

**PROJET D'EVOLUTION DE LA
CAPITAINE**

Officiers de Port/Officiers de Ports Adjoints

**Missions/Attributions/Organigramme
Statuts/Dispositions**

**Eclusiers-Pontiers-Contrôleurs de la
signalisation**

CAPITAINERIE MISSIONS

Les missions (Régulation du trafic - Attribution des postes à quai - Protection de l'environnement - Sécurité-Sûreté) des Officiers de port et Officiers de port adjoints sont dévolues notamment par les principaux textes et dispositions suivantes :

Ces volets recouvrant l'ensemble des missions au sens large sont définis dans une multitude de textes :

- **Le Code des Ports Maritimes** (dont les Règlements généraux et locaux de Police des Ports de Commerce et de Pêche). Intégré dans **le Code des Transport** (Livre III Les Ports Maritimes)
- **Le Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses** dans les Ports Maritimes (Arrêté Interministériel du 20 juillet 2000).
- **Opérations de secours** : art. 304-1 du CDPM (Code des Ports Maritimes)
- **Convention SOLAS** du 1^{er} novembre 1974
- **Convention MARPOL** du 2 novembre 1973 modifiée par le protocole du 17 février 1978
- **Code de l'environnement** En matière de déchets, les OPOPA sont nommément cités au titre de la **CONVENTION DE BÂLE** livre II titre 1^{er} (pour exemple article L218-1 à L 218-9 pour les certificats CLC)
- **Décret n°2004-290** du 26 mars 2004 (Code ISPS transposé en droit interne)
- **Ordonnance 2004-691** du 12 juillet 2004 (Modifications dans le Code des Ports)

De manière rationnelle, et bien que ce ne soit pas son seul rôle, la Capitainerie (ensemble des Officiers de Port et Officiers de Port Adjoints regroupés sous l'autorité du Commandant de Port) est organisée en Service de Trafic Maritime (STM), formalisé notamment par :

- **Les résolutions A 578 du 20 Novembre 1985 et A 857 de Novembre 1997 de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) et le décret n°2010-562 du 26 mai 2010**(fixant les directives et critères pour les STM, d'une part et contenant d'autre part des dispositions sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM)
- **La décision 82/887 de la CEE connue sous le sigle COST 301**, Coopération in the field of service and technology

