

PORTS MARITIMES

# **ANNEXES**

## Table des matières

1. CODE DES TRANSPORTS : ordonnance et tables de correspondance.....	4
Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports (extraits).....	4
Table de correspondance (extraits).....	6
Table de correspondance inversée (extraits).....	19
2. TEXTES D'APPLICATION.....	29
2.1. Gouvernance.....	29
2.1.1. Conseils de coordination interportuaire (art. L. 5312-12 CT / ancien article L. 102-7 CPM).....	29
Seine : Décret n° 2009-556 du 19 mai 2009 .....	29
Atlantique : Décret n° 2009-1009 du 25 août 2009.....	31
2.1.2. Prise de participation des GPM (art. R. 104-5 CPM) : Arrêté du 2 septembre 2009 .....	33
2.1.3. Conventions de terminal GPM (art. R. 105-4 CPM) - Arrêté du 20 mars 2009 .....	34
2.1.4. Prises de participations PA (art. R. 114-5 CPM) - Arrêté du 25 juin 2001 .....	35
2.1.5. Convention type de terminal PA - Décret n° 2000-682 du 19 juillet 2000 modifié .....	35
2.2. Suivi du trafic - statistiques et sécurité maritime (art. R. 154-1 et R. 154-2 CPM et L. 5334-6 CT).....	44
2.2.1. Statistiques : Arrêté du 6 juillet 2010 pris en application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes.....	44
2.2.2. Sécurité maritime : Arrêté du 6 juillet 2010 pris en application de l'article R. 154-2 du code des ports maritimes.....	45
2.3. Police dans les ports maritimes.....	47
2.3.1. Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (art. L. 5331-2 CT / ancien art. L. 302-1 CPM) et de l'art. L. 218-83 du code de l'environnement : Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 .....	47
2.3.2. Liste des ports maritimes AIPPP Etat (art. L. 5331-6 CT / ancien article L. 302-4 CPM) : Arrêté du 27 octobre 2006 modifié .....	56
2.3.3. Installations de réception portuaires des déchets des navires.....	56
Arrêté du 5 juillet 2004 modifié portant sur les informations à fournir au port par les capitaines de navires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires .....	56
Arrêté du 21 juillet 2004 modifié relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison dans les ports maritimes.....	59
2.3.4. Formation des surveillants de ports et des auxiliaires de surveillance (articles R. 303-5, R. 303-6 et R. 303-7 CPM) : Arrêté du 27 novembre 2009 .....	60
2.3.5. Sûreté portuaire.....	64
Arrêté du 10 avril 2007 modifié fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes.....	64
Arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires.....	66
Arrêté du 20 mai 2008 fixant la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire et maritime mis en œuvre dans les zones d'accès restreint, tels que définis par l'article R. 321-41 du code des ports maritimes.....	89
Arrêté du 2 juin 2008 fixant les conditions d'organisation des exercices et entraînements de sûreté dans les ports et les installations portuaires.....	91

Arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint.....	93
Arrêté du 15 avril 2009 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la délivrance d'habilitations, d'agréments et au suivi de la validité des titres de circulation des personnes exerçant une activité dans les zones d'accès restreint des ports maritimes dénommé « CEZAR (Contrôle d'entrée en zone d'accès restreint) ».....	96
Arrêté du 23 septembre 2009 fixant les conditions d'approbation des formations des agents chargés des visites de sûreté préalables à l'accès aux zones d'accès restreint définies aux articles R. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes.....	98
2.4. autres textes d'application.....	103
2.4.1. Droits de port / cadres types des tarifs : Arrêté du 15 octobre 2001 modifié portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement.....	103
2.4.2. Règlement général de police des voies ferrées portuaires : Arrêté du 23 avril 2010 .....	113
2.4.3. Dockers professionnels intermittents / BCMO : arrêté du 25 septembre 1992 désignant les ports maritimes de commerce de la métropole .....	114
3. AUTRES TEXTES.....	115
3.1. Réforme portuaire 2008.....	115
Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 modifiée portant réforme portuaire (extraits).....	115
Article 14 de la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.....	119
Conseils scientifiques d'estuaires : décret n° 2009-68 du 19 janvier 2009 .....	119
Décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008 modifié (dispositions non codifiées).....	121
Accord cadre (article 11 de la loi n° 2008-660) : Décret n° 2008-1240 du 28 novembre 2008.....	122
3.2. Durée des mandats des dirigeants et au fonctionnement des organes de direction de certains des établissements publics de l'Etat : décret n° 2010-1035 du 1er septembre 2010	123
3.3. Décentralisation 2004.....	125
Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (extraits).....	125
Décret n° 2006-330 du 20 mars 2006 fixant la liste des ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu par l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.....	127
Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 modifiée portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (extrait).....	127
3.4. Indemnisation des réquisitions Code de la défense (Partie Législative) .....	130

## **1. CODE DES TRANSPORTS : ordonnance et tables de correspondance**

### **Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports (extraits)**

Article 7 - Sont abrogés, sous réserve des dispositions des articles 9 et 16 :

...

7° Le code des ports maritimes (partie législative), à l'exception de l'article L. 211-3-1 ;

...

9° La dernière phrase du troisième alinéa de l'article L. 212-4-4, les articles L. 212-18, L. 212-19, L. 213-11, L. 220-3, le deuxième alinéa de l'article L. 221-1, le neuvième alinéa de l'article L. 342-3 et le dixième alinéa de ce même article, les premier et deuxième alinéas de l'article L. 351-13 en tant qu'ils concernent les dockers, l'article L. 742-1, les II à IV de l'article L. 742-1-1, les articles L. 742-2 à L. 742-12, les articles L. 743-1 et L. 743-2 et le deuxième alinéa de l'article L. 981-4 du code du travail ;

...

16° La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, à l'exception des articles 40, 73, 75 et 76 ;

17° Les articles 26 et 27 en tant qu'ils concernent les infractions définies par le code des transports, dans la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 39 le membre de phrase : « et il en est de même, quelle que soit la forme du contrat d'engagement, dans le cas prévu par l'article 98, paragraphe 2, du code du travail maritime », les articles 40 à 58, les articles 60 à 62, l'article 63, à l'exception de son dernier alinéa, les articles 63 bis, 65, 67 et 68, l'article 69 en tant qu'il concerne la durée du travail, le repos et l'âge d'admission des marins, les articles 70 à 85 et les articles 87 et 87 bis de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

18° La loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes ;

...

57° La loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes ;

58° L'article 13 du décret n° 69-515 du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;

...

65° La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, à l'exception du dernier alinéa de l'article 4, de l'avant-dernier alinéa de l'article 5, de l'article 19, du premier alinéa de l'article 23, du deuxième alinéa de l'article 28, du sixième alinéa de l'article 28-2, du dernier alinéa de l'article 44, de l'article 46, de l'article 47 et des deux premiers alinéas de l'article 48 ;

66° Le huitième alinéa de l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État ;

...

106° Le II de l'article 116 et l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

...

**110°** L'article 25 de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social ;

**111°** Le premier et le deuxième alinéa du I de l'article 28, le V en tant qu'il concerne la région et le troisième alinéa du III et les X et XII de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

...

**117°** Le premier alinéa de l'article 5 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative) ;

...

**122°** L'article 17 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

...

**Article 9** - L'abrogation des dispositions mentionnées à l'article 7 ne prendra effet qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports pour ce qui concerne les articles, parties d'articles ou alinéas suivants :

...

