



PREFECTURE
DE LA HAUTE-CORSE

PREFECTURE MARITIME
DE LA MEDITERRANEE

ARRETE INTERPREFECTORAL N° 008 / 2016

DEFINISSANT LES MESURES DE POLICE ADMINISTRATIVE ET DE SECURITE APPLICABLES A L'EXPLOITATION DU TERMINAL PETROLIER DE LA BASE AERIENNE DE VENTISERI-SOLENZARA (HAUTE-CORSE) AINSI QU'AUX NAVIRES QUI LE FREQUENTENT

- VU la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires adoptée à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL 73) modifiée par le protocole du 17 février 1978 ;
- VU la directive 2002/59/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 modifiée, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi de trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE ;
- VU le code de l'environnement ;
- VU le code pénal, notamment ses articles 131-13 et R. 610-5 ;
- VU le code des transports ;
- VU le décret n° 77-778 du 7 juillet 1977 relatif au règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
- VU le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;
- VU le décret n° 85-185 du 6 février 1985 modifié portant réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises ;
- VU le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 modifié relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- VU le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié, relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur,
- VU le décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines,
- VU l'arrêté n° 60/88 du préfet maritime de la Méditerranée du 10 août 1988 portant création d'une zone réglementée aux abords de la base aérienne de Solenzara (Haute-Corse) ;

VU l'arrêté n° 80/98 du préfet maritime de la Méditerranée du 25 septembre 1998 réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de Méditerranée en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles, et notamment son article 5 ;

VU l'arrêté n° 75/2000 du préfet maritime de la Méditerranée du 11 décembre 2000 réglementant le mouillage des navires de commerce dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée ;

VU l'arrêté n° 76/2000 du préfet maritime de la Méditerranée du 13 décembre 2000 portant création de chenaux d'accès aux ports du littoral méditerranéen pour les navires citernes transportant des hydrocarbures et les navires transportant des substances dangereuses ;

VU l'arrêté n° 125/2013 du préfet maritime de la Méditerranée du 10 juillet 2013 modifié réglementant la navigation le long du littoral des côtes françaises de Méditerranée ;

VU l'arrêté n° 178/2008/DRAM du 11 décembre 2008 portant règlement local de la station de pilotage des ports de la Haute-Corse ;

VU l'arrêté n°114-0017/2014 de préfet de Haute-Corse du 24 avril 2014 portant règles d'agrément et de fonctionnement des services du lamanage aux installations sea-lines.

CONSIDERANT la nature dangereuse et polluante des produits déchargés depuis la mer par les navires avitailleurs en hydrocarbures, produits susceptibles de provoquer une explosion ou de porter atteinte à l'environnement marin et littoral,

SUR PROPOSITION du directeur départemental des territoires et de la mer de la Haute-Corse,

ARRETEMENT

ARTICLE 1^{er}

Installations concernées

Les dispositions prévues par le présent arrêté sont applicables au regard de l'état des installations concernées à la date de son adoption.

1.1 Le terminal pétrolier visé par le présent arrêté est l'oléoduc en mer, également désigné sous le vocable « *sea-line* », et les installations maritimes destinées au mouillage des navires pétroliers, situés au droit du littoral de la base aérienne de Ventiseri-Solenzara (Haute-Corse). Il est constitué d'un poste de déchargement d'hydrocarbures délimité par quatre coffres servant à l'embossage des navires avitailleurs et dont l'extrémité est marquée par une bouée cardinale Est mouillée au point de coordonnées géodésiques suivantes (WGS 84 – en degrés et minutes décimales) : 41° 55,2429' N – 009° 25,7719' E.

1.2 Pour l'application du présent arrêté, l'opérateur des installations est le directeur de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées du ministère de la Défense (SEA/DELPIA).

1.3 Toute modification substantielle apportée aux installations décrites *supra* sera immédiatement signalée par l'opérateur aux autorités préfectorales (préfet de Haute-Corse et préfet maritime) et portuaires.

ARTICLE 2

Navires concernés

2.1 - Les règles définies par le présent arrêté sont applicables à l'ensemble des navires qui concourent à l'exploitation du terminal pétrolier précité.