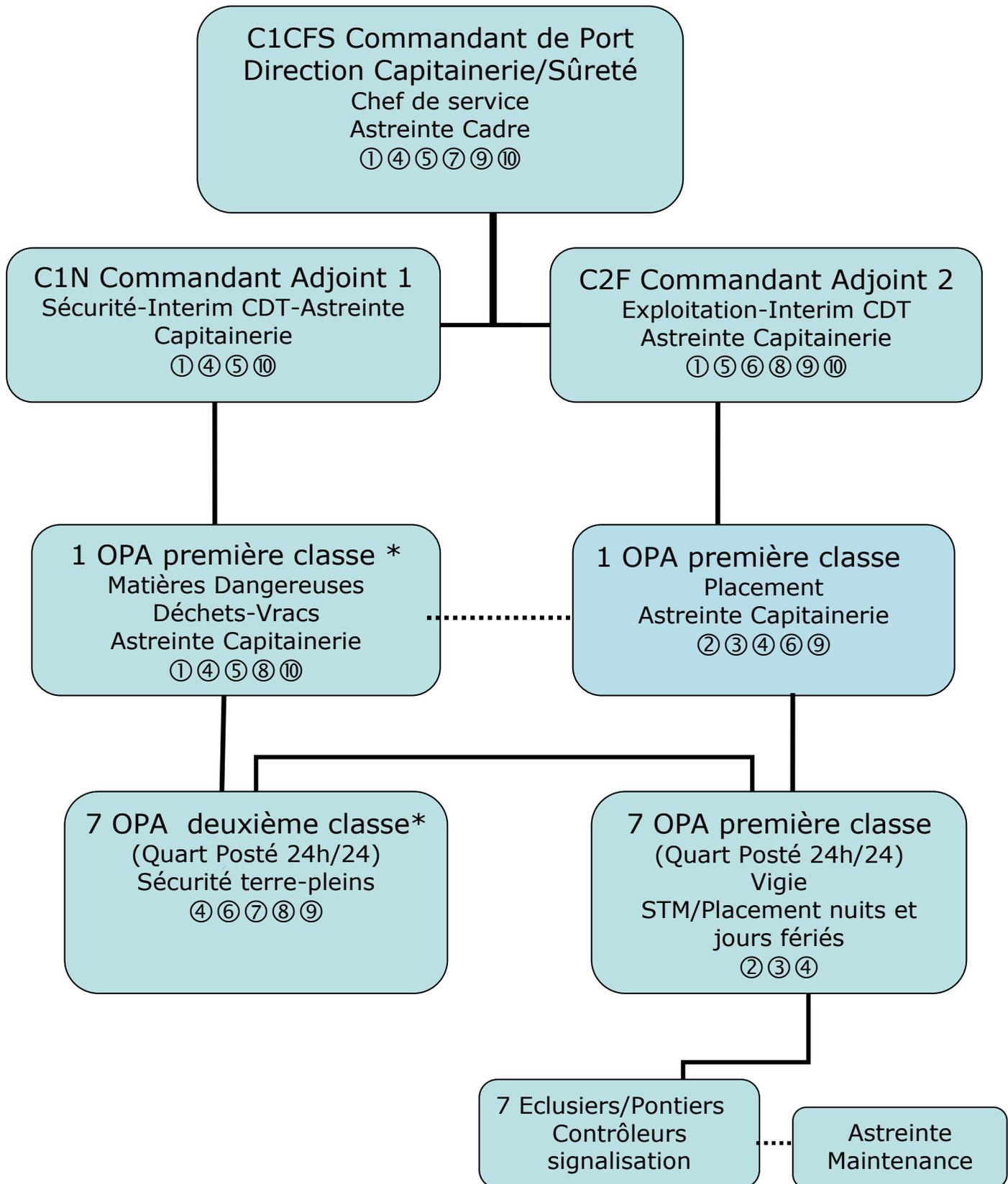
Pour se faire selon COST 301, et dans la pratique à peu de chose près, la Capitainerie est subdivisée en 10 modules d'activité tels que :

Commandement - Régulation des mouvements - Ouvrages mobiles
Sécurité Générale - Coordination de la lutte contre les sinistres
Placement - Surveillance sur le Terrain - Affaires administratives et rôle consultatif.

La police portuaire ayant été éclatée en 2 volets suite aux ordonnances du 2 août 2005 :

- la police du domaine ou **AP (Autorité Portuaire)**
 - la police sensible dite **AIPPP (Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire)** : Régulation du Trafic, Matière Dangereuses, Sûreté (pour partie) et sécurité
- Dans les PA et GPM, les OP/OPA conservent automatiquement les 2 types de police.

ORGANIGRAMME CAPITAINEURIE GPMLR



* Première classe ou classe fonctionnelle
Deuxième classe ou classe normale
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ Voir Attributions

Attributions des Officiers de Port (Cost 301)

COMMANDEMENT

Autorité Portuaire (Sécurité)
Gestion de crise dont "Polmar" (P.A.) / Accueil du navire en difficultés
Encadrement/Permanence de direction

REGULATION DES MOUVEMENTS

Régulation de l'ensemble des mouvements pilotés ou non
STM principal et secondaire (portuaires)

OUVRAGES MOBILES

Organisation du franchissement des écluses, ouvrages mobiles et pertuis

SÛRETE - SECURITE

Sécurité générale du port
Matières dangereuses : prévention, prescriptions, autorisation de travaux sur navires en réparation
Centralisation informatisée des déclarations de Marchandises Dangereuses
Application des directives européennes 93/75 (M.D.)/Vraquiers/Déchets etc./Trafic 2000
Code ISPS

COORDINATION LUTTE CONTRE LES SINISTRES

OPERATIONS DE SECOURS, en application de l'art. R304-1 du CDPM /Rôle spécifique du Commandant de Port

PLACEMENT

Attribution des postes à quai, planning d'escales, placement physique des navires