**4°** Dans le code des ports maritimes, l'article L. 101-5, le quatrième alinéa de l'article L. 103-1, les articles L. 111-4 à L. 111-6, L. 111-8, L. 111-9 et L. 346-2 ;

...

**25°** Les neuvième à onzième, treizième et quatorzième alinéas de l'article 13 du décret n° 69-515 du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;

...

**Table de correspondance (extraits)**

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 1612-1	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 1, ecqc le dossier
	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 1, ecqc le dossier
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 1, ecqc le dossier
	Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 1, ecqc le dossier
	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéa 1, ecqc le dossier
Article L. 1612-2	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier
	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier
	Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier
Article L. 1612-4	Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 2, ecqc l'avis
	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis
	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis
Article L. 1613-1	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéas 2 et 4, ecqc la mise en service
	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéa 3, ecqc la mise en service
	Code des ports maritimes	Art. 155-1, alinéa 3, ecqc la mise en service
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 3, ecqc la mise en service
Article L. 1613-2	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 2, ecqc l'autorisation
	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéas 3 et 4, ecqc l'autorisation

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 3, ecqc l'autorisation
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéas 3 et 4, ecqc l'autorisation
Article L. 1614-1	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 4, ecqc l'exploitation
	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 4, ecqc l'exploitation
	Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 5, ecqc l'exploitation
Article L. 1614-2	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 5
Article L. 1614-3	Nouvel article	
Article L. 5311-1	Code des ports maritimes	Art. L. 100-1
	Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales	Art. 30, alinéa 19, paragraphe XII
Article L. 5311-2	Code des ports maritimes	Art. L. 155-1
Article L. 5312-1	Code des ports maritimes	Art. L. 101-1
	Code des ports maritimes	Art. L. 101-2
Article L. 5312-2	Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéas 1 à 9, paragraphe I
Article L. 5312-3	Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéas 11 et 12, paragraphe III
Article L. 5312-4	Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéa 10, paragraphe II
	Code des ports maritimes	Art. L. 103-2
Article L. 5312-5	Code des ports maritimes	Art. L. 101-4
	Code des ports maritimes	Art. L. 101-6, alinéa 4, paragraphe II
Article L. 5312-6	Code des ports maritimes	Art. L. 102-1
Article L. 5312-7	Code des ports maritimes	Art. L. 102-2

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5312-8	Code des ports maritimes	Art. L. 102-3
Article L. 5312-9	Code des ports maritimes	Art. L. 102-4
Article L. 5312-10	Code des ports maritimes	Art. L. 102-5
Article L. 5312-11	Code des ports maritimes	Art. L. 102-6, alinéa 1
Article L. 5312-12	Code des ports maritimes	Art. L. 102-7
	Code des ports maritimes	Art. L. 106-1, alinéa 4
Article L. 5312-13	Code des ports maritimes	Art. L. 103-1, alinéas 1 et 2
Article L. 5312-14	Code des ports maritimes	Art. L. 106-1, alinéas 1, 2, 3
Article L. 5312-15	Code des ports maritimes	Art. L. 106-2
	Code des ports maritimes	Art. L. 102-8
Article L. 5312-16	Code des ports maritimes	Art. L. 101-6, alinéas 1 à 3, paragraphe I
Article L. 5312-17	Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire	Art. 17
Article L. 5312-18	Code des ports maritimes	Art. L. 106-3
	Code des ports maritimes	Art. L. 102-6, alinéa 2
	Code des ports maritimes	Art. L. 103-1, alinéa 3
Article L. 5313-1	Code des ports maritimes	Art. L. 111-1
Article L. 5313-2	Code des ports maritimes	Art. L. 111-2, sauf ecq le décret en Conseil d'État
Article L. 5313-3	Code des ports maritimes	Art. L. 111-3
Article L. 5313-4	Code des ports maritimes	Art. L. 111-10
Article L. 5313-5	Code des ports maritimes	Art. L. 116-1, sauf ecq l'hypothèse de fusion entre « un port autonome et un ou plusieurs autres ports autonomes ou non »

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5313-6	Code des ports maritimes	Art. L. 116-2
Article L. 5313-7	Code des ports maritimes	Art. L. 112-1
Article L. 5313-8	Code des ports maritimes	Art. L. 112-2, sauf ecq le décret en Conseil d'État
Article L. 5313-9	Code des ports maritimes	Art. L. 113-1
Article L. 5313-10	Code des ports maritimes	Art. L. 113-2
Article L. 5313-11	Code des ports maritimes	Art. L. 112-5
Article L. 5313-12	Code des ports maritimes	Art. L. 112-4, alinéas 1 et 2
Article L. 5313-13	Code des ports maritimes	Art. L. 116-4
	Code des ports maritimes	Art. L. 111-2, ecq le décret en Conseil d'État
	Code des ports maritimes	Art. L. 112-2, ecq le décret en Conseil d'État
Article L. 5314-1	Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 1, paragraphe I, ecq la région
Article L. 5314-2	Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 2, paragraphe II
Article L. 5314-3	Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales	Art. 30, alinéa 14, paragraphe V
Article L. 5314-4	Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéas 3 à 5, paragraphe III
Article L. 5314-5	Nouvel article	
Article L. 5314-6	Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales	Art. 30, alinéa 16, paragraphe X
Article L. 5314-7	Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, ecq la Corse
Article L. 5314-8	Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État	Art. 57, alinéa 8

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5314-9	Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales	Art. 30, alinéa 10, paragraphe III
Article L. 5314-10	Code des ports maritimes	Art. L. 601-2
Article L. 5314-11	Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 6, paragraphe IV
Article L. 5321-1	Code des ports maritimes	Art. L. 211-1
Article L. 5321-2	Code des ports maritimes	Art. L. 211-3
Article L. 5321-3	Code des ports maritimes	Art. L. 211-4, alinéa 1
Article L. 5321-4	Code des ports maritimes	Art. L. 211-5
	Code des ports maritimes	Art. L. 231-1
Article L. 5331-1	Code des ports maritimes	Art. L. 301-1
Article L. 5331-2	Code des ports maritimes	Art. L. 302-1
Article L. 5331-3	Code des ports maritimes	Art. L. 302-2
Article L. 5331-4	Code des ports maritimes	Art. L. 302-3
Article L. 5331-5	Code des ports maritimes	Art. L. 302-4, alinéas 1 à 4
Article L. 5331-6	Code des ports maritimes	Art. L. 302-4, alinéas 5 à 9
Article L. 5331-7	Code des ports maritimes	Art. L. 302-5
Article L. 5331-8	Code des ports maritimes	Art. L. 302-6
Article L. 5331-9	Code des ports maritimes	Art. L. 302-7
Article L. 5331-10	Code des ports maritimes	Art. L. 302-8, sauf alinéa 4, ecqc l'outre-mer
Article L. 5331-11	Code des ports maritimes	Art. L. 303-1
Article L. 5331-	Code des ports maritimes	Art. L. 303-2