2.2 - Les navires avitailleurs susceptibles d'accéder aux installations répondent aux caractéristiques suivantes :

- longueur hors tout inférieure à 116 mètres ;
- tirant d'eau maximum n'excédant pas 6,50 mètres ;
- déplacement en charge inférieur ou égal à 7 500 tonnes ;
- dispositif permettant de débrayer immédiatement les lignes d'arbre depuis la passerelle.

Il appartient à l'agent consignataire ou à l'opérateur de signaler aux autorités préfectorales et portuaires toute présentation non conforme à ces critères.

2.3 - Les navires utilisés pour le service d'assistance ou en soutien aux navires avitailleurs pendant les opérations commerciales sont dotés d'un mode de propulsion diesel dit de « sûreté » et d'un détecteur fixe de gaz (explosimètre) relié à une alarme. Tout autre mode de propulsion est interdit pendant les opérations de déchargement.

2.4 - Aucune relève d'équipage, aucun avitaillement du navire en vivres, matériels, eau, huile, carburant, aucun débarquement de matériel ou de déchets n'est autorisé lorsque le navire est amarré sur les coffres des installations, sauf dérogation accordée par la capitainerie du port de Bastia sur demande motivée. De même, aucune intervention de nature à altérer, même momentanément, les capacités de la propulsion, de la manœuvre, de la sécurité ou des opérations commerciales ne pourra être effectuée au cours du déchargement, sauf dérogation accordée par la capitainerie du port de Bastia sur demande motivée.

ARTICLE 3

Conditions météorologiques

3.1 - Les navires avitailleurs visés à l'article 2 sont autorisés à réaliser le déchargement des produits uniquement si les conditions météorologiques et l'état de la mer sont compatibles avec l'exploitation sûre des installations dans les strictes limites suivantes :

- vent moyen : inférieur ou égal à 18 nœuds ;
- mer : hauteur de vagues inférieure à 1,25 mètre soit un état de la mer 3, correspondant à une mer « peu agitée ».

Ces conditions météorologiques précédentes sont mesurées, depuis le site de la base aérienne de Ventiseri-Solenzara, par un officier de port désigné par la capitainerie de Bastia.

3.2 - A tout moment, la capitainerie du port de Bastia, représentée par l'officier de port précité, peut, si les conditions météorologiques dépassent les seuils de l'article 3.1. :

- faire cesser immédiatement le pompage ;
- faire procéder au largage des amarres ;
- imposer le départ immédiat du navire.

Elle en informe alors le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en Méditerranée (CROSS MED en Corse).

ARTICLE 4

Assistance aux navires et obligations de pilotage, de lamanage et de remorquage

4.1 - Les navires à destination des installations visées à l'article 1 demandent l'autorisation d'accès à la capitainerie du port de Bastia. Cette autorisation leur est accordée si les conditions météorologiques ne dépassent pas les seuils fixés à l'article 3. Durant toute la durée du chenalage et des opérations commerciales, les navires conservent une veille radiotéléphonique VHF permanente sur les canaux 12 et 16.

4.2 - Les navires sont tenus de se procurer l'assistance nécessaire en capacités de remorquage et de lamanage pendant la totalité des opérations de prise de coffre et de largage, ainsi que durant les opérations autorisées à se prolonger de nuit. Sur site, un remorqueur, d'une capacité de traction proportionnée au tonnage du navire à destination du terminal pétrolier, doit être en mesure d'intervenir sur-le-champ pour lutter efficacement contre les sinistres de toute nature. De surcroît, une embarcation rapide, apte à déployer sans délai des barrages absorbants antipollution en mer, doit être présente sur zone.

4.3 - Le terminal pétrolier étant situé à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire, tous les navires sont assistés d'un pilote pendant les phases d'accès et de manœuvre conformément à l'arrêté préfectoral en vigueur portant règlement local de la station de pilotage des ports de la Haute-Corse.

En cas de dégradation des conditions météorologiques ou sur l'initiative du capitaine, le pilote est en mesure de rallier le navire en opération commerciale dans l'heure.

4.4 - Les communications radiotéléphoniques VHF entre les services de pilotage, de lamanage et de remorquage sont effectuées sur le canal 14 et font l'objet d'une instruction de la station de pilotage de la Haute-Corse annexée au présent arrêté.

4.5 - Eu égard au nombre annuel limité d'opérations commerciales sur ce «*sea-line*» et considérant qu'il importe de s'assurer, avant toute arrivée d'un navire, de conditions de sécurité optimales, un contrôle visuel des installations (en surface et sur le fond) doit être effectué. Ce contrôle est réalisé en période diurne (entre le lever et le coucher du soleil) et il est conduit au plus tard trois heures avant l'arrivée du navire.

