



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

## CONCOURS POUR LE RECRUTEMENT DES OFFICIERS DE PORT ADJOINTS

SESSION 2011

### ÉPREUVE N°1

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

Durée : 4h00 – Coefficient 3

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

1/19

**SUJET :**

Nous sommes le 23 mars 2011, le GOLDEN JOY s'annonce avec 32.000t de charbon pour le poste à pondéreux situé en amont des écluses.  
Les informations concernant son escale sont indiquées dans votre serveur d'escale (Annexe1).

- 1) Quels sont les documents obligatoires que la Capitainerie doit recueillir avant l'entrée du navire au port ?  
En vous aidant des informations recueillies dans la demande de place à quai (DPQ), vous indiquerez si le navire arrive à pleine charge ou non et dans ce dernier cas, quelle est sa capacité maximum de chargement.  
Le port étant au niveau 1 de sûreté, y a-t-il des mesures particulières à envisager au vu de la demande d'escale ?
- 2) L'agent aux écluses vous demande quelle est la fourchette (première heure et dernière heure) de passage sachant que le navire s'annonce aux jetées à 19h 30 et qu'il lui faut 45 minutes pour atteindre le sas. Vous utiliserez les informations contenues dans l'annexe 2.
- 3) Le navire a franchi les jetées et se dirige avec pilote et remorqueurs vers l'entrée de l'écluse. Décrivez, en l'illustrant, le principe d'une écluse, les types de portes et leur fonctionnement et indiquez à quoi correspondent les termes : radier ; bajoyer, échelle de marée.
- 4) Au cours de sa manœuvre d'entrée dans l'écluse, le navire heurte le quai et endommage plusieurs défenses de protection. Vous êtes le témoin de cet incident. Quelles actions immédiates allez-vous entreprendre ? Expliquez et justifiez vos interventions.
- 5) Vous êtes présent à l'écluse lors de l'opération de sas. Qu'observez-vous sur la coque du navire ? Décrivez le disque de Plimsol et son utilité?
- 6) Le port a subi des dommages qui vont donner lieu à des actions de réclamations en justice. Quelles sont ces actions ? Comment concourez-vous à préserver les intérêts du port ? Décrivez la procédure correspondante en vous référant aux documents contenus dans l'annexe 3.
- 7) A la sortie de l'écluse, le navire est-il soumis au squat ? Expliquer pourquoi ?

2/19

- 8) Malgré cet incident, le navire réussit à rejoindre son quai. Compte tenu de sa cargaison, dites quelles vont être ses obligations vis-à-vis du terminal et le rôle que doit jouer la capitainerie. Vous utiliserez les extraits du livre III du code des ports maritimes (CPM) cités à l'annexe 4 ainsi que l'annexe 5.
- 9) Au cours de votre ronde, vous détectez sur le plan d'eau du bassin à flot une irisation suspecte. Que faites-vous ? Expliquez et justifiez votre intervention. La nature de la procédure que vous conduisez diffère-t-elle de celle menée dans le cadre de l'avarie aux ouvrages du port ?
- 10) Finalement, votre action efficace a conduit à découvrir la cause et à arrêter la fuite. Elle provient du GOLDEN JOY qui, en heurtant les défenses lors de l'entrée dans l'écluse s'est déchiré la coque au-dessus de la flottaison au niveau d'un tank à huile. Une partie de l'huile estimée à 50 litres s'est déversée dans le bassin. En vertu du CPM, quelles sont les autorités que vous devez prévenir ?
- L'agent du navire vous informe que le navire aura besoin de 4 jours d'arrêt après la fin des opérations commerciales pour effectuer les travaux et demande de ne pas faire bouger le navire pendant cette période. Sur votre programme d'escale, un navire est prévu pour travailler aux mêmes installations le 1<sup>er</sup> avril, soit 24 h avant le départ du GOLDEN JOY. Que décidez-vous de faire et quelles sont les indications que vous donnez à l'agent ?
- 11) Vous indiquerez les mesures de sûreté et de sécurité que vous imposerez au navire durant son séjour à quai pour travaux.
- 12) Le navire doit décharger ses déchets durant son escale. Quelles sont les conditions permettant ce déchargement ? Si cela n'a pas été possible, à quelles vérifications procédez-vous pour pouvoir l'autoriser à quitter le port ?

**Liste des documents joints :**

**Annexe 1** : demande de place à quai –fiche d'escale et fiche déchets (2 pages)...p. 4

**Annexe 2** : extrait du règlement d'exploitation (2 pages).....p. 6

**Annexe 3** : procès verbal police des ports maritimes (4 pages).....p. 8

**Annexe 4** : extrait journal officiel – article L5321-4 - titre 3 Police des ports maritimes (6 pages).....p 12

**Annexe 5** : extrait du recueil BLU – appendice 3 (2 pages) .....p 18

3119

**ANNEXE 1**

**DEMANDE DE PLACE A QUAI**

**FICHE D'ESCALE NAVIRE**

Nom :	GOLDEN JOY	N° Lloyd :	9113563	Call Sign :	C6U2037
Agent :	CLB	N° d'Annonce :	20114705	Modifiée le :	

E.T.A (jjmmaaaa hhmm)	23/03/2011 19h30	Poste demandé :	207 Bassins
Longueur HT :	225	Largeur HT :	32,2
T.e à l'arrivée :	9.10 (eau de mer)	T.e Eté :	13,62
Provenance :	RICHARDS BAY	Pavillon :	BAHAMAS
Nom du Capitaine :		Date prévue mise à quai : (jjmmaaaa hhmm)	
Manut. :	AMAPORT	<input type="checkbox"/> Visualisation autorisée	<input type="checkbox"/> Modification autorisée
E.T.D. : (jjmmaaaa hhmm)	02/04/2011 00:01	Nb remorqueurs :	4

Déchargement :	Charbon	Provenance :	RICHARDS BAY
Tonnage :	32000	Conditionnement :	VRAC SOLIDE

Chargement :		Destination :	
Tonnage :		Conditionnement :	

Déchets      Ind. niveau de sûreté : 2

**FICHE TECHNIQUE**

Nom :	GOLDEN JOY	Call Sign :	C6U2037
N° Lloyd :	9113563		

Type navire :	CARGO > 500 TJB	Pavillon :	BAHAMAS
Année de construction :	1994	Propriétaire :	AMERICAN BULKER KS
N° MMSI :	311951000	manager :	
Equipage :		Port d'attache :	NASSAU