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
12		
Article L. 5331-13	Code des ports maritimes	Art. L. 303-3
Article L. 5331-14	Code des ports maritimes	Art. L. 303-4
Article L. 5331-15	Code des ports maritimes	Art. L. 303-6
Article L. 5331-16	Code des ports maritimes	Art. L. 303-5
Article L. 5332-1	Code des ports maritimes	Art. L. 321-1
Article L. 5332-2	Code des ports maritimes	Art. L. 321-5, sauf fin de l'alinéa 1
Article L. 5332-3	Code des ports maritimes	Art. L. 321-2
Article L. 5332-4	Code des ports maritimes	Art. L. 321-3
Article L. 5332-5	Code des ports maritimes	Art. L. 321-4
Article L. 5332-6	Code des ports maritimes	Art. L. 321-5
Article L. 5332-7	Code des ports maritimes	Art. L. 321-6
Article L. 5334-1	Code des ports maritimes	Art. L. 311-1
Article L. 5334-2	Code des ports maritimes	Art. L. 311-2
Article L. 5334-3	Code des ports maritimes	Art. L. 311-3
Article L. 5334-4	Code des ports maritimes	Art. L. 311-4
Article L. 5334-5	Code des ports maritimes	Art. L. 334-1, alinéa 1, sauf ecqc l'amende
Article L. 5334-6	Code des ports maritimes	Art. L. 153-1
Article L. 5334-7	Code des ports maritimes	Art. L. 343-1, alinéas 7 à 9
Article L. 5334-8	Code des ports maritimes	Art. L. 343-1, alinéas 1 à 6

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5334-9	Code des ports maritimes	Art. L. 343-3
Article L. 5334-10	Code des ports maritimes	Art. L. 156-1
Article L. 5334-11	Code des ports maritimes	Art. L. 156-2
Article L. 5334-12	Code des ports maritimes	Art. L. 344-1
Article L. 5334-13	Code des ports maritimes	Art. L. 344-3, alinéas 1 à 4
Article L. 5335-1	Code des ports maritimes	Art. L. 332-1, alinéa 1
Article L. 5335-2	Code des ports maritimes	Art. L. 332-2, alinéa 1
Article L. 5335-3	Code des ports maritimes	Art. L. 333-1, sauf ecqç l'amende
Article L. 5335-4	Code des ports maritimes	Art. L. 333-2
Article L. 5335-5	Code des ports maritimes	Art. L. 341-1, alinéas 1 et 2
Article L. 5336-1	Code des ports maritimes	Art. L. 321-7, alinéa 4, paragraphe III
Article L. 5336-2	Code des ports maritimes	Art. L. 345-2
Article L. 5336-3	Code des ports maritimes	Art. L. 345-1
Article L. 5336-4	Code des ports maritimes	Art. L. 345-3
Article L. 5336-5	Code des ports maritimes	Art. L. 345-4
Article L. 5336-6	Code des ports maritimes	Art. L. 345-5
Article L. 5336-7	Code des ports maritimes	Art. L. 345-6
Article L. 5336-8	Code des ports maritimes	Art. L. 321-7, alinéa 1, paragraphe I, et alinéas 2 et 3, paragraphe II
Article L. 5336-9	Code des ports maritimes	Art. L. 346-1
Article L. 5336-	Code des ports maritimes	Art. L. 321-8

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
10		
Article L. 5336-11	Code des ports maritimes	Art. L. 343-2
Article L. 5336-12	Code des ports maritimes	Art. L. 344-2
Article L. 5336-13	Code des ports maritimes	Art. L. 344-3, alinéa 5
Article L. 5336-14	Code des ports maritimes	Art. L. 344-4
Article L. 5336-15	Code des ports maritimes	Art. L. 341-1, alinéa 3
Article L. 5336-16	Code des ports maritimes	Art. L. 341-2
Article L. 5336-17	Code des ports maritimes	Art. L. 342-1
Article L. 5337-1	Code des ports maritimes	Art. L. 331-1
Article L. 5337-2	Code des ports maritimes	Art. L. 331-2
Article L. 5337-3	Code des ports maritimes	Art. L. 331-3
Article L. 5337-4	Code des ports maritimes	Art. L. 333-1, alinéas 1 et 4, ecqc l'amende
Article L. 5337-5	Code des ports maritimes	Art. L. 334-1, alinéa 2 à 5, ecqc l'amende
Article L. 5338-1	Code des ports maritimes	Art. L. 351-1
	Code des ports maritimes	Art. L. 153-2
Article L. 5341-1	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 1er
Article L. 5341-2	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 6 (phrase 1)
Article L. 5341-3	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 2
	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 6 (phrase 2)
Article L. 5341-4	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 4

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5341-5	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 8
Article L. 5341-6	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 9
Article L. 5341-7	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 22, alinéas 1 et 4, sauf ecqc le règlement local
Article L. 5341-8	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 24, alinéas 1 et 2
Article L. 5341-9	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 25
Article L. 5341-10	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 26
	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 22, alinéa 4, ecqc le règlement local
	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 24, alinéa 3
Article L. 5341-11	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 18
Article L. 5341-12	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 19
Article L. 5341-13	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 20
Article L. 5341-14	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 21
Article L. 5341-15	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 22
Article L. 5341-16	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 23
Article L. 5341-17	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 25
Article L. 5341-18	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 24
Article L. 5342-1	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 26
Article L. 5342-2	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 27
Article L. 5342-3	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 5-1
Article L. 5342-	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à	Art. 28

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
4	l'armement et aux ventes maritimes	
Article L. 5342-5	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 29
Article L. 5342-6	Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 30
Article L. 5343-1	Code des ports maritimes	Art. L. 511-1
Article L. 5343-2	Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéas 1 à 4, paragraphe I
Article L. 5343-3	Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 5, paragraphe II
Article L. 5343-4	Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 8, paragraphe III
Article L. 5343-5	Code des ports maritimes	Art. L. 511-4
Article L. 5343-6	Code des ports maritimes	Art. L. 511-5
Article L. 5343-7	Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 9, paragraphe III
Article L. 5343-8	Code des ports maritimes	Art. L. 511-3
Article L. 5343-9	Code des ports maritimes	Art. L. 521-4
Article L. 5343-10	Code des ports maritimes	Art. L. 521-5
Article L. 5343-11	Code des ports maritimes	Art. L. 521-6, alinéas 1 à 5
Article L. 5343-12	Code des ports maritimes	Art. L. 521-6, alinéa 6
Article L. 5343-13	Code des ports maritimes	Art. L. 521-7
Article L. 5343-14	Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 25, alinéa 1
Article L. 5343-15	Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 1 à 3, paragraphe I
Article L. 5343-16	Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 4 à 6, paragraphes II, III et IV
Article L. 5343-	Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 7 et 8,

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
17		paragraphes V et VI
Article L. 5343-18	Code des ports maritimes	Art. L. 521-1, alinéa 1
	Code des ports maritimes	Art. L. 521-2
Article L. 5343-19	Code des ports maritimes	Art. L. 521-1, alinéa 2
Article L. 5343-20	Code des ports maritimes	Art. L. 521-3
Article L. 5343-21	Code du travail ancien	Art. L. 743-1
Article L. 5343-22	Code du travail ancien	Art. L. 351-13, alinéas 3 et 1, ecq les dockers occasionnels
Article L. 5343-23	Code des ports maritimes	Art. L. 531-3
Article L. 5344-1	Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéa 1 (phrase 1)
Article L. 5344-2	Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéa 1 (phrase 2) à alinéa 5
Article L. 5344-3	Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéas 6 à 8
Article L. 5344-4	Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéas 9 à 11
Article L. 5344-5	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 15
Article L. 5344-6	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 16
Article L. 5344-7	Loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes	Art. 17
Article L. 5344-8	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande	Art. 41
Article L. 5351-1	Nouvel article	
Article L. 5351-2	Code des ports maritimes	Art. L. 411-1
Article L. 5351-3	Code des ports maritimes	Art. L. 411-2
Article L. 5351-4	Code des ports maritimes	Art. L. 411-3

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
Article L. 5351-5	Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)	Art. 5, alinéa 1
Article L. 5352-1	Code des ports maritimes	Art. L. 411-4
Article L. 5352-2	Code des ports maritimes	Art. L. 411-5
Article L. 5352-3	Code des ports maritimes	Art. L. 411-6
Article L. 5352-4	Code des ports maritimes	Art. L. 411-7
Article L. 5352-5	Code des ports maritimes	Art. L. 411-8
Article L. 5713-1	Code des ports maritimes	Art. L. 100-1 (4°)
Article L. 5713-2	Nouvel article	
Article L. 5713-3	Code des ports maritimes	Art. L. 541-1
Article L. 5723-1	Nouvel article	
Article L. 5723-2	Code des ports maritimes	Art. L. 163-1
Article L. 5733-1	Nouvel article	
Article L. 5733-2	Nouvel article	
Article L. 5733-3	Nouvel article	
Article L. 5743-1	Nouvel article	
Article L. 5743-2	Nouvel article	
Article L. 5743-3	Nouvel article	
Article L. 5753-1	Code des ports maritimes	Art. L. 100-1 (4°)
Article L. 5753-	Nouvel article	

<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>	<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>
2		
Article L. 5763-1	Nouvel article	
Article L. 5783-1	Nouvel article	
Article L. 5793-1	Nouvel article	

**Table de correspondance inversée (extraits)**

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
NOUVEL ARTICLE		L. 1614-3
NOUVEL ARTICLE		L. 5314-5
NOUVEL ARTICLE		L. 5351-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5713-2
NOUVEL ARTICLE		L. 5723-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5733-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5733-2
NOUVEL ARTICLE		L. 5733-3
NOUVEL ARTICLE		L. 5743-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5743-2
NOUVEL ARTICLE		L. 5743-3
NOUVEL ARTICLE		L. 5753-2
NOUVEL ARTICLE		L. 5763-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5783-1
NOUVEL ARTICLE		L. 5793-1
Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 1, ecqc le dossier	L. 1612-1
Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier	L. 1612-2
Code de l'aviation civile	Art. L. 211-1, alinéa 1, ecqc l'avis	L. 1612-4
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 1, ecqc le dossier	L. 1612-1
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier	L. 1612-2
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis	L. 1612-4
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 3, ecqc la mise en service	L. 1613-1
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéas 3 et 4, ecqc l'autorisation	L. 1613-2
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure	Art. L. 30, alinéa 5, ecqc l'exploitation	L. 1614-1
Code des ports maritimes	Art. L. 100-1	L. 5311-1
Code des ports maritimes		L. 5713-1

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Code des ports maritimes		L. 5753-1
Code des ports maritimes	Art. L. 101-1	L. 5312-1
Code des ports maritimes		L. 5713-1
Code des ports maritimes		L. 5753-1
Code des ports maritimes	Art. L. 101-2	L. 5312-1
Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéas 1 à 9, paragraphe I	L. 5312-2
Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéa 10, paragraphe II	L. 5312-4
Code des ports maritimes	Art. L. 101-3, alinéas 11 et 12, paragraphe III	L. 5312-3
Code des ports maritimes	Art. L. 101-4	L. 5312-5
Code des ports maritimes	Art. L. 101-6, alinéas 1 à 3, paragraphe I	L. 5312-16
Code des ports maritimes	Art. L. 101-6, alinéa 4, paragraphe II	L. 5312-5
Code des ports maritimes	Art. L. 102-1	L. 5312-6
Code des ports maritimes	Art. L. 102-2	L. 5312-7
Code des ports maritimes	Art. L. 102-3	L. 5312-8
Code des ports maritimes	Art. L. 102-4	L. 5312-9
Code des ports maritimes	Art. L. 102-5	L. 5312-10
Code des ports maritimes	Art. L. 102-6, alinéa 1	L. 5312-11
Code des ports maritimes	Art. L. 102-6, alinéa 2	L. 5312-18
Code des ports maritimes	Art. L. 102-7	L. 5312-12
Code des ports maritimes	Art. L. 102-8	L. 5312-15
Code des ports maritimes	Art. L. 103-1, alinéas 1 et 2	L. 5312-13
Code des ports maritimes	Art. L. 103-1, alinéa 3	L. 5312-18
Code des ports maritimes	Art. L. 103-2	L. 5312-4
Code des ports maritimes	Art. L. 106-1	L. 5312-14
Code des ports maritimes	Art. L. 106-1	L. 5312-12
Code des ports maritimes	Art. L. 106-2	L. 5312-15
Code des ports maritimes	Art L. 106-3	L. 5312-18
Code des ports maritimes	Art. L. 111-1	L. 5313-1
Code des ports maritimes	Art. L. 111-2, sauf ecqc le décret en Conseil d'État	L. 5313-2
Code des ports maritimes	Art. L. 111-2, ecqc le décret en	L. 5313-13

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
	Conseil d'État	
Code des ports maritimes	Art. L. 111-3	L. 5313-3
Code des ports maritimes	Art. L. 111-10	L. 5313-4
Code des ports maritimes	Art. L. 112-1	L. 5313-7
Code des ports maritimes	Art. L. 112-2, sauf ecqc le décret en Conseil d'État	L. 5313-8
Code des ports maritimes	Art. L. 112-2, ecqc le décret en Conseil d'État	L. 5313-13
Code des ports maritimes	Art. L. 112-4, alinéas 1 et 2	L. 5313-12
Code des ports maritimes	Art. L. 112-4, alinéa 3	L. 5313-13
Code des ports maritimes	Art. L. 112-5	L. 5313-11
Code des ports maritimes	Art. L. 113-1	L. 5313-9
Code des ports maritimes	Art. L. 113-2	L. 5313-10
Code des ports maritimes	Art. L. 116-1	L. 5313-5
Code des ports maritimes	Art. L. 116-2	L. 5313-6
Code des ports maritimes	Art. L. 116-4	L. 5313-13
Code des ports maritimes	Art. L. 153-1	L. 5334-6
Code des ports maritimes	Art. L. 153-2	L. 5338-1
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1	L. 5311-2
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 1, ecqc le dossier	L. 1612-1
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier	L. 1612-2
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis	L. 1612-4
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 3, ecqc la mise en service	L. 1613-1
Code des ports maritimes	Art. L. 155-1, alinéa 3, ecqc l'autorisation	L. 1613-2
Code des ports maritimes	Art. 155-1, alinéa 4, ecqc l'exploitation	L. 1614-1
Code des ports maritimes	Art. L. 156-1	L. 5334-10
Code des ports maritimes	Art. L. 156-2	L. 5334-11
Code des ports maritimes	Art. 163-1	L. 5723-2
Code des ports maritimes	Art. L. 211-1	L. 5321-1
Code des ports maritimes	Art. L. 211-3	L. 5321-2

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Code des ports maritimes	Art. L. 211-4, alinéa 1	L. 5321-3
Code des ports maritimes	Art. L. 211-5	L. 5321-4
Code des ports maritimes	Art. L. 231-1	L. 5321-4
Code des ports maritimes	Art. L. 301-1	L. 5331-1
Code des ports maritimes	Art. L. 302-1	L. 5331-2
Code des ports maritimes	Art. L. 302-2	L. 5331-3
Code des ports maritimes	Art. L. 302-3	L. 5331-4
Code des ports maritimes	Art. L. 302-4, alinéas 1 à 4	L. 5331-5
Code des ports maritimes	Art. L. 302-4, alinéas 5 à 9	L. 5331-6
Code des ports maritimes	Art. L. 302-5	L. 5331-7
Code des ports maritimes	Art. L. 302-6	L. 5331-8
Code des ports maritimes	Art. L. 302-7	L. 5331-9
Code des ports maritimes	Art. L. 302-8, alinéa 4, sauf ecqc l'outre-mer	L. 5331-10
Code des ports maritimes	Art. L. 303-1	L. 5331-11
Code des ports maritimes	Art. L. 303-2	L. 5331-12
Code des ports maritimes	Art. L. 303-3	L. 5331-13
Code des ports maritimes	Art. L. 303-4	L. 5331-14
Code des ports maritimes	Art. L. 303-5	L. 5331-16
Code des ports maritimes	Art. L. 303-6	L. 5331-15
Code des ports maritimes	Art. L. 311-1	L. 5334-1
Code des ports maritimes	Art. L. 311-2	L. 5334-2
Code des ports maritimes	Art. L. 311-3	L. 5334-3
Code des ports maritimes	Art. L. 311-4	L. 5334-4
Code des ports maritimes	Art. L. 321-1	L. 5332-1
Code des ports maritimes	Art. L. 321-2	L. 5332-3
Code des ports maritimes	Art. L. 321-3	L. 5332-4
Code des ports maritimes	Art. L. 321-4	L. 5332-5
Code des ports maritimes	Art. L. 321-5, alinéa 5, la fin	L. 5332-2
Code des ports maritimes	Art. L. 321-5, sauf fin de l'alinéa 5	L. 5332-6
Code des ports maritimes	Art. L. 321-6	L. 5332-7
Code des ports maritimes	Art. L. 321-7, alinéa 1, paragraphe I, et alinéas 2 et 3, paragraphe II	L. 5336-8
Code des ports maritimes	Art. L. 321-7, alinéa 4, paragraphe	L. 5336-1

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
	III	
Code des ports maritimes	Art. L. 321-8	L. 5336-10
Code des ports maritimes	Art. L. 331-1	L. 5337-1
Code des ports maritimes	Art. L. 331-2	L. 5337-2
Code des ports maritimes	Art. L. 331-3	L. 5337-3
Code des ports maritimes	Art. L. 332-1, alinéa 1	L. 5335-1
Code des ports maritimes	Art. L. 332-2, alinéa 1	L. 5335-2
Code des ports maritimes	Art. L. 333-1, sauf ecqc l'amende	L. 5335-3
Code des ports maritimes	Art. L. 333-1, ecqc l'amende	L. 5337-4
Code des ports maritimes	Art. L. 333-2	L. 5335-4
Code des ports maritimes	Art. L. 334-1, alinéa 1, sauf ecqc l'amende	L. 5334-5
Code des ports maritimes	Art. L. 334-1, alinéas 2 à 5, ecqc l'amende	L. 5337-5
Code des ports maritimes	Art. L. 341-1, alinéas 1 et 2	L. 5335-5
Code des ports maritimes	Art. L. 341-1, alinéa 3	L. 5336-15
Code des ports maritimes	Art. L. 341-2	L. 5336-16
Code des ports maritimes	Art. L. 342-1	L. 5336-17
Code des ports maritimes	Art. L. 343-1, alinéas 1 à 6	L. 5334-8
Code des ports maritimes	Art. L. 343-1, alinéas 7 à 9	L. 5334-7
Code des ports maritimes	Art. L. 343-2	L. 5336-11
Code des ports maritimes	Art. L. 343-3	L. 5334-9
Code des ports maritimes	Art. L. 344-1	L. 5334-12
Code des ports maritimes	Art. L. 344-2	L. 5336-12
Code des ports maritimes	Art. L. 344-3, alinéas 1 à 4	L. 5334-13
Code des ports maritimes	Art. L. 344-3, alinéa 5	L. 5336-13
Code des ports maritimes	Art. L. 344-4	L. 5336-14
Code des ports maritimes	Art. L. 345-1	L. 5336-3
Code des ports maritimes	Art. L. 345-2	L. 5336-2
Code des ports maritimes	Art. L. 345-3	L. 5336-4
Code des ports maritimes	Art. L. 345-4	L. 5336-5
Code des ports maritimes	Art. L. 345-5	L. 5336-6
Code des ports maritimes	Art. L. 345-6	L. 5336-7
Code des ports maritimes	Art. L. 346-1	L. 5336-9

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Code des ports maritimes	Art. L. 351-1	L. 5338-1
Code des ports maritimes	Art. L. 411-1	L. 5351-2
Code des ports maritimes	Art. L. 411-2	L. 5351-3
Code des ports maritimes	Art. L. 411-3	L. 5351-4
Code des ports maritimes	Art. L. 411-4	L. 5352-1
Code des ports maritimes	Art. L. 411-5	L. 5352-2
Code des ports maritimes	Art. L. 411-6	L. 5352-3
Code des ports maritimes	Art. L. 411-7	L. 5352-4
Code des ports maritimes	Art. L. 411-8	L. 5352-5
Code des ports maritimes	Art. L. 511-1	L. 5343-1
Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéas 1 à 4, paragraphe I	L. 5343-2
Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 5, paragraphe II	L. 5343-3
Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 8, paragraphe III	L. 5343-4
Code des ports maritimes	Art. L. 511-2, alinéa 9, paragraphe III	L. 5343-7
Code des ports maritimes	Art. L. 511-3	L. 5343-8
Code des ports maritimes	Art. L. 511-4	L. 5343-5
Code des ports maritimes	Art. L. 511-5	L. 5343-6
Code des ports maritimes	Art. L. 521-1, alinéa 1	L. 5343-18
Code des ports maritimes	Art. L. 521-1, alinéa 2	L. 5343-19
Code des ports maritimes	Art. L. 521-2	L. 5343-18
Code des ports maritimes	Art. L. 521-3	L. 5343-20
Code des ports maritimes	Art. L. 521-4	L. 5345-9
Code des ports maritimes	Art. L. 521-5	L. 5343-10
Code des ports maritimes	Art. L. 521-6, alinéas 1 à 5	L. 5343-11
Code des ports maritimes	Art. L. 521-6, alinéa 6	L. 5343-12
Code des ports maritimes	Art. L. 521-7	L. 5343-13
Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 1 à 3, paragraphe I	L. 5343-15
Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 4 à 6, paragraphe II, III et IV	L. 5343-16
Code des ports maritimes	Art. L. 521-8, alinéas 7 et 8, paragraphe V et VI	L. 5343-17

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéa 1, 1re phrase	L. 5344-1
Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéa 2, phrase 2, et alinéas 3 à 5	L. 5344-2
Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéas 6 à 8	L. 5344-3
Code des ports maritimes	Art. L. 531-1, alinéas 9 à 11	L. 5344-4
Code des ports maritimes	Art. L. 531-3	L. 5343-23
Code des ports maritimes	Art. L. 541-1	L. 5713-3
Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 1, paragraphe I, ecqc la région	L. 5314-1
Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 1, paragraphe I, ecqc la Corse	L. 5314-7
Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 2, paragraphe II	L. 5314-2
Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéas 3 à 5, paragraphe III	L. 5314-4
Code des ports maritimes	Art. L. 601-1, alinéa 6, paragraphe IV	L. 5314-11
Code des ports maritimes	Art. L. 601-2	L. 5314-10
Code du travail	Art. L. 351-13, alinéas 1 et 3, ecqc les dockers occasionnels	Code du travail
Code du travail	Art. L. 743-1	Code du travail
Loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime	Art. L. 5-1	L. 5342-3
Loi du 27 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande	Art. L. 41	L. 5344-8
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 1er	L. 5341-1
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 2	L. 5341-3
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 4	L. 5341-4
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 6 (phrase 1)	L. 5341-2
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 6 (phrase 2)	L. 5341-3
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 8	L. 5341-5
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de	Art. 9	L. 5341-6