Le compte-rendu de cette inspection est adressé immédiatement et par tout moyen à la capitainerie du port de Bastia, laquelle se charge alors de le retransmettre au commandant de la base aérienne de Ventiseri-Solenzara, au service du pilotage, et au capitaine du navire par tout moyen écrit approprié (telex, courrier électronique, télécopie).

ARTICLE 5

Circulation, stationnement et mouillage

Dans un rayon de 400 mètres autour du navire quand celui-ci est amarré aux installations ainsi, qu'en tout temps, à l'intérieur de la zone matérialisée par la présence de coffres qui définissent le périmètre du terminal pétrolier et dans le chenal d'accès qui y conduit, il est interdit à tout navire, embarcation ou engin de tout nature autre que ceux qui concourent à l'exploitation du terminal pétrolier de naviguer, de mouiller ou de stationner, sauf en cas de force majeure. Dans ce dernier cas, les navires, embarcations ou engins en informent les autorités portuaires par le moyen le plus rapide.

ARTICLE 6

Prévention des pollutions

6.1 - La prise de coffres et le déchargement d'hydrocarbures sont interdits de nuit, sauf achèvement des opérations commencées de jour. Dans ce cas, l'amplitude horaire autorisée ne devra pas excéder une durée correspondant à 40 % de celle de la nuit, appréciée selon les mentions horaires portées aux éphémérides

nautiques. Dans ce cas, un éclairage et une surveillance appropriée de la zone du flexible et du raccordement sont assurés par le navire avitailleur.

6.2 - L'opérateur doit disposer des moyens matériels permettant de traiter immédiatement une pollution marine par hydrocarbures liquides à pression atmosphérique dont l'origine proviendrait du navire ou du flexible de raccordement.

L'opérateur doit disposer d'une procédure de déploiement de ces moyens antipollution qu'il transmet à la direction départementale des territoires et de la mer de la Haute-Corse (délégation à la mer et au littoral). Il s'assure avant chaque déchargement d'hydrocarbure de la présence et du bon état du matériel antipollution, et de la maîtrise de la procédure par les personnes chargées du déploiement.

6.3 - La maintenance dispositifs d'amarrage et d'ancrage des coffres relève du service d'infrastructure de la Défense. La maintenance de la canalisation de transport d'hydrocarbures sous-marine, du flexible, de l'ensemble des vannes et des équipements associés relève de l'opérateur.

6.4 - Le flexible de raccordement, d'un type approuvé, est suffisamment lesté pour reposer sur le fond pendant les phases de manœuvre des navires avitailleurs.

ARTICLE 7

Les prescriptions fixées par les articles qui précèdent ne sont pas opposables aux bâtiments et navires de l'Etat dans le cadre de leurs missions ni à tout autre navire ou embarcation agissant dans le cadre de l'exercice d'une mission de service public.

ARTICLE 8

Sanctions

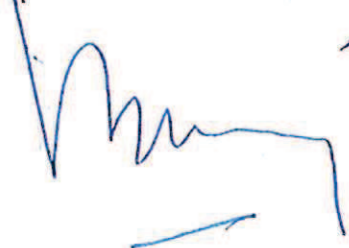
Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et peines prévues par les articles L5242-1 et L 5242-2 du code des transports, par les articles 131-13 et R 610-5 du code pénal et par les articles 6 et 7 du décret n° 2007-1167 du 2 août 2007.

ARTICLE 9

9.1 - Le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Corse.

9.2- Le directeur départemental des territoires et de la mer de la Haute-Corse, le commandant du port de Bastia, les officiers, officiers adjoints et surveillants de port, les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet de la Haute-Corse,