Longueur HT:	225	Largeur :	
Volume :	98677	Configuration coque :	Inconnu
Dist. prises avant :		Longueur PP :	
Tirant eau origine :	13,62	Tirant air origine :	
Largeur au fort :	32,2	Creux sur quille :	
Jauge brute d'origine :	38679	Jauge nette d'origine :	24059
Unité de jauge :	Tonneaux	Port en lourd :	70044
Distance quille / mât :		Capacité gaz :	
Nombre cales :		Déplacement léger :	12214
Sens ouverture panneaux :	Inconnu	Hauteur panneaux :	
Tonnes / cm :	65.8	Distance AR aileron :	
Breaking Hold Capacity (B.H.C.):			

4/19

**FICHE DECHETS**

Nom:	GOLDEN JOY	N°Lloyd :	9113563	Call Sign :	C6U2037
Agent :	CLB	N°d'Annonce :	20114705	Modifiée le :	
E.T.A :	23/03/2011 00:01	Provenance :	RICHARDS BAY	Port suivant :	ABIDJAN
Pavillon :	BAHAMAS	E.T.D :	02/04/2011 00:01		
Date du dernier dépôt :	28/02/2011				

Dépôt prévu :  Totalité  Une partie  Aucun  
*Are hou delivering : All Some None*

Type Type	Quantité à déposer (en m3) Waste to be delivered (m3)		Capacité de stockage maxi (en m3) Maximum dedicated storage capacity (m3)	Quantité demeurant à bord (en m3) Amount of waste retained on board (m3)		Port où les déchets restant seront déposés Port at which remaining waste will be delivered	Quantité produite entre la notification et le port suivant (en m3) Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m3)
1. HUILES USEES :	%			%			
BOUES SLUDGES	10	33	30	20	67	ABIDJAN	15
EAU DE CALE BILGE WATER							
autres (préciser) others (specify)							
2. DETRITUS :	%			%			
DECHETS ALIMENTAIRES FOOD WASTE	5	100	5	0	0		5
PLASTIQUES PLASTIC							
autres (préciser) others (specify)							
3. EAUX USEES (1)	50	100	50	0	0		30
4. DECHETS LIES A LA CARGAISON (2)							
5. RESIDUS DE CARGAISON (2)							

(1) Les eaux usées peuvent être rejetées en mer conformément au règlement 11 de l'annexe IV de la convention Marpol 73/78. Si on entend effectuer un rejet en mer autorisé, il est inutile de remplir les cases correspondantes. (2) Il peut s'agir d'estimations. Commentaires :

5/19

## ANNEXE 2

### EXTRAIT DU REGLEMENT D'EXPLOITATION

#### 2.3 PASSAGES A L'ECLUSE

##### 2.3.1 Passages à l'écluse : caractéristiques de l'écluse

Longueur	250 m
Largeur	38 m
Seuil du radier à	3,20m

##### 2.3.1.1 Navires admis

Les caractéristiques maximums des navires admis dans l'écluse sont :

Arrivée ou départ de l'écluse		
	De jour	De nuit
Longueur	235 m	230 m
Largeur	34,5 m	30 m
Tirant d'eau *	9,35 m	8,20 m
* eau saumâtre d = 1,01 et navire sans différence		

Des dérogations pour la largeur et la longueur pourront être éventuellement accordées par les officiers de port en fonction du plan des formes du navire considéré.

##### 2.3.1.2 Transit - Sassement

Le chenalage dure 45 minutes et la durée de sassement est de 20 minutes, le pied pilote requis est de 70 cm.

#### Extrait du carnet des marées

Date	PLEINE MER						SOLEIL	
	Heure	Hauteur	Coef	Heure	Hauteur	Coef	Lever	Coucher
23	04:43	6,20	34	17:53	6,10	34	06:59	19:16
24	06:33	6,20	37	19:36	6,40	42	06:57	19:18
25	07:55	6,60	51	20:38	6,85	60	06:55	19:19
26	08:57	7,05	70	21:32	7,30	97	06:53	19:21