SURVEILLANCE SUR LE TERRAIN

Police de la conservation et de l'exploitation (protection de l'environnement et sécurité de l'outillage)
Police du balisage, des voies ferrées

REGULATION FERROVIAIRE ET FLUVIALE

Mouvements ferroviaires (y compris MD) et fluviaux (automoteurs, convois de barges poussées)

AFFAIRES ADMINISTRATIVES

Accueil, documentation, archivage, diffusion des avis aux navigateurs et usagers, météo etc.
Relations pêche, plaisance, administrations, concessionnaire
Etablissement et suivi des procès verbaux
Planning et gestion des personnels

RÔLE CONSULTATIF

Rôle consultatif dans la conception des ouvrages portuaires et installations (VTS)

**STATUT :
FONCTIONNAIRE DE L'ETAT
DETACHE AUPRES DU GPMLR**

1.1. Application du titre II de la fonction publique

- Loi n° 83-634 du 13 juillet relative aux droits et obligations des fonctionnaires
- Loi n°84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions relatives à la fonction publique de l'Etat
- Officiers de Port : corps de la Fonction Publique de l'Etat, régi par le **décret N°2001-188 du 28 Février 2001 relatif au statut particulier des Officiers de Port** (catégorie A)
- Officiers de Port Adjoints : corps de la Fonction Publique de l'Etat, régi par le **décret N°98-896 du 7 Octobre 1998 modifiant le décret N° 70-832 du 3 Septembre 1970 relatif au statut particulier du corps des Officiers de Port Adjoints** (catégorie B) et **l'arrêté du 21 décembre 2009 fixant les brevets et titres exigés des candidats au concours** pour le recrutement des officiers de port adjoints

1.2. Fonctionnaire détaché auprès du Grand Port Maritime

Le fonctionnaire est placé hors de son corps d'origine, tout en continuant à bénéficier, dans ce corps, de ses droits à l'avancement et à la retraite.
(Loi 84-16 art.45 et décret n°85-986 du 16/09/1985 modifié)

Il est soumis aux règles régissant la fonction qu'il exerce par l'effet de son détachement, à l'exception des dispositions des articles L.122-3-5(suspension du CDD), L.122-3-8(rupture du CDD) et L.122-9 du code du travail (droit à l'indemnité de licenciement).

Officier de Port :	Catégorie A	Décret n°2001-188 du 28/02/2001
Officier de Port Adjoint :	Catégorie B	Décret n°98-896 du 07/10/1998

Les règles de l'établissement d'accueil sont :

- Le Code du travail,
- Les accords nationaux,
- Les accords locaux,
- Les usages locaux,
- Les décisions du Directeur Général.

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX OFFICIERS DE PORT ET OFFICIERS DE PORT ADJOINTS

2.1. Dispositions Générales

Les Officiers de Port et Officiers de Port Adjoints sont affectés sous le régime de la position de détachement.

La situation contractuelle est constituée par **l'accord national** portant sur les dispositions applicables aux Officiers de Port et Officiers de Port Adjoints en détachement dans les Grands Ports maritimes ou dans le Port Autonome maritime (14 novembre 2011), des accords locaux, des décisions du Directeur Général du Grand Port Maritime ou Port Autonome.

2.2. Dispositions Particulières

- **Convention Collective Nationale Unifiée « Ports & Manutention »** de ses protocoles d'accords, pour les parties applicables aux Officiers de Port (affaires sociales : mutuelle, oeuvres sociales)
- **Circulaire UPF** du 20 mars 2012

2.3. Dispositions Accessoires

Application des dispositions sociales en vigueur dans l'ensemble des Grands Ports Maritimes.

Une mission spécifique

Le rythme de la marée est lent mais immuable, toutes les six heures il se passe quelque chose.

La fonction principale de l'éclusier est de garantir **la permanence du niveau d'eau** dans le bassin à flot ainsi que **la sécurité des ouvrages sous sa responsabilité**.