Monsieur Alain THIRION

Le préfet maritime de la Méditerranée,



Vice-amiral d'escadre Yves JOLY

DIFFUSION DE L'ARRETE INTERPREFECTORAL

DESTINATAIRES

- M. le préfet de la Haute-Corse (2 dont 1 pour insertion au recueil des actes administratifs)
- M. le maire de Ventiseri (2 dont 1 pour affichage en mairie)
- M. le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Bastia
- M. le directeur interrégional de la mer Méditerranée
- M. le directeur régional de la garde-côtes de Méditerranée
- M. le colonel, commandant la région de gendarmerie de Corse
- M. le directeur départemental des territoires et de la mer de Haute-Corse
- M. le directeur adjoint, délégué à la mer et au littoral de Haute-Corse
- M. le commandant du port de Bastia (2 dont 1 pour affichage à la capitainerie)
- M. le commandant du groupement de gendarmerie départementale de Haute-Corse
- M. le commandant du groupement de gendarmerie maritime de Méditerranée (pour servir BSL Toulon)
- M. le commandant de la compagnie de gendarmerie maritime de Toulon/Région
- M. le commandant de la Marine en Corse (COMAR Ajaccio)
- M. le directeur du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en Méditerranée (CROSS MED La Garde et Aspretto)
- M. le chef du Centre de Sécurité des Navires PACA / Corse (2 dont 1 pour antenne de Bastia)
- Station de pilotage des ports de la Haute-Corse
- M. le directeur central du service des infrastructures de la Défense
- M. le directeur central du service des essences des armées
- M. le directeur de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées
- M. le Directeur de Sea-Tankers
- M. le commandant la BA 126 de Ventiseri-Solenzara
- SHOM

COPIES

- Office de l'Environnement de Corse
- Sémaphore d'Alistro
- CECMED/OPS N3/N5 APPMAR
- PREMAR MED/AEM (PADEM/RM et ORSEC-GDR)
- Archives

INSTRUCTION DE TRAVAIL RELATIVE AUX REGLES DE COMMUNICATION ENTRE LES SERVICES DE PILOTAGE, DE LAMANAGE ET DE REMORQUAGE

1 . DOCUMENTS DE REFERENCE

Norme ISO 9001 : 2008
PCS 01 PILOTER LE NAVIRE

2. RESPONSABLES DE L'APPLICATION

Pilotes de Service

3. MODALITES D'APPLICATION

3.1 But

Déterminer un langage de communication commun entre pilote et remorqueur.
Nota : il n'existe pas de langage type SMCP pour ce genre de communication.

3.2 Eléments de langage

Chaque ordre passé par le pilote au remorqueur est répété **systématiquement** par le remorqueur pour s'assurer que la consigne est comprise.

A/ Prise de remorque

Le pilote prend contact avec le remorqueur en lui indiquant :

- où il croche
- la remorque utilisée (remorque du remorqueur ou remorque du navire)

Positions de Croche :

- « *Crochez Central Avant* »
- « *Crochez Avant Bâbord* »
- « *Crochez Avant Tribord* »
- « *Crochez Central Arrière* »
- « *Crochez Arrière Bâbord* »
- « *Crochez Arrière Tribord* »
- « *Stand By en Pousseur Avant Bâbord / Tribord* »
- « *Stand By en Pousseur Milieu Bâbord / Tribord* »
- « *Stand By en Pousseur Arrière Bâbord / Tribord* »

Passage de la remorque :

1/ Remorque du remorqueur :

- Pilote : « *Remorqueur, vous pouvez vous approcher pour crocher ...Position* »)
 - Le remorqueur accuse réception
- Le navire envoie une touline pour remonter le quarantenier.
Le bord capelle l'œil de la remorque et le signale au remorqueur et au Pilote.

- Pilote « *Remorqueur, remorque tournée* »

- Le Remorqueur accuse réception « *Remorque tournée, j'allonge* »

Dès que la longueur de remorque est réglée et le frein mis, le Remorqueur indique qu'il est paré :
« *Remorque parée Avant Tribord (Arrière Bâbord..etc)* »

2/ Remorque du Navire

- Pilote : « *Remorqueur, vous pouvez vous approcher pour crocher ...* » Position)

- Le remorqueur accuse réception

Le navire envoie une vérine ou directement la remorque sur le remorqueur.

Le remorqueur capelle l'œil de la remorque sur le croc.

Le remorqueur indique « *Remorque tournée, j'allonge* » et règle la longueur de remorque.

Une fois la longueur ajustée le bord tourne la remorque et indique au Remorqueur et au Pilote que la remorque est tournée.