6/19

- 03h00	4,65	4,70	4,65	4,60	4,55	4,60	4,30	4,50	4,50	4,45
-02h50	4,80	4,90	4,85	4,85	4,90	4,90	4,70	5,00	5,05	5,05
-02h40	4,90	5,00	5,15	5,15	5,15	5,25	5,15	5,50	5,60	5,60
-02h30	5,00	5,15	5,35	5,35	5,45	5,60	5,55	5,80	6,05	6,05
-02h20	5,15	5,30	5,60	5,60	5,75	5,95	6,00	6,30	6,50	6,60
-02h10	5,25	5,45	5,80	5,80	6,00	6,25	6,35	6,65	6,90	7,00
-02h00	5,35	5,60	6,05	6,05	6,25	6,45	6,65	7,00	7,25	7,40
-01h50	5,45	5,70	5,95	6,15	6,40	6,65	6,90	7,20	7,45	7,70
-01h40	5,50	5,80	6,05	6,25	6,50	6,80	7,00	7,35	7,65	8,00
-01h30	5,60	5,85	6,15	6,35	6,65	6,90	7,20	7,45	7,80	8,05
-01h20	5,65	5,95	6,20	6,50	6,75	7,00	7,30	7,60	7,85	8,10
-01h10	5,75	6,00	6,25	6,55	6,80	7,05	7,35	7,65	7,90	8,15
-01h00	5,80	6,05	6,30	6,60	6,85	7,10	7,40	7,65	7,90	8,15
-00h50	5,85	6,10	6,35	6,60	6,85	7,10	7,40	7,65	7,90	8,15
-00h40	5,90	6,15	6,40	6,60	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,15
-00h30	5,90	6,15	6,40	6,65	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,15
-00h20	5,95	6,15	6,40	6,65	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,15
-00h10	5,95	6,15	6,40	6,65	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,15
<b>Heure PM</b>	<b>5,95</b>	<b>6,15</b>	<b>6,40</b>	<b>6,65</b>	<b>6,90</b>	<b>7,15</b>	<b>7,40</b>	<b>7,65</b>	<b>7,90</b>	<b>8,15</b>
+00h10	5,95	6,15	6,40	6,65	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,15
+00h20	5,90	6,15	6,40	6,65	6,90	7,15	7,40	7,65	7,90	8,10
+00h30	5,90	6,15	6,40	6,60	6,90	7,15	7,35	7,65	7,90	8,10
+00h40	5,90	6,10	6,40	6,60	6,85	7,10	7,35	7,65	7,90	8,10
+00h50	5,85	6,10	6,35	6,60	6,85	7,10	7,35	7,60	7,85	8,05
+01h00	5,80	6,05	6,30	6,55	6,80	7,05	7,30	7,55	7,85	8,00
+01h10	5,75	6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,25	7,50	7,80	7,95
+01h20	5,70	6,00	6,20	6,50	6,70	6,95	7,20	7,45	7,75	7,85
+01h30	5,65	5,95	6,20	6,40	6,65	6,90	7,15	7,35	7,65	7,80
+01h40	5,60	5,90	6,10	6,35	6,60	6,80	7,05	7,20	7,55	7,70
+01h50	5,55	5,80	6,00	6,25	6,50	6,70	6,95	7,10	7,40	7,55
+02h00	5,45	5,70	5,90	6,15	6,40	6,60	6,80	7,05	7,25	7,40
+02h10	5,35	5,65	5,80	6,00	6,25	6,45	6,65	6,85	7,00	7,20
+02h20	5,30	5,55	5,70	5,90	6,10	6,30	6,50	6,70	6,90	7,00
+02h30	5,20	5,45	5,55	5,80	6,00	6,15	6,35	6,50	6,65	6,75
+02h40	5,10	5,30	5,35	5,65	5,80	5,95	6,10	6,25	6,35	6,50
+02h50	5,00	5,20	5,15	5,45	5,60	5,70	5,90	6,00	6,05	6,10
+03h00	4,85	5,05	5,00	5,25	5,40	5,45	5,60	5,70	5,70	5,75
+03h10	4,75	4,90	4,85	5,05	5,10	5,20	5,20	5,40	5,40	5,40
+03h20	4,65	4,75	4,70	4,80	4,90	4,95	4,95	5,10	5,10	5,05
+03h30	4,55	4,60	4,50	4,65	4,70	4,70	4,70	4,75	4,80	4,7

**Extrait du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes**

**32-2 OPERATIONS DE NUIT**

Sauf dispositions contraires fixées par les règlements locaux, la période de nuit sera considérée comme commençant une heure après le coucher du soleil et comme se terminant une heure avant son lever.

Les règlements locaux indiquent, pour les différentes classes de marchandises dangereuses, les opérations de chargement, de déchargement ou de manutention qui ne peuvent pas avoir lieu de nuit ou dans quelles conditions elles peuvent être autorisées.

7/19

GRAND PORT MARITIME

ANNEXE 3

CAPITAINERIE

POLICE DES PORTS MARITIMES

-----  
PROCES – VERBAL  
-----

Le

A

Exemple pour les atteintes au domaine public maritime et/ou ses accessoires

Nous soussignés (1),  
(2) Officier de Port Adjoint au Grand Port Maritime

Assermenté conformément à la loi,

Etant de service dans le Port de (3),

Avons constaté que le (4) :

Navire :

Battant pavillon :

De l'Armement :

Sis :

Consigné par l'Agence :

Sis :

Commandé par Monsieur :

Né le :

Nationalité :

Domicilié :

A : (A préciser : au cours de son accostage ou, lors de son appareillage ou, lors de son séjour ou, lors de ses opérations commerciales) puis indiquer les circonstances de l'infraction.

- (1) Nom et prénom
- (2) Grade
- (3) Préciser le lieu (môle, poste, ...)
- (4) Indiquer exactement les noms, prénoms ou raisons sociales des contrevenants et leur adresse

Ce(s) fait(s) constitu(ent) une infraction à l'article L5335-2 du Code des Transports. (Infraction pouvant être complétée par d'autres infractions réprimées par le Règlement Général de Police applicable dans les ports maritimes de commerces et de pêches.)

8119

Indiquer la date du procès-verbal.  
L'agent verbalisateur, doit autant que possible, et à moins de vérifications et recherche à faire, rédiger et clore son procès-verbal le jour même de la constatation de la contravention.

En foi de quoi, nous avons dressé le présent procès-verbal

A \_\_\_\_\_ Le \_\_\_\_\_  
(Signature)

Visé pour timbre et enregistré à

Le \_\_\_\_\_, f° \_\_\_\_\_, case, \_\_\_\_\_

Débet	Timbre	_____
	Enregistrement	_____
	Total	_____

9/19

N°	} à indiquer par le service Juridique et Contentieux
Date	
Service	} à remplir par le service A
N° Analytique des installations avariées	
Secteur ou Section	

CODE : \_\_\_\_\_

## Bulletin d'avarie

A remplir par le service chargé de la gestion des installations avariées (Service A)

Date et heure \_\_\_\_\_

Lieu de l'accident \_\_\_\_\_

Nom et adresse du ou des auteurs \_\_\_\_\_

Nom et adresse de la ou des maisons auxquelles appartiennent le ou les auteurs \_\_\_\_\_

Désignation de l'engin ayant causé l'accident (N° du véhicule auto par exemple) \_\_\_\_\_

Circonstances de l'accident \_\_\_\_\_

Noms et adresses des témoins (Agents du Ports Autonome ou autres) \_\_\_\_\_

Un PV a t'il été dressé par l'officier de port?  Oui  Non

Description précise des dommages : \_\_\_\_\_

Dressé par le Chef de Section  
ou de Secteur

Vérifié et transmis au  
par le Chef du Service (A)

(Nom et Prénom du Signataire)

A remplir par le secrétaire

Lettre recommandée de réserves adressée aux responsables  
Transmis au Service chargé des réparations



*Art. L. 5321-4.* — Les modalités d'application des dispositions du présent titre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

### TITRE III POLICE DES PORTS MARITIMES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> Dispositions générales

##### Section 1

##### Champ d'application

*Art. L. 5331-1.* — Les dispositions du présent titre s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires.

Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.