La surveillance du bassin à flot, la gestion des portes d'écluse sont des tâches singulières : Toute défaillance est forcément sanctionnée soit par une ruine d'ouvrage soit par la perte du niveau dans le bassin ce qui entraîne le talonnage des navires, sans parler de la perte de la contre-poussée sur les portes des formes, scénario catastrophe pour les ouvriers, travaillant au fond de ces cales! L'éclusier a aussi des compétences techniques et une pratique des manœuvres de secours, ce rôle doit le faire évoluer vers des compétences électriques, électromécaniques et hydrauliques.

Mission:

1/niveau du bassin:

L'éclusier s'informe des coefficients de marée et des éventuelles surcote ou sous-cote, il calcule le temps d'ouverture des vannes d'aqueduc afin de permettre l'ouverture "à la marée" des portes du bassin à flot. Il gère la mise en niveau du bassin par séquence compte tenu de l'activité du bassin et des sassements programmés.

2/manœuvre des vannes :

L'éclusier contrôle un ensemble de quatre vannes de forte section (125x250cm), il manœuvre ces appareils en veillant aux consignes de sécurité, pour éviter tout plaquage ou tout envahissement à l'abord ou dans le sas.

3/manœuvre des portes :

L'éclusier exécute l'ouverture ou la fermeture des portes en ayant réuni les conditions d'équilibre de niveau et de vérification préalable des conditions de mouvement (détection de position d'automatisme, contrôle visuel de l'encombrement, présence d'un navire ou d'obstacle à la manœuvre)

4/sassement :

L'éclusier prépositionne les vantaux, s'assure visuellement du bon déroulement de la manœuvre par sa position élevée (tour de commande) en relation avec l'officier de port en bord à quai. Vérifie que la position du navire est conforme au gabarit de mouvement des organes (portes, pont, vannes)

Exécute de sassement d'entrée ou de sortie en indiquant les fins de manœuvre (ex : la porte est ouverte, elle est dans son enclave, les vannes sont en position fermées) à l'officier de port.

5/manœuvre du pont :

L'éclusier à la demande de la capitainerie, manœuvre le pont, alerte les usagés par le biais des panneaux de pré-signalisation, baisse les barrières en contrôlant la circulation des véhicules et des piétons, s'assure, par sa position à la tour, que le gabarit de rotation du pont n'est pas engagé.

6/astreinte de première intervention :

En cas de panne sur les installations ou de problème divers (tempête, coup de vent, navire en dérive, bois flottant, etc) l'éclusier de service peut solliciter l'aide d'un collègue en astreinte technique

7/ maintenance des ouvrages :

L'Éclusier doit effectuer la maintenance préventive des installations, contrôler et compléter les niveaux, effectuer les essais hebdomadaires, il consigne par écrit ses remarques et remplit des formulaires de visite. Il doit savoir identifier les dysfonctionnements et communiquer les éléments techniques afin de faciliter le travail des équipes de maintenance.

8/travail administratif :

L'éclusier consigne par écrit tous les événements relatifs au fonctionnement normal ou dégradé de l'écluse, consigne toutes les pannes. Il contribue à la rédaction des plannings de garde, élabore la documentation technique et assure la formation des nouveaux entrants.

Il communique en permanence avec la capitainerie soit par téléphone soit par radio sur le bon déroulement des manœuvres ainsi que sur la disponibilité de l'ouvrage.

9/ contrôle et signalisation :

L'éclusier contrôle visuellement les informations d'automatisme, sur l'ordre des Officiers de port il est chargé de la signalisation portuaire des ouvrages.

Tous les systèmes technologiques (automatismes) ont des limites, il est possible de les multiplier à l'infini mais la présence permanente d'un éclusier est une garantie pour la sécurité des biens et des personnes particulièrement en cas de dysfonctionnements de l'écluse qui peuvent avoir des conséquences très graves .

Article L5334-2

- Créé par [Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. \(V\)](#)

L'autorité portuaire fournit à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les informations nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs, notamment les informations relatives à la situation des fonds dans le port et ses accès et à l'état des ouvrages du port.

Pour la manœuvre des écluses et ponts mobiles nécessitée par les mouvements de navires, les agents de l'autorité portuaire ou de son délégataire se conforment aux instructions données par les agents de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire