tant a terre qu'a bord des navires ;
- la procédure a suivre pour prévenir les services d'urgence ;
- les dispositions a prendre par tout un chacun ;
- la fourniture et la mise a disposition d'équipements d'urgence et des informations sur la conduite a tenir ;
- des moyens pour déterminer la nature, la quantité et l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses se trouvant dans la zone portuaire, et notamment leur

dénomination technique correcte, leur numéro ONU et leur classification ; en cas de besoin, ces informations devraient être fournies aux services d'urgence.

Les mesures d'urgence applicables devraient être portées à l'attention de toutes les personnes se trouvant dans la zone portuaire.

Exemple Gardiennage rapproché et rondes dans un port français

Les officiers de port ont un droit d'accès permanent aux hangars. Ils veillent au positionnement correct : 4 conteneurs maximum, isolés les uns des autres de 25 mètres minimum. Ils veillent à ce que le nitrate ne soit jamais au voisinage de produits incompatibles. Une annexe technique définit précisément les « *conditions de ségrégation des marchandises dangereuses entre elles et les conditions de gerbage* ». Le nitrate d'ammonium en vrac est proscrit même en faible quantité du fait des incompatibilités avec le charbon et la présence du silo à grain, sauf autorisation exceptionnelle sur les quais des Tellines et Gloria dans des bassins Ouest à Fos-sur-Mer, mais alors pas stationnement possible, c'est l'enlèvement immédiat. Même quand le nitrate arrive en conteneur et quand sa masse dépasse 250 tonnes, la cargaison ne peut pas rester plus de deux jours et avec gardiennage rapproché et des rondes.

SECTION II : QUELQUES MESURES A PRENDRE APRES UN SINISTRE

Paragraphe 1 : mesure d'ordre général

Dès que se produit un incident constituant ou risquant de constituer un sinistre majeur, les mesures suivantes sont à prendre :

- le responsable des opérations sur place devrait se rendre sur le lieu du sinistre et évaluer la nature et l'ampleur de l'incident ; il devrait aussi déterminer s'il s'agit d'un problème majeur ou si cela risque de le devenir. Dans l'affirmative, il devrait déclencher le plan de sécurité correspondant, prendre en charge la zone du sinistre et assumer les responsabilités du directeur général des opérations jusqu'à l'arrivée de celui-ci ;
- le directeur général des opérations devrait se rendre au centre opérationnel, prendre la direction effective des secours et déclarer officiellement qu'il y a situation d'urgence si c'est effectivement le cas, puis prendre les mesures exigées par cette situation. Le directeur général des opérations peut réquisitionner le

personnel essentiel et exercer directement le contrôle opérationnel des parties de la zone portuaire situées en dehors de la zone touchée, assurer un suivi permanent de la situation, décider la fermeture des mouillages et leur évacuation si nécessaire, se tenir en liaison avec les chefs de la police et des pompiers et avec les autorités locales, et faire les déclarations nécessaires aux autorités compétentes et aux médias. Un registre de l'ensemble des opérations devrait être tenu.

Les premières mesures prises par le responsable des opérations sur place devraient consister à évacuer en toute sécurité la zone sinistrée et toutes les autres zones qui pourraient être touchées et à s'assurer que les services d'urgence ont été appelés et que le personnel clé a été évacué.

La tâche principale du responsable des opérations sur place consiste à diriger les secours sur le lieu de l'incident, à savoir le sauvetage et la lutte contre l'incendie (jusqu'à l'intervention des services d'urgence), ainsi que la recherche des victimes éventuelles et l'évacuation de tout le personnel non essentiel. Il devrait mettre en place un centre de communication (radio, téléphone, liaisons électroniques ou messagers) avec le centre opérationnel, conseiller et informer les services d'urgence en fonction des besoins et tenir régulièrement au courant le directeur général des opérations de secours.

Paragraphe 2 : Quelques recommandations du plan

Un centre opérationnel de coordination des secours devrait être établi, d'où seraient dirigées et coordonnées les principales mesures de lutte contre le sinistre. Le directeur général des opérations de secours, le personnel clé et les principaux responsables des services d'urgence devraient y être basés. Ce centre devrait :

- être situé, conçu et équipé de manière telle qu'il demeure opérationnel durant toute la durée du sinistre ;

- être équipé pour recevoir des informations du responsable des opérations sur place, lui faire parvenir des directives et assurer également le contact avec les autres parties de la zone portuaire et l'extérieur ;
- être équipé d'un nombre suffisant de téléphones internes et externes, dont l'un au moins devrait être sur liste rouge ou ne fonctionner qu'en appel de sortie ;
- disposer de plans détaillés de la zone portuaire, d'une liste à jour des numéros d'appel du personnel essentiel, de l'emplacement des principaux sites à risque situés dans la zone portuaire ou à proximité de celle-ci et de l'emplacement de l'équipement d'urgence important, comme les équipements de sécurité, les systèmes d'extinction par aspersion et les extincteurs, les produits de neutralisation, les matériaux absorbants et les barrages flottants.

Il faudrait avoir sous la main les coordonnées des spécialistes extérieurs, savoir où trouver des équipements spéciaux ou encore obtenir des conseils, des informations et des publications qui peuvent contenir des informations utiles, telles que le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et ses suppléments (les Consignes de sécurité ou le Guide de soins médicaux d'urgence (GSMU)), ou disposer d'une base de données informatique. Le centre devrait disposer d'une liste à jour des numéros de téléphone privés de tout le personnel essentiel, des spécialistes extérieurs et des responsables du matériel.

Il faudrait prévoir un local pour les médias pendant les sinistres. Il devrait être séparé du centre opérationnel, afin d'éviter que, par leurs demandes, les médias ne gênent le travail des personnes qui participent aux opérations de secours.

Le plan de sécurité portuaire devrait être publié dans un délai raisonnable après qu'il aura été établi et communiqué à tous ceux qui sont concernés par son contenu et sa mise en œuvre en cas d'urgence. Les plans devraient également faire l'objet d'exercices. Si un incident se produit, la mise en application d'un plan en situation réelle permet de mettre à l'épreuve ses éléments importants. En l'absence d'incident, il est recommandé que le plan ou qu'une partie de celui-ci fasse

régulièrement l'objet d'exercices de simulation. La périodicité de ces exercices devrait varier selon les circonstances locales, mais il est recommandé qu'elle soit de trois (03) ans au maximum.

Tous les plans de sécurité portuaire devraient être sujets à révision. La mise en œuvre d'un plan en situation réelle peut aider à la révision systématique du fonctionnement de ce plan. En l'absence de sinistre, la révision a lieu généralement tous les douze mois, encore que cela dépende des circonstances locales. De manière générale, il est recommandé de ne pas attendre plus de trois ans.

Un équipement adapté devrait être prévu pour les sinistres majeurs comme pour les incidents courants.

Tous les ports devraient être équipés de trousse complètes de premiers secours et de brancards ; en outre, il faudrait prendre des dispositions pour appeler une ambulance. Il faudrait faire une étude pour déterminer le contenu des trousse et il conviendrait ensuite de le vérifier souvent et de le remplacer si nécessaire.

Des moyens d'assistance aux personnes tombées à l'eau devraient être disposés à intervalles réguliers le long des quais et des autres zones où les travailleurs portuaires sont susceptibles de travailler près de l'eau.

Il faudrait prévoir du matériel pour la neutralisation des déversements accidentels qui soit conforme au plan de sécurité et faire en sorte qu'il soit toujours rapidement disponible.

A- Chute dans le bassin portuaire

Du fait de la nature des ports, des chutes dans l'eau sont toujours possibles ; or tous les travailleurs exposés au risque ne savent pas nager. Il faudrait donc prévoir des moyens de secourir rapidement ces personnes.