Les conditions de délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, qui peut prévoir des dispositions particulières pour les ports civils attenants aux ports militaires.

##### Section 2

##### Compétences

##### Sous-section 1

##### Compétences de l'Etat

*Art. L. 5331-2.* — L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires.

Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par voie réglementaire.

L'Etat fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses. Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses est établi par arrêté de l'autorité administrative.

L'Etat est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire prises en application du chapitre II et du contrôle de leur application.

*Art. L. 5331-3.* — L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté.

Le ministre chargé des ports maritimes ou son représentant peut, pour assurer la sécurité des personnes ou des biens ou prévenir des atteintes à l'environnement, enjoindre à l'autorité portuaire d'accueillir un navire en difficulté. Il peut également, pour les mêmes motifs, autoriser ou ordonner son mouvement dans le port.

La réparation des dommages causés par un navire en difficulté accueilli dans un port peut être demandée au propriétaire, à l'armateur, ou à l'exploitant.

*Art. L. 5331-4.* — L'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime.

##### Sous-section 2

##### Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire

*Art. L. 5331-5.* — Au sens du présent titre, l'autorité portuaire est :

1<sup>o</sup> Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2<sup>o</sup> Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;

3<sup>o</sup> Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

*Art. L. 5331-6.* — L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

1<sup>o</sup> Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2<sup>o</sup> Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;

3<sup>o</sup> Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;

4<sup>o</sup> Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

*Art. L. 5331-7.* — L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins.

Elle exerce la police de la conservation du domaine public du port.

*Art. L. 5331-8.* — L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants.

Elle exerce la police des marchandises dangereuses.

Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique.

*Art. L. 5331-9.* — Si l'urgence ou des circonstances graves l'exigent, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité portuaire peuvent, dans les limites de leurs attributions respectives, procéder à la réquisition des armateurs, capitaines, maîtres ou patrons de navires, marins, ouvriers-dockers, pilotes, lamaneurs et remorqueurs, pour qu'ils fournissent leur service et les moyens correspondants.

La réquisition fait l'objet d'un ordre écrit et signé. Cet ordre mentionne la nature de la prestation imposée et, autant que possible, sa durée.

L'autorité délivre au prestataire un reçu détaillé des prestations fournies. Celles-ci donnent droit à des indemnités représentatives de leur valeur dans les conditions prévues par les articles L. 2234-1 à L. 2234-7 du code de la défense. Le paiement des indemnités est à la charge de l'autorité qui a prononcé la réquisition.

*Art. L. 5331-10.* — Dans chaque port, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police.

Les dispositions applicables dans les limites administratives des grands ports maritimes et des ports autonomes sont arrêtées par l'autorité administrative. Les dispositions applicables dans les limites administratives des autres ports sont arrêtées conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, à défaut d'accord, par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les dispositions applicables dans la partie maritime de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par le préfet maritime.

Les dispositions applicables dans la partie fluviale de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par l'autorité administrative.

12119

Section 3  
Agents chargés de la police

Sous-section 1

Officiers de port et officiers de port adjoints

*Art. L. 5331-11.* — Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

Ils veillent au respect des lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes.

*Art. L. 5331-12.* — En cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent monter à bord d'un navire, bateau ou autre engin flottant pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril.

En cas de refus d'accès au navire, bateau ou engin flottant, les officiers de port et les officiers de port adjoints en rendent compte immédiatement à l'officier de police judiciaire territorialement compétent.

Sous-section 2

Surveillants de port et auxiliaires de surveillance

*Art. L. 5331-13.* — Dans les ports où il est investi du pouvoir de police portuaire, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent peut désigner, en qualité de surveillants de port, des agents qui appartiennent à ses services.

Les surveillants de port exercent les pouvoirs attribués aux officiers de port et aux officiers de port adjoints par les dispositions du présent titre et les règlements pris pour leur application.

*Art. L. 5331-14.* — Pour l'exercice de la police de l'exploitation et de la conservation du domaine public portuaire, l'autorité portuaire peut désigner, en qualité d'auxiliaires de surveillance, des agents qui appartiennent à ses services.

Dans les grands ports maritimes et les ports autonomes, les auxiliaires de surveillance sont placés sous l'autorité fonctionnelle des officiers de port ou des officiers de port adjoints.

*Art. L. 5331-15.* — Les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance sont agréés par le procureur de la République de leur résidence administrative. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance.

Lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice de ses missions, le procureur de la République, de sa propre initiative ou à la demande de l'autorité administrative ou de l'employeur, peut retirer l'agrément après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut prononcer la suspension immédiate de l'agrément.

*Art. L. 5331-16.* — Les conditions d'aptitude professionnelle et d'honorabilité exigées pour l'attribution de la qualité de surveillant de port et d'auxiliaire de surveillance sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

CHAPITRE II

Sûreté portuaire

*Art. L. 5332-1.* — La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.

*Art. L. 5332-2.* — L'autorité administrative délimite, par arrêté, à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, les zones d'accès restreint où peut s'exercer le droit de visite prévu à l'article L. 5332-6 aux fins d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent.

*Art. L. 5332-3.* — Pour des raisons de sûreté, l'autorité administrative peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants dans la zone portuaire de sûreté.

Pour les mêmes raisons, elle peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'ordonner l'expulsion des navires, bateaux ou autres engins flottants de la zone portuaire de sûreté.

*Art. L. 5332-4.* — Sauf lorsque des dispositions particulières justifient la mise en œuvre par les services de l'Etat des mesures visant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ces mesures sont mises en œuvre, sous l'autorité de l'Etat, par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires, les organismes habilités au titre de l'article L. 5332-7, les employeurs des agents mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 5332-6, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones d'accès restreint, chacun agissant dans son domaine d'activité.

Les catégories de mesures qui incombent à chacune des personnes mentionnées au premier alinéa ainsi que les autorités administratives chargées d'en définir les modalités techniques et opérationnelles sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

*Art. L. 5332-5.* — L'autorité portuaire élabore un plan de sûreté portuaire.

Pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative, la personne responsable de l'installation élabore un plan de sûreté, compatible avec le plan de sûreté portuaire. Après leur approbation par l'autorité administrative, ces plans s'imposent aux personnes mentionnées à l'article L. 5332-4.

*Art. L. 5332-6.* — En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1<sup>o</sup>, 1<sup>o bis</sup> et 1<sup>o ter</sup> de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires se trouvant dans ces mêmes zones.

Les agents de l'Etat chargés des contrôles peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.

Sont également habilités à procéder à ces visites, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un autre Etat membre de l'Union européenne, que les services de l'Etat, les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires désignent pour cette tâche. Ces agents sont agréés par l'autorité administrative et par le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ils peuvent procéder à des contrôles des transports de marchandises visant à détecter une présence humaine sans pénétrer eux-mêmes à l'intérieur des véhicules ou de leur chargement.

L'agrément prévu au troisième alinéa est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions mentionnées au présent article. L'agrément ne peut être retiré par le procureur de la République ou par l'autorité administrative

13119

qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate.

*Art. L. 5332-7.* — Des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime et portuaire peuvent être confiées par l'autorité administrative à des organismes habilités à cet effet.

Seules peuvent bénéficier de cette habilitation les personnes établies en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, qui y exercent des activités correspondant à ces missions.

### CHAPITRE III Règlement général de police

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

### CHAPITRE IV Accueil des navires

#### Section 1

##### Police du plan d'eau

*Art. L. 5334-1.* — Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou autre engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité portuaire.

Une convention précise les modalités de concertation entre l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire pour l'organisation des mouvements de navires. Cette convention fait l'objet d'un bilan annuel.

*Art. L. 5334-2.* — 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.

*Art. L. 5334-3.* — Indépendamment des pouvoirs dont elle dispose pour autoriser et régler l'entrée, la sortie et les mouvements des navires dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. La même prérogative est reconnue à l'autorité administrative qui exerce le contrôle pour l'Etat du port. Les coûts d'expertise entraînés par la visite sont à la charge de l'armateur ou de l'affrètement du navire.

En cas d'accident, la réparation des dommages causés par un navire en mouvement peut être demandée au propriétaire, à l'armateur, ou à l'exploitant.

*Art. L. 5334-4.* — L'accès au port est interdit aux navires qui, présentant un risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou pour l'environnement, font l'objet d'un refus d'accès décidé par le ministre chargé des transports ou par une autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat agissant en exécution d'un mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port auquel la France adhère.

Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser l'accès d'un navire au port en cas de force majeure, pour des raisons de sécurité impérieuses, notamment pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour permettre que soient faites des réparations urgentes, sous réserve que des mesures appropriées aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer la sécurité de son entrée au port.

*Art. L. 5334-5.* — Dans les limites administratives du port maritime et à l'intérieur de la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1, tout capitaine, maître ou patron d'un navire, d'un bateau ou de tout autre engin flottant est tenu d'obtempérer aux signaux réglementaires ou aux ordres donnés, par quelque moyen que ce soit, par les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port concernant le mouvement de son navire, bateau ou engin.

#### Section 2

##### Suivi du trafic

*Art. L. 5334-6.* — L'autorité portuaire met en permanence à la disposition du représentant de l'Etat dans le département et de l'autorité administrative compétente en matière de contrôle de la navigation, les informations et les statistiques relatives aux mouvements des navires, au trafic maritime de passagers et de marchandises ainsi qu'au nombre de personnes à bord des navires et aux caractéristiques des cargaisons, notamment dangereuses ou polluantes.

#### Section 3

##### Déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison

*Art. L. 5334-7.* — Pour l'application des dispositions du présent titre, on entend par :

1° Déchets d'exploitation des navires : tous les déchets, y compris les eaux usées, et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78) ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention ;

2° Résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

*Art. L. 5334-8.* — Le capitaine de navire faisant escale dans un port maritime est tenu, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de son navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes. Les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

Toutefois, s'il dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, le navire peut être autorisé à prendre la mer.

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance font procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime compétente lorsqu'ils constatent ou sont informés de l'inobservation par un capitaine de navire de ses obligations en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Les frais d'immobilisation du navire résultant de ce contrôle sont à la charge du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

Les dispositions du présent article s'appliquent à tout navire, y compris le navire armé à la pêche ou à la plaisance, quel que soit son pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception du navire de guerre ainsi que de

14/19

tout autre navire appartenant ou exploité par la puissance publique tant que celle-ci l'utilise exclusivement pour ses propres besoins.

Les autorités portuaires s'assurent que des installations de réception adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port.

*Art. L. 5334-9.* — Les prestataires qui assurent ou participent à la réception ou au dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires fournissent à l'autorité portuaire ainsi que, sur sa demande, à l'autorité administrative les éléments techniques et financiers permettant de connaître la nature et les conditions d'exécution de leur activité.

Ces prestataires justifient auprès de l'autorité portuaire des agréments ou des autorisations nécessaires à l'exercice de leur activité.

Ils respectent les obligations définies par les règlements portuaires et les plans de collecte et de traitement des déchets particuliers au port.

*Art. L. 5334-10.* — Le représentant de l'Etat dans le département adresse une mise en demeure à la collectivité territoriale ou au groupement compétent qui n'a pas élaboré et adopté, pour chacun des ports maritimes relevant de sa compétence, un plan de réception, de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Lorsque cette mise en demeure est restée infructueuse pendant un délai d'un an, le représentant de l'Etat peut constater par arrêté la carence de cette collectivité territoriale ou groupement compétent.

*Art. L. 5334-11.* — Lorsqu'il constate la carence en application de l'article L. 5334-10, le représentant de l'Etat dans le département arrête le montant d'un prélèvement sur les ressources fiscales de la collectivité territoriale ou groupement compétent, en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la collectivité territoriale ou le groupement compétent.

Le prélèvement est effectué mensuellement jusqu'à la communication du plan adopté.

Il ne peut excéder, sur une période d'un an, la somme de 1 000 € multipliée par le nombre d'anneaux ou de postes à quai dans le port.

Le produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties, de la taxe foncière sur les propriétés non bâties, de la taxe d'habitation et de la contribution économique territoriale inscrit à la section de fonctionnement du budget de la collectivité territoriale ou du groupement compétent est diminué du montant du prélèvement. Celui-ci est imputé sur les attributions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2332-2 du code général des collectivités territoriales. Lorsque l'autorité portuaire est un syndicat mixte, le montant du prélèvement constitue une dépense obligatoire.