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
pilotage dans les eaux maritimes		
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 15	L. 5344-5
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 16	L. 5344-6
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 17	L. 5344-7
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 22, alinéas 1 et 4, sauf ecqc le règlement local	L. 5341-7
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 22, alinéa 4, ecqc le règlement local	L. 5341-10
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 24, alinéas 1 et 2	L. 5341-8
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 24, alinéa 3, ecqc le règlement local	L. 5341-10
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 25	L. 5341-9
Loi du 28 mars 1928 sur le régime de pilotage dans les eaux maritimes	Art. 26	L. 5341-10
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 18	L. 5341-11
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 19	L. 5341-12
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 20	L. 5341-13
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 21	L. 5341-14
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 22	L. 5341-15
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 23	L. 5341-16
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 24	L. 5341-18
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 25	L. 5341-17
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 26	L. 5342-1
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 27	L. 5342-2

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 28	L. 5342-4
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 29	L. 5342-5
Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes	Art. 30	L. 5342-6
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 1, ecqc le dossier	L. 1612-1
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 1, ecqc le champ d'application du dossier	L. 1612-2
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 2, ecqc l'autorisation	L. 1613-2
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéas 2 et 4, ecqc la mise en service	L. 1613-1
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 4, ecqc l'exploitation	L. 1614-1
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-1, alinéa 5	L. 1614-2
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéa 1, ecqc le dossier	L. 1612-1
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéas 1 et 2, ecqc l'avis	L. 1612-4
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéa 3, ecqc la mise en service	L. 1613-1
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéas 3 et 4, ecqc l'autorisation	L. 1613-2
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs	Art. 13-2, alinéa 5	L. 1614-2
Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État	Art. 57, alinéa 8	L. 5314-8
Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité	Art. 116, paragraphe II, alinéa 1	L. 5431-4
Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 25, alinéa 1	L. 5343-14
Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 30, alinéa 10, paragraphe III	L. 5314-9

<b>TEXTE</b>	<b>ANCIENNE RÉFÉRENCE</b>	<b>NOUVELLE RÉFÉRENCE</b>
Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 30, alinéa 14, paragraphe V	L. 5314-3
Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 30, alinéa 16, paragraphe X	L. 5314-6
Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social	Art. 30, alinéa 19, paragraphe XII	L. 5311-1
Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire	Art. 17	L. 5312-17
Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)	Art. 5, alinéa 1	L. 5351-5

## **2. TEXTES D'APPLICATION**

### **2.1. Gouvernance**

#### ***2.1.1. Conseils de coordination interportuaire (art. L. 5312-12 CT / ancien article L. 102-7 CPM)***

##### **Seine : Décret n° 2009-556 du 19 mai 2009 créant le conseil de coordination interportuaire de la Seine**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le code des ports maritimes, notamment son article L. 102-7 ;

Vu la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris et le décret n° 69-535 du 21 mai 1969 pris pour son application ;

Vu le décret n° 2008-1037 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime du Havre ;

Vu le décret n° 2008-1146 du 6 novembre 2008 instituant le grand port maritime de Rouen ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande du 5 mars 2009,

Décète :

**Art. 1er.** - En application de l'article L. 102-7 du code des ports maritimes, un conseil de coordination interportuaire est créé entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le port autonome de Paris. Il prend le nom de conseil de coordination interportuaire de la Seine.

**Art. 2.** - Ce conseil comprend :

I. – En qualité de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements :

– un représentant désigné par le conseil régional de Haute-Normandie parmi ses membres ;

– un représentant désigné par le conseil régional d'Ile-de-France parmi ses membres ;

– un représentant désigné par le conseil de la communauté d'agglomération du Havre parmi ses membres ;

– un représentant désigné par le conseil de la communauté d'agglomération de Rouen parmi ses membres ;

– un représentant désigné par le conseil de Paris siégeant en formation de conseil municipal parmi ses membres.

II. – En qualité de représentants de l'État :

– le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, ou son représentant ;

– le préfet de la région Haute-Normandie, préfet de la Seine-Maritime, ou son représentant.

III. – En qualité de représentants des ports concernés :

– les présidents du directoire des grands ports maritimes du Havre et de Rouen ;

– le directeur général du Port autonome de Paris.

IV. – En qualité de représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables :

– le président de l'établissement public Réseau ferré de France ou son représentant qu'il désigne à titre permanent ;

– le directeur général de l'établissement public Voies navigables de France.

V. – En qualité de personnalités qualifiées :

- un membre désigné par le conseil de surveillance du grand port maritime du Havre parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ;
- un membre désigné par le conseil de surveillance du grand Port maritime de Rouen parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ; .
- un membre désigné par le conseil d’administration du Port autonome de Paris parmi les personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation, des transports, de l’économie régionale et de l’économie générale mentionnées à l’article 8 de la loi no 68-917 du 24 octobre 1968 relative au Port autonome de Paris ;
- une personnalité qualifiée nommée par le ministre chargé des ports maritimes en raison de ses compétences dans les activités intéressant les ports, les transports, l’aménagement ou l’économie. Cette personnalité préside le conseil.

**Art. 3.** - La durée du mandat des membres du conseil de coordination interportuaire est de cinq ans. Le mandat peut être renouvelé.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ont perdu la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés ou nommés.

Les mandats des membres du conseil représentant les collectivités territoriales prennent fin lors du renouvellement de l’assemblée qui les a désignés.

Il est pourvu au remplacement d’un membre dont le siège devient vacant par décès, démission, pour l’un des motifs mentionnés aux deux alinéas précédents ou pour toute autre cause, pour la durée restant à courir de son mandat.

**Art. 4.** - Le conseil de coordination interportuaire se réunit au moins deux fois par an sur la convocation de son président.

Il peut être convoqué sur la demande de la totalité des représentants des collectivités territoriales, de l’État ou des établissements concernés.

**Art. 5.** - Le conseil de coordination interportuaire ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à huit jours d’intervalle et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre de présents.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

**Art. 6.** - Le ministre chargé des ports maritimes désigne parmi les commissaires du Gouvernement des établissements concernés un commissaire coordonnateur. Celui-ci assiste aux délibérations du conseil de coordination interportuaire.

Les décisions du conseil lui sont soumises dans les conditions définies à l’article R. 102-14 du code des ports maritimes.

**Art. 7.** - Les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le Port autonome de Paris assurent à tour de rôle pour un an le secrétariat du conseil de coordination interportuaire et prennent en charge ses dépenses de fonctionnement. Ils préparent les délibérations du conseil.

**Art. 8.** - Le conseil de coordination interportuaire adopte le document de coordination mentionné à l’article L. 102-7 du code des ports maritimes. Il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision.

Celui-ci porte sur :

- la coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements, de stratégie et de promotion des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du Port autonome de Paris ;
- les orientations stratégiques communes de ces ports ;
- la politique de promotion commune de ces ports ;
- les missions et les moyens qui font l'objet d'une mutualisation entre ces ports ;
- les projets d'investissement d'intérêt commun aux grands ports maritimes du Havre et de Rouen et au Port autonome de Paris.

Avant son adoption, il est soumis, pour avis, aux conseils de surveillance des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et au conseil d'administration du Port autonome de Paris. A la demande conjointe de ces conseils, est inscrite à l'ordre du jour du conseil de coordination interportuaire une délibération portant sur le document de coordination.