La survie des travailleurs tombés à l'eau est favorisée par le port d'aides à la flottaison ou de gilets de sauvetage adaptés, ainsi que par la présence d'échelles

de quai et d'équipements de sauvetage (chaines, prises de main ou autres dispositifs propres à permettre aux personnes de se maintenir à flot).

Le dispositif de secours devrait tenir compte du fait qu'il n'est pas possible pour de nombreux travailleurs de porter en permanence des aides à la flottaison ou un gilet de sauvetage. Il faut savoir que les aides à la flottaison ne fournissent un soutien qu'à personnes conscientes et capables de nager, alors que les gilets de sauvetage soutiennent ceux qui les portent, même s'ils ne savent pas nager ou sont blessés, épuisés ou inconscients. Les aides à la flottaison peuvent convenir dans les eaux abritées ou d'autres personnes se trouvent à proximité et où des secours peuvent arriver rapidement. Ces équipements sont légers et ne gênent guère les mouvements. Les gilets de sauvetage sont les plus efficaces, et les modèles les plus modernes du type autogonflant ne sont pas incompatibles avec des tâches manuelles comme l'amarrage d'un navire. On devrait généralement porter un gilet de sauvetage quand on travaille à bord de navires.

La rapidité est essentielle pour sauver une personne tombée à l'eau, car elle peut éviter des suites tragiques. Les moyens de sauvetage devraient donc pouvoir être déployés très rapidement. En cas de retard, un travailleur qui s'agrippe à un objet fixe flottant à la suite d'une simple chute risque de paniquer, d'avoir froid, d'être entraîné par les courants ou la marée et de perdre rapidement conscience et de lâcher prise.

Des canots de sauvetage motorisés appropriés devraient être disponibles en tant que de besoin, en particulier lorsqu'il y a de forts courants et que l'on travaille à bord de barges ou autres petites embarcations à distance du quai. Les canots de sauvetage devraient compter au moins une personne formée aux premiers secours et pouvoir être rapidement mobilisés. Lorsque le navire sur lequel on travaille est mouillé à une certaine distance d'un quai, l'annexe employée pour transporter les travailleurs peut être utilisée comme canot de sauvetage, avec à bord au moins une personne apte à la diriger en cas d'urgence. L'utilisation de canots pneumatiques d'une forte puissance et d'une faible hauteur sur l'eau permet de saisir les victimes

et de les hisser a bord sans difficulté ; leur coque étant relativement flexible, le risque d'infliger une blessure a la victime s'ils viennent a la heurter est moins important. Les canots de sauvetage dont le franc-bord est plus haut devraient de préférence comporter un système de récupération ou une plateforme de poupe et des échelles.

Toute personne venant d'être tirée de l'eau devrait être réchauffée, débarrassée si possible de ses vêtements mouillés et enveloppée dans une couverture.

Si la victime ne semble plus respirer, il faudrait pratiquer la respiration artificielle par la méthode du bouche-à-bouche ou, en cas d'impossibilité, par la méthode Holger-Nielsen. La réanimation peut être stimulée par l'utilisation d'un ballon d'oxygène ou par une injection, mais seules des personnes dûment qualifiées et ayant suivi une formation spéciale devraient pratiquer ce type d'intervention.

B- Mesures à prendre en cas d'incendies

Dès qu'un incendie se déclare, l'alerte devrait être immédiatement donnée, car un feu se transforme souvent en incendie grave. Chacun devrait savoir comment activer l'alarme si un incendie est détecté. Les fausses alarmes incendie devraient être évitées et faire l'objet d'une enquête et donner lieu à des mesures, le cas échéant.

Le plan de sécurité portuaire devrait préciser les mesures à prendre lorsque l'alerte est donnée. Elles devraient notamment consister à faire appel aux services d'urgence. Les mesures a prendre peuvent différer selon les groupes et les lieux.

Lorsque l'évacuation d'une zone est nécessaire, tous les travailleurs portuaires devraient quitter immédiatement cette zone par la voie sûre la plus proche et se rendre au point de rassemblement prévu. En cas d'incendie, il faudrait s'assurer que personne ne manque à l'appel.