La somme correspondant au prélèvement est consignée entre les mains du comptable public, dans les conditions fixées à l'article L. 216-1 du code de l'environnement, jusqu'à l'adoption définitive du plan visé à l'article L. 5334-10 dans le délai fixé par le représentant de l'Etat dans le département. Si le plan n'est pas adopté dans ce délai, la somme est définitivement acquise à l'Etat qui se substitue à la collectivité territoriale ou au groupement compétent défaillant pour l'élaboration et l'adoption du plan visé à l'article L. 5334-10.

#### Section 4

##### Chargement et déchargement des navires vraciers

*Art. L. 5334-12.* — Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, à l'exclusion des grains, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement conviennent, par écrit, des modalités du plan de chargement ou de déchargement de la cargaison, selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire. Les modifications apportées au plan initial sont approuvées selon les mêmes formalités.

Le capitaine d'un navire vracier qui a procédé au chargement ou au déchargement de sa cargaison sèche en vrac doit pouvoir justifier auprès de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, avant de quitter le port, qu'il a exécuté ces opérations selon la procédure mentionnée au premier alinéa.

*Art. L. 5334-13.* — Le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement d'un navire vracier fournit au capitaine du navire, avant l'entrée au port, les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation terminale du port ainsi qu'au chargement et au déchargement de la cargaison.

L'autorité portuaire communique les informations dont elle dispose au responsable à terre de l'opération, sur sa demande.

Le responsable à terre de l'opération met en œuvre le plan de chargement ou de déchargement de la cargaison en ce qui concerne l'ordre des cales, les quantités et les cadences.

Il notifie sans délai au capitaine du navire, ainsi qu'à l'autorité administrative qui exerce le contrôle pour l'Etat du port, les anomalies manifestes qu'il a constatées à bord du navire vracier, qui pourraient menacer la sécurité du navire et des opérations de chargement ou de déchargement.

#### CHAPITRE V

##### Conservation du domaine public

*Art. L. 5335-1.* — Le propriétaire et l'armateur du navire, bateau ou autre engin flottant qui se trouve hors d'état de naviguer ou de faire mouvement procède à sa remise en état ou à son enlèvement.

*Art. L. 5335-2.* — Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres.

*Art. L. 5335-3.* — Il est interdit de laisser les marchandises séjourner sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime au-delà du délai prévu par le règlement général de police ou, si le délai prévu est plus long, par le règlement particulier.

A l'expiration du délai prévu au premier alinéa, les marchandises peuvent être enlevées d'office, aux frais et risques des propriétaires, à la diligence des officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port agissant au nom de l'autorité portuaire.

Les marchandises dont le propriétaire ou le gardien n'est pas connu et qui n'ont pas été réclamées six mois après leur enlèvement d'office peuvent être détruites ou cédées par l'autorité portuaire.

Les frais et redevances de toute nature engagés du fait du manquement, y compris les sommes dues pour l'occupation du domaine public, le déplacement ou l'entreposage des marchandises, demeurent à la charge des propriétaires. Les marchandises peuvent être retenues jusqu'au règlement de ces frais ou le dépôt d'un cautionnement.

*Art. L. 5335-4.* — Les dispositions de l'article L. 5335-3 sont applicables aux véhicules, objets, matériaux ou autres, dès lors qu'ils stationnent ou ont été déposés sans autorisation sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime.

*Art. L. 5335-5.* — Le capitaine ou le patron d'un navire, bateau ou autre engin flottant qui, même en danger de perdition et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a détruit, déplacé ou dégradé une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation, signale le fait par les moyens les plus rapides et en fait la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite en France à l'officier de port ou officier de port adjoint, au surveillant de port ou, à défaut, au syndicat des gens de mer et, à l'étranger, à l'agent consulaire français le plus proche du port d'arrivée.

15/19

## CHAPITRE VI

## Sanctions administratives et dispositions pénales

## Section 1

## Sanctions administratives

*Art. L. 5336-1.* — Sans préjudice des sanctions pénales encourues, les habilitations et agréments prévus par les dispositions du chapitre II peuvent être suspendus ou retirés par l'autorité qui les a délivrés en cas de méconnaissance des prescriptions de ce titre ou des mesures prises pour leur application.

## Section 2

Recherche, constatation  
et poursuite des infractions pénales

*Art. L. 5336-2.* — Outre les officiers et agents de police judiciaire, les officiers de port et officiers de port adjoints sont chargés de constater par procès-verbal les délits prévus au présent titre.

*Art. L. 5336-3.* — Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater par procès-verbal les contraventions prévues par les dispositions réglementaires prises en application du présent titre :

- 1° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- 2° Les surveillants de port agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire ;
- 3° Les auxiliaires de surveillance agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire.

*Art. L. 5336-4.* — Les agents mentionnés à l'article L. 5336-2 informent sans délai le procureur de la République des délits dont ils ont connaissance.

Sauf dans le cas où la contravention est constatée selon la procédure de l'amende forfaitaire prévue par l'article 529 du code de procédure pénale, les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 informent sans délai le procureur de la République des contraventions dont ils ont connaissance.

*Art. L. 5336-5.* — Rendent compte immédiatement, à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent, des délits définis par les dispositions du présent titre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

- 1° Les surveillants de port ;
- 2° Les auxiliaires de surveillance ;
- 3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer, les guetteurs des postes sémaphoriques ou les officiers de permanence des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les commandants de navires baliseurs et les pilotes spécialement assermentés à cet effet ainsi que les agents des douanes.

*Art. L. 5336-6.* — Sauf dans le cas où la contravention est constatée selon la procédure de l'amende forfaitaire prévue par l'article 529 du code de procédure pénale, le procès-verbal constatant un délit ou une contravention est adressé au procureur de la République.

Cet envoi a lieu dans les dix jours au plus tard, y compris celui où le fait, objet du procès-verbal, a été constaté.

Copie en est adressée simultanément à l'autorité hiérarchique dont relève l'agent verbalisateur et à l'autorité portuaire. Ces autorités font connaître leurs observations au procureur de la République.