- Pilote : « *Remorqueur, Remorque tournée* »

- Le remorqueur met en tension pour s'assurer de la tenue de la remorque et confirme « *Remorque parée Avant Tribord (Arrière Bâbord..etc)* »

B/ Eléments de langage

Puissance développée :

- « *Remorque molle* » ou « *remorque dans l'eau* » (pas d'effet du remorqueur)

- « *Remorque en tension* » ou « *paré à tirer* »

- Puissance mini : « *au mini* » ou « *quart de puissance* »

- Puissance demi : « *demie-puissance* »

- Puissance $\frac{3}{4}$: « *$\frac{3}{4}$ puissance* »

- Pleine Puissance : « *au Maxi* » ou « *en Route* »

- Réduire la puissance « *A réduire* ». On passe de la puissance actuelle à la puissance inférieure (ex : $\frac{3}{4}$ vers $\frac{1}{2}$).

- Reprendre la puissance « *A reprendre* ». On remonte à la puissance supérieure (puissance déjà indiquée).

- Mollir la remorque immédiatement « *Plus rien* » ou « *tiens Bon* »

NB : Le remorqueur conserve toujours une réserve de puissance d'urgence même lorsqu'on lui demande « au maxi ».

Remorqueur en Pousseur :

Paré à pousser Avant (milieu, arrière) Bd ou Td

Remorqueur Croché à tirer :

Tirez :

- « *Tirez dans l'axe* » (avant ou arrière)

- « *Tirez en Pointe* » (à 45°)

- « *Tirez en Traversier* » (à 90°)

- « *Tirez en garde* » (à 45°)

Pour modifier une composante, demander :

- « *Un peu plus en garde* »

- « *Un peu plus en pointe* »

- « *Un peu plus en traversier* »

Le remorqueur avec la même puissance glisse vers l'angle souhaité.

Une fois la position souhaitée atteinte, le pilote peut confirmer par l'ordre « *Tirez comme ça* ».

Le remorqueur avec la même puissance tire dans la position où il se trouve

Autre Méthode :

-Tirer à Triborder

Le remorqueur tire dans le sens nécessaire pour que le navire remorqué parte sur Tribord (un remorqueur croché central Avant tire en traversier sur le côté Td du navire remorqué ; un remorqueur croché central Arrière tire en traversier sur le côté Bd du navire remorqué)

-Tirer à Bâborder

Le remorqueur tire dans le sens nécessaire pour que le navire remorqué parte sur Bâbord (un remorqueur croché central Avant tire en traversier sur le côté bâbord du navire remorqué ; un remorqueur croché central Arrière tire en traversier sur le côté tribord du navire remorqué)

Navire en Route : les ordres de Cap sont utilisables plus facilement que durant la manœuvre.

-« *Tirez selon un Cap donné* » (ex : tirez au 140°)

Le remorqueur tire alors selon le cap.

Autres ordres usuels :

-« *Tirez à m'accoster* », ou « *tirez à quai* »

Le remorqueur tire vers le Quai

-« *Tirez au large* », ou « *Tirez à déborder* »

Le remorqueur tire pour décoller le navire du quai

-« *Etalez dans l'axe* »

Le remorqueur tire dans l'axe pour arrêter le navire remorqué

-« *Etalez au large* »

Le remorqueur tire (en général en traversier) pour arrêter la composante transversale

-« *Paré à casser l'abattée* » ou « *Paré à contrer* »

Le remorqueur vient à contre pour retenir le navire qui abat.

C/ Largage de remorque

1/ Remorque du remorqueur :

-Pilote : « *Remorqueur, on va vous larguer* »

-Le Remorqueur accuse réception, réduit pour que la remorque soit molle et indique lorsqu'il est prêt à être largué.

Dès que possible, le bord décapelle la remorque et largue

Dès que la remorque est larguée, le remorqueur s'écarte du navire et indique :

-« *Remorque larguée et claire devant /derrière* »

Le pilote accuse réception

2/ Remorque du Navire

-Pilote : « *Remorqueur, on va vous larguer* »

-Le Remorqueur accuse réception, réduit et largue la remorque (croc auto ou autre)
Dès que la remorque est larguée, le remorqueur avise le navire
- « *remorque larguée* »
Le pilote accuse réception
Le bord rentre la remorque et une fois claire avise la passerelle

D/ Signaux d'Urgence

En cas de défaillance des moyens de communication, les signaux sonores suivants sont appliqués :

5 coups brefs :

Pour attirer l'attention

1 coup bref :

« *Tirez Tribord* »

2 coups brefs :

« *Tirez Bâbord* »

1 coup prolongé :

« *Ne faites plus rien* »

2 coups prolongés :

« *Larguez la remorque* »