Les extincteurs ne devraient être utilisés que par les personnes qui ont reçu la formation en la matière et qui connaissent leur maniement, et uniquement si cela peut se faire en toute sécurité. Les personnes qui utilisent des extincteurs devraient

être informées des cas où l'utilisation d'extincteurs ou de matériel inadaptés peut être dangereuse, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'eau sur les équipements électriques ou sur les substances qui réagissent avec l'eau.

Les accès de secours réservés aux pompiers et à leur matériel ainsi que les issues de secours en cas d'incendie devraient être dégagés en permanence.

Dès la découverte d'un incendie, il faut réagir en urgence pour protéger les travailleurs et leur matériel. Des exercices d'incendie devraient être pratiqués à intervalles réguliers.

Les dispositions à prendre en cas d'incendie devraient comprendre les mesures relatives aux incendies à bord des navires et celles à prendre par les navires en cas de feu à terre. Ces dispositions devraient couvrir les incendies survenus à bord des navires dans toute la zone de responsabilité de l'autorité portuaire.

En cas d'incendie, les précautions et les mesures d'urgence devraient être coordonnées dans l'ensemble de la zone portuaire avec l'autorité locale chargée de la lutte contre l'incendie. Cette coordination peut se faire sous la direction de l'autorité portuaire, conformément à la réglementation locale ou aux autres prescriptions légales. Si nécessaire, des mesures de précaution spéciales devraient être mises au point en concertation avec les organismes et les spécialistes compétents.

Si différents services ayant compétence pour agir contre les incendies doivent intervenir dans une zone limitrophe, il est essentiel d'éviter toute confusion lorsque le sinistre survient en un lieu à la limite de leur zone de responsabilité. Cela risque en particulier de se produire quand les zones limitrophes longent un cours d'eau.

Additif au cours pour renforcement

Le conseiller à la sécurité TMD de Corsica Linea

Dans la vaste enceinte du Grand Port maritime de Marseille, on manipule de tout, y compris des matières dangereuses. « *Nous traitons ponctuellement des trafics de*

nitrate d'ammonium. La compagnie Corsica Linea assure quelques transports sur les bassins Est du port. Elle dispose d'un conseiller à la sécurité TMD (transport de matières dangereuses) à temps plein », nous a répondu le Grand Port avare en chiffres, alors qu'il accueille 10 000 navires par an et traite 79 millions de tonnes de marchandises sur plus de 10 000 hectares d'emprise. Le protocole est strict, précis, consigné dans les règlements nationaux et locaux pour le transport et la manutention des matières dangereuses. Pour les navires, ce sont les prescriptions l'International Maritime Dangerous Goods (IMDG).

« Dangerous Good Manifest »

« Un protocole contribue à ce que le trafic de nitrate d'ammonium s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité au sein du port de Marseille Fos », explique-t-on. L'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses sont soumis au respect d'un règlement strict sur des zones sécurisées dédiées avec des tonnages maximaux de nitrate d'ammonium admissibles sur un même navire. Un tonnage qui est fixé en fonction des moyens incendie et de la distance au tiers. Ainsi sur le bassin Mirabeau, un navire, qui aura pris soin de stopper son radar, peut s'amarrer sur les postes à quai 152 à 157, avec une cargaison de nitrate en vrac pouvant atteindre 2 000 tonnes. Une quantité importante car ce terminal est équipé de 17 bouches incendie pouvant assurer un débit d'eau immédiatement disponible de 1 020 m³ d'eau à l'heure.

Le progiciel de gestion Seamax assure le suivi et la traçabilité des marchandises dangereuses 24h/24. Le plus souvent, le nitrate est conditionné dans des conteneurs pour une sécurité accrue. Le stockage est proscrit dans les terminaux. Le nitrate ne peut stationner que pour un temps très limité après autorisation de l'autorité portuaire qui suit tous les mouvements durant l'escale.