*Art. L. 5336-7.* — Lorsqu'ils constatent une infraction, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port ou auxiliaires de surveillance sont habilités à relever l'identité de la personne mise en cause. Si l'intéressé refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, ils en rendent compte immédiatement à tout officier de

police judiciaire territorialement compétent, qui peut alors ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ le contrevenant.

Lorsque l'officier de police judiciaire mentionné au premier alinéa décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues par l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai fixé par le troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Il est mis fin immédiatement à la procédure prévue par le premier alinéa si le contrevenant procède au paiement de l'amende forfaitaire.

*Art. L. 5336-8.* — Les infractions aux dispositions du chapitre II et aux mesures prises pour leur application sont constatées par les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 et les fonctionnaires habilités à cet effet par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Les personnes mentionnées aux articles L. 5332-4 et L. 5332-6, les organismes de sûreté maritime et portuaire habilités et les organismes agréés de formation à la sûreté maritime et portuaire tiennent à la disposition des fonctionnaires mentionnés au premier alinéa tous renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

Ils donnent accès, à tout moment, à leurs locaux et aux équipements en relation avec leur activité, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux.

*Art. L. 5336-9.* — Sauf en cas de paiement immédiat d'une amende forfaitaire, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le navire, bateau ou autre engin flottant peut être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 5336-2 porteur d'un carnet de quittances à souches, une consignation dont le montant est fixé par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice.

La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction.

Lorsque l'auteur de l'infraction ne fournit aucune des garanties mentionnées au premier alinéa, le navire, bateau ou autre engin flottant peut être retenu au port jusqu'à la décision du procureur de la République. Les frais en résultant sont mis à la charge de l'auteur de l'infraction.

## Section 3

## Sanctions pénales

## Sous-section 1

## Sûreté portuaire

*Art. L. 5336-10.* — Est puni de 3 750 € d'amende le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint définie en application de l'article L. 5332-2.

## Sous-section 2

## Déchets d'exploitation et résidus de cargaison

*Art. L. 5336-11.* — Le fait pour le capitaine d'un navire, bateau ou autre engin flottant de ne pas se conformer à l'obligation de dépôt des déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison prévue à l'article L. 5334-8 est puni d'une amende calculée comme suit :

1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 4 000 € ;

2° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres et inférieure ou égale à 100 mètres : 8 000 € ;

16/19

3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 40 000 €.

Le paiement de l'amende peut être mis à la charge de l'armateur.

#### Sous-section 3

##### Chargement et déchargement de navires vraciers

*Art. L. 5336-12.* — Est puni de 45 000 € d'amende :

1° Le fait, pour le capitaine du navire, de ne pas respecter les obligations relatives au chargement et déchargement définies à l'article L. 5334-12 ;

2° Le fait, pour l'armateur ou l'exploitant du navire, de faire obstacle ou de tenter de faire obstacle aux obligations relatives au chargement et déchargement définies à l'article L. 5334-12.

*Art. L. 5336-13.* — Est puni de 45 000 € d'amende le fait, pour le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement, de ne pas respecter le plan de chargement ou de déchargement prévu à l'article L. 5334-13.

*Art. L. 5336-14.* — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 € d'amende le fait, pour le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement, de ne pas respecter leurs obligations relatives au plan de chargement ou de déchargement définies aux articles L. 5334-12 et L. 5334-13, lorsque ce non-respect a entraîné un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou du littoral.

#### Sous-section 4

##### Signalisation maritime

*Art. L. 5336-15.* — Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de ne pas déclarer les destructions, déplacements ou dégradations mentionnés à l'article L. 5335-5.

*Art. L. 5336-16.* — Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait de détruire, déplacer ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement.

#### Sous-section 5

##### Marchandises dangereuses

*Art. L. 5336-17.* — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait :

1° De ne pas respecter les règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de stationnement, de dépôt ou d'entreposage applicables aux marchandises dangereuses, fixées par les règlements généraux ou les règlements locaux pris pour leur application ;

2° D'embarquer ou de faire embarquer, d'expédier ou faire expédier par voie terrestre ou fluviale, à partir d'un port, des marchandises dangereuses sans en avoir déclaré la nature à l'armateur, au capitaine, maître ou patron, au gérant du navire, à l'agent du navire ou au commissionnaire expéditeur ou sans avoir apposé les plaques-étiquettes, étiquettes et marques définies par voie réglementaire sur les emballages ou engins de transport.

### CHAPITRE VII

#### Police de la grande voirie

##### Section 1

##### Constatation des contraventions de grande voirie

*Art. L. 5337-1.* — Sans préjudice des sanctions pénales encourues, tout manquement aux dispositions du chapitre V

du présent titre, à celles du présent chapitre et aux dispositions réglementant l'utilisation du domaine public, notamment celles relatives aux occupations sans titre, constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues par les dispositions du présent chapitre.

*Art. L. 5337-2.* — Ont compétence pour constater les contraventions de grande voirie prévues par les dispositions du présent titre et les textes pris pour leur application :

1° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;

2° Les surveillants de port mentionnés à l'article L. 5331-13 ;

3° Les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 5331-14 pour ce qui concerne la police de l'exploitation et de la conservation ;

4° Les agents du ministère chargé des ports maritimes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

5° Les agents des grands ports maritimes et des ports autonomes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

6° Les agents des collectivités territoriales et de leurs groupements assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

7° Les officiers et agents de police judiciaire.

*Art. L. 5337-3.* — Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont habilités à relever, dans les conditions définies par l'article L. 5336-7, l'identité de l'auteur de la contravention.

#### Section 2

##### Atteintes à la conservation du domaine public

*Art. L. 5337-4.* — Est puni de 3 750 € d'amende le fait, pour le propriétaire ou la personne responsable qui en a la garde :

1° De laisser séjourner des marchandises au-delà du délai prévu par l'article L. 5335-3 ;

2° De laisser stationner ou de déposer sans autorisation des véhicules, objets, matériaux ou autres en violation de l'article L. 5335-4.

En cas de nouveau manquement commis moins de cinq ans après le prononcé d'une première condamnation, l'amende peut être portée au double.