**Art. 9.** - Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et le secrétaire d'État chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **Atlantique : Décret n° 2009-1009 du 25 août 2009 créant le conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code des ports maritimes, notamment son article L. 102-7 ;

Vu le décret n° 2008-1034 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Bordeaux ;

Vu le décret n° 2008-1035 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire ;

Vu le décret n° 2008-1036 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de La Rochelle ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande du 4 juin 2009,

Décète :

**Article 1** - En application de l'article L. 102-7 du code des ports maritimes, un conseil de coordination interportuaire est créé entre les grands ports maritimes de Nantes-Saint-Nazaire, de La Rochelle et de Bordeaux. Il prend le nom de conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique.

**Article 2** - Ce conseil comprend :

I. — En qualité de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements :

— un représentant désigné par le conseil régional des Pays de la Loire parmi ses membres ;

— un représentant désigné par le conseil régional de Poitou-Charentes parmi ses membres ;

— un représentant désigné par le conseil régional d'Aquitaine parmi ses membres ;

— un représentant désigné par le conseil de la communauté urbaine Nantes métropole parmi ses membres ;

— un représentant désigné par le conseil de la communauté d'agglomération de La Rochelle parmi

ses membres ;

— un représentant désigné par le conseil de la communauté urbaine de Bordeaux parmi ses membres.

II. — En qualité de représentants de l'Etat :

— le préfet de la région Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique, ou son représentant ;

— le préfet de la région Poitou-Charentes, préfet de la Vienne, ou son représentant ;

— le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, ou son représentant.

III. — En qualité de représentants des ports concernés :

Les présidents du directoire des grands ports maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

IV. — En qualité de représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables :

Le président de l'établissement public Réseau ferré de France ou son représentant qu'il désigne à titre permanent.

V. — En qualité de personnalités qualifiées :

— un membre désigné par le conseil de surveillance du grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ;

— un membre désigné par le conseil de surveillance du grand port maritime de La Rochelle parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ;

— un membre désigné par le conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ;

— une personnalité qualifiée nommée par le ministre chargé des ports maritimes en raison de ses compétences dans les activités intéressant les ports, les transports, l'aménagement ou l'économie.

Cette personnalité préside le conseil.

**Article 3** - La durée du mandat des membres du conseil de coordination interportuaire est de cinq ans. Le mandat peut être renouvelé.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ont perdu la qualité en vertu de laquelle ils étaient désignés ou nommés.

Les mandats des membres du conseil représentant les collectivités territoriales prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

Il est pourvu au remplacement d'un membre dont le siège devient vacant par décès, démission, pour l'un des motifs mentionnés aux deux alinéas précédents ou pour toute autre cause, pour la durée restant à courir de son mandat.

**Article 4** - Le conseil de coordination interportuaire se réunit au moins deux fois par an sur la convocation de son président.

Il peut être convoqué sur la demande de la totalité des représentants des collectivités territoriales, de l'Etat ou des établissements concernés.

**Article 5** - Le conseil de coordination interportuaire ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à huit jours d'intervalle et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre de présents.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

**Article 6** - Le ministre chargé des ports maritimes désigne parmi les commissaires du Gouvernement des établissements concernés un commissaire coordonnateur. Celui-ci assiste aux

délibérations du conseil de coordination interportuaire.

Les décisions du conseil lui sont soumises dans les conditions définies à l'article R. 102-14 du code des ports maritimes.

**Article 7** - Les grands ports maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux assurent à tour de rôle pour un an le secrétariat du conseil de coordination et prennent en charge ses dépenses de fonctionnement. Ils préparent les délibérations du conseil.

**Article 8** - Le conseil de coordination interportuaire adopte le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7 du code des ports maritimes. Il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision.

Celui-ci porte sur :

- la coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements, de stratégie et de promotion des grands ports maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux ;
- les orientations stratégiques communes de ces ports ;
- la politique de promotion commune de ces ports ;
- les missions et les moyens qui font l'objet d'une mutualisation entre ces ports ;
- les projets d'investissement d'intérêt commun aux grands ports maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

Avant son adoption, il est soumis, pour avis, aux conseils de surveillance des grands ports maritimes de Nantes - Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux. A la demande conjointe de ces conseils, est inscrite à l'ordre du jour du conseil de coordination interportuaire une délibération portant sur le document de coordination.

**Article 9** - Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

\*\*\*

### ***2.1.2. Prise de participation des GPM (art. R. 104-5 CPM) : Arrêté du 2 septembre 2009***

#### **fixant le seuil prévu à l'article R. 104-5 du code des ports maritimes en matière de prise de participations des grands ports maritimes**

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 101-3 et R. 104-5,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Le seuil mentionné à l'article R. 104-5 du code des ports maritimes est fixé à 500 000 euros.

**Art. 2.** - Le directeur des services de transport, le directeur de l'Agence des participations de l'Etat et le directeur du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**2.1.3. Conventions de terminal GPM (art. R. 105-4 CPM) - Arrêté du 20 mars 2009**  
**pris en application de l'article R. 105-4 du code des ports maritimes**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et le secrétaire d'État chargé des transports,

Vu le code des ports maritimes, notamment son article R. 105-4,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Les conventions de terminal mentionnées à l'article R. 105-1 du code des ports maritimes comportent obligatoirement des dispositions relatives aux points suivants :

1. Le type de trafic traité sur le terminal ;
2. La délimitation précise du terminal figurant sur un plan cadastré ;
3. Les modalités générales de l'exploitation technique et commerciale du terminal, notamment en ce qui concerne la sous-traitance et la cession de l'activité par l'entreprise ;
4. Les moyens mis à disposition de l'opérateur par le grand port maritime ;
5. Les responsabilités respectives de l'opérateur et du grand port maritime en matière d'entretien du terminal ;
6. Les responsabilités et assurances respectives de l'opérateur et du grand port maritime relatives à l'exploitation du terminal ;
7. Les redevances domaniales et autres rémunérations perçues par le grand port maritime ;
8. La répartition des impôts et taxes liés au terminal entre le grand port maritime et l'opérateur ;
9. La durée de la convention ;
10. Les pénalités en cas de manquement par l'opérateur ;
11. Les modalités de résiliation de la convention et les conditions d'indemnisation ;
12. Le sort des biens à l'expiration de la convention ;
13. Les modalités de publicité foncière ;
14. Les modalités de règlements des litiges ;
15. Les indicateurs de suivi mentionné à l'article R. 105-2 du code des ports maritimes.

Les conventions de terminal mentionnent, le cas échéant, les objectifs de trafic fixés à l'opérateur ainsi que les pénalités en cas de manquement à ces objectifs.

Elles mentionnent, le cas échéant, les moyens mobiliers et immobiliers mis en place par l'opérateur ainsi que la répartition des charges d'investissement entre l'opérateur et le grand port maritime.

**Art. 2.** - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et le directeur de l'agence des participations de l'État sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

**2.1.4. Prises de participations PA (art. R. 114-5 CPM) - Arrêté du 25 juin 2001**

**fixant le seuil prévu à l'article R. 114-6 [lire R. 114-5] du code des ports maritimes en matière de prises de participations dans les ports autonomes**

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'État au budget,

Vu le code des ports maritimes, et notamment ses articles R. 111-14 et R. 114-6 [en fait R. 114-5],

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Le seuil visé à l'article R. 114-6 du code des ports maritimes est fixé à un million d'euros.