#### Section 3

##### Usage du plan d'eau

*Art. L. 5337-5.* — Le fait, pour un capitaine, maître ou patron d'un navire, d'un bateau ou de tout autre engin flottant de ne pas obtempérer aux signaux ou aux ordres conformément aux dispositions de l'article L. 5334-5 est passible d'une amende calculée comme suit :

1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 500 € ;

2° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres et inférieure ou égale à 100 mètres : 8 000 € ;

3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 20 000 €.

En cas de nouveau manquement commis moins de cinq ans après le prononcé d'une première condamnation, l'amende peut être portée au double.

### CHAPITRE VIII

#### Dispositions finales

*Art. L. 5338-1.* — Les conditions d'application des dispositions du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

17/19

**ANNEXE 5**

Appendice 3

Renseign BLU

**Appendice 3**

**Liste de contrôle de sécurité navire/terre pour le chargement ou le déchargement des vraciers secs**

Date ..... Terminal/quai .....  
 Port ..... Tirant d'air minimal\* .....  
 Profondeur d'eau disponible au poste à quai .....  
 Nom du navire .....  
 Tirant d'eau à l'arrivée (relevé/calculé) ..... Tirant d'air .....  
 Tirant d'eau au départ (calculé) ..... Tirant d'air .....

Le capitaine et le directeur du terminal ou leurs représentants devraient remplir la liste de contrôle ensemble. Ils trouveront dans les directives ci-jointes des conseils sur les points à prendre en considération. Aux fins de la sécurité des opérations, il doit être répondu affirmativement à toutes les questions et les cases doivent être cochées. Si cela n'est pas possible, il faudrait en donner la raison et parvenir à un accord entre le navire et le terminal sur les précautions à prendre. Lorsqu'une question est jugée sans objet, il convient d'inscrire «S.O.» en expliquant pourquoi, s'il y a lieu.

**NAVIRE TERMINAL**

- 1 Y-a-t-il au poste à quai une hauteur d'eau et un tirant d'air suffisants pour les opérations de manutention de la cargaison ?
- 2 Les dispositions prévues en matière d'amarrage sont-elles adéquates compte tenu de tous les effets locaux de la marée, des courants, des conditions météorologiques, du trafic et du passage d'autres navires ?
- 3 En cas de situation critique, le navire peut-il quitter à tout moment le poste à quai ?

\* Il convient d'interpréter attentivement l'expression «tirant d'air» : si le navire se trouve dans un fleuve ou un estuaire, il s'agit généralement de la hauteur maximale des mâts pour les passes sous les ponts; par contre, si le navire est à quai, il s'agit généralement de la hauteur disponible ou requise sous les appareils de chargement ou de déchargement.

**NAVIRE TERMINAL**

- 4 Existe-t-il un accès sûr entre le navire et le quai ?    
*Congit aux soins du navire/terminal.....*  
*(rayez la mention inutile)*
- 5 Le système approuvé de communication entre le navire et le terminal fonctionne-t-il ?    
*Méthode de communication.....*  
*Langue.....*  
*Voies radio/numéros de téléphone.....*
- 6 Les personnes chargées d'assurer la liaison pendant les opérations sont-elles formellement identifiées ?    
*Personnes chargées d'assurer la liaison à bord du navire.....*  
*Personne(s) chargée(s) d'assurer la liaison à terre.....*  
*Lieu.....*
- 7 L'équipage à bord et le personnel du terminal sont-ils en nombre suffisant pour le cas où il y aurait une situation critique ?
- 8 Des opérations de sauvetage ont-elles été notifiées et approuvées ?
- 9 Des réparations prévues du quai ou du navire alors que celui-ci se trouve à quai ont-elles été notifiées et approuvées ?
- 10 A-t-on arrêté une procédure de notification et d'enregistrement des dommages dus aux opérations de manutention de la cargaison ?
- 11 Le navire a-t-il reçu copie des règlements du port et du terminal, y compris des prescriptions en matière de sécurité et de pollution et des renseignements concernant les services d'urgence ?

18/19

**ANNEXE 5**

Roswell BLU

Appendice 3

NAVIRE TERMINAL

- 12 Le chargeur a-t-il indiqué au capitaine les propriétés de la cargaison conformément aux prescriptions du chapitre VI de la Convention SOLAS ?
- 13 L'atmosphère des cales et espaces clos dans lesquels il peut être nécessaire d'entrer est-elle sans danger ? Les cargaisons fumigées ont-elles été identifiées ? Le navire et le terminal ont-ils décidé de la nécessité de surveiller cette atmosphère ?
- 14 Le navire/le terminal ont-ils été informés de la capacité de manutention de la cargaison et des limites de la portée de chaque appareil de chargement/déchargement ?  
Approuvé .....  
Approuvé .....
- 15 Un plan de chargement ou de déchargement de la cargaison a-t-il été l'objet de calculs pour tous les stades du chargement/déballage ou du déchargement/déballage ?  
Copie déposée auprès de .....  
Les cales à charger ou décharger sont-elles clairement identifiées sur le plan de chargement ou de déchargement, avec indication de l'ordre des opérations ainsi que de la qualité et du tonnage des cargaisons à transférer chaque fois que des opérations sont effectuées dans une cale ?
- 17 La nécessité de niveler la cargaison dans les cales a-t-elle été discutée et les méthodes ainsi que le degré d'arrimage ont-ils été approuvés ?

NAVIRE TERMINAL

- 18 Est-il entendu et reconnu à bord du navire et au terminal que si le programme de ballastage/déballage se trouve décalé par rapport aux opérations de manutention de la cargaison, celles-ci devront être interrompues jusqu'à ce qu'il les ait rattrapés ?
- 19 Les méthodes prévues d'enlèvement des résidus de cargaisons laissés dans les cales pendant le déchargement ont-elles été expliquées au navire et acceptées ?
- 20 Les méthodes d'ajustement de l'assiette finale du navire à charger ont-elles été arrêtées et approuvées ?  
Tonnage se trouvant sur le dispositif transporteur du terminal .....
- 21 Le terminal a-t-il été avisé du temps requis par le navire pour se préparer à appareiller après l'achèvement des opérations de manutention de la cargaison ?

POUR CONFIRMATION DE CE QUI PRÉCÈDE :

Heure ..... Date .....  
 Pour le navire ..... Pour le terminal .....  
 Rang ..... Poste/Titre .....

19/19