**Art. 2.** - Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

\*\*\*

**2.1.5. Convention type de terminal PA - Décret n° 2000-682 du 19 juillet 2000 modifié**

**approuvant la convention type d'exploitation de terminal dans les ports autonomes maritimes et modifiant le code des ports maritimes (extrait)**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 113-8, R. 115-7, R. 115-9 et R. 115-14 ;

Vu le code civil ;

Vu le code du domaine de l'État ;

Vu le code général des impôts ;

Vu la loi no 66-537 du 24 juillet 1966 modifiée sur les sociétés commerciales, notamment son article 355-1 ;

Vu la loi no 85-98 du 25 janvier 1985 modifiée relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises ;

Vu le décret no 55-22 du 4 janvier 1955 modifié portant réforme de la publicité foncière ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1er.** - Est approuvée, en application de l'article R. 115-14 susvisé du code des ports maritimes, la convention type d'exploitation de terminal dans les ports autonomes maritimes annexée au présent décret.

(...)

**Art. 4.** - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'État au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

# ANNEXE AU DÉCRET N° 2000-682 DU 19 JUILLET 2000 MODIFIÉ

## CONVENTION TYPE D'EXPLOITATION

### DE TERMINAL DANS LES PORTS AUTONOMES MARITIMES

La présente convention est conclue entre

- le port autonome de ..... , représenté par son directeur, dûment habilité par délibération du conseil d'administration en date du ..... , qui sera dénommé " le port " ;
- et ..... , représenté(e) par M. .... , qui sera dénommé(e) " l'entreprise " dans la présente convention.

#### **Article 1er** Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions de l'exploitation (et le cas échéant de la réalisation) du terminal de ..... spécialisé dans le ou les différents types de trafic suivants, désignés par le mode de conditionnement ou par la nature du produit :.....

La présente convention ne fait pas obstacle à ce que le port autorise, par toute décision unilatérale ou toute convention conclue avec d'autres entreprises, les mêmes activités ou trafics sur d'autres parties du domaine portuaire.

Un plan d'ensemble cadastré faisant apparaître la délimitation du terminal et un plan précisant sa localisation dans la circonscription du port sont annexés à la présente convention.

#### **Article 2** Objectifs de trafic du terminal

En vue d'assurer le développement de l'activité au sein du port, le ou les objectifs de trafic du terminal et, le cas échéant, les objectifs de qualité des services, ainsi que leurs échéanciers respectifs, sont les suivants :.....

Les parties procèdent, au moins tous les ..... ans à un examen conjoint des conditions de réalisation de ces objectifs. Après accord du conseil d'administration du port, du commissaire du Gouvernement et du contrôleur d'État, les objectifs et leurs échéanciers peuvent être révisés sans affecter l'économie générale de la convention, pour tenir compte notamment de l'évolution des marchés et des demandes nouvelles de services.

Nota : le décret n° 2005-436 du 9 mai 2005 a remplacé les mots « contrôleur d'État » par les mots « membre du corps du contrôle général économique et financier ».

#### **Article 3** L'exploitation du terminal par l'entreprise

##### 3.1. L'exploitation technique et commerciale du terminal

L'entreprise assure l'exploitation technique et commerciale du terminal. A ce titre :

- a) Elle a la responsabilité de toutes les opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées au navire et à la marchandise. Elle est tenue de mettre en place les moyens en personnel et les moyens techniques appropriés. Elle en assure la coordination vis-à-vis de ses clients ;
- b) Elle construit les aménagements, outillages et, le cas échéant, les terre-pleins nécessaires au

maintien et au développement de l'activité dans les conditions prévues à l'article 7 ;

c) Elle entretient les terre-pleins, aménagements et outillages selon les modalités prévues à l'article 8 ;

d) Elle assure la responsabilité de l'exploitant au regard de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, notamment de celles relatives aux installations classées, à la gestion de l'eau et à la protection de l'environnement.

### 3.2. Le caractère personnel de l'exploitation et la sous-traitance

L'entreprise est tenue d'exploiter directement en son nom le terminal objet de la présente convention.

Elle est tenue d'occuper elle-même et sans discontinuité les biens immobiliers dans l'emprise du terminal.

Toutefois elle pourra, après accord du port, confier à un tiers l'exécution d'une partie des opérations liées à l'exploitation du terminal. Dans ce cas, elle demeurera responsable envers le port et envers les tiers de l'accomplissement de toutes les obligations imposées par la présente convention.

Toute cession totale ou partielle de l'activité exercée par l'entreprise sur le terminal ne peut intervenir, sous peine de résiliation de la convention, qu'avec l'accord du port.

L'entreprise est tenue d'informer le port de tout changement dans la participation des associés, la composition de son capital ou la répartition des droits de vote, de nature à modifier le contrôle de l'entreprise au sens de l'article 355-1 de la loi no 66-537 du 24 juillet 1966 modifiée sur les sociétés commerciales.

### 3.3. Prestations de services du port autonome

Le port, à la demande de l'entreprise, peut effectuer des prestations de services. Les modalités et conditions de fourniture de ces prestations sont déterminées par une convention particulière.

### 3.4. Priorité d'usage des quais

Sous réserve de l'application des dispositions du livre III du code des ports maritimes et du règlement d'exploitation du port, et sauf cas de force majeure ou motifs de sécurité, l'entreprise bénéficie d'une priorité permanente d'usage du ou des quais dont les caractéristiques sont précisées ci-après :.....

L'entreprise indique en temps utile à la capitainerie du port l'ordre d'accostage souhaitable des navires au droit du terminal.

## **Article 4** Les moyens à mettre en place par l'entreprise (le cas échéant)

L'entreprise s'engage à mettre en place sur l'emprise du terminal tel que délimité à l'article 1er les moyens suivants, selon l'échéancier détaillé ci-dessous :

1. Biens immobiliers :.....

2. Biens mobiliers :..... .

## **Article 5** Les moyens mis à disposition par le port

Le port met à la disposition de l'entreprise :

1. Des terrains ou terre-pleins, desservis par un ou des quais ou accessibles aux navires par toute

autre modalité, comportant les catégories suivantes :

- a) Dépendances du domaine public, remis en jouissance ou appartenant au port autonome ;
  - b) Dépendances du domaine privé, remis en jouissance ou appartenant au port autonome ;
2. Le cas échéant des aménagements ;
3. Le cas échéant des outillages.

La liste des terrains ou terre-pleins, indiquant leur superficie et leur répartition entre dépendances du domaine public et dépendances du domaine privé, la liste des aménagements et la liste des outillages sont annexées à la présente convention.

La mise à disposition des terrains, terre-pleins, aménagements et outillages est constatée par des procès-verbaux dressés par le port contradictoirement avec l'entreprise.

Les modifications des moyens mis par le port à la disposition de l'entreprise, notamment dans le cas de retrait prévu à l'article 16, sont constatées par des procès-verbaux dressés dans les mêmes formes, après accord du commissaire du Gouvernement et du contrôleur d'État. Les listes annexées à la convention sont modifiées en conséquence. Les modifications sont obligatoirement mentionnées dans le plus prochain avenant à la convention.

La mise à disposition des terrains, terre-pleins, aménagements et outillages du port n'entraîne en aucun cas transfert de propriété ou constitution de droits réels.

Nota : le décret n° 2005-436 du 9 mai 2005 a remplacé les mots « contrôleur d'État » par les mots « membre du corps du contrôle général économique et financier ».

#### **Article 6** Constitution de droits réels au profit de l'entreprise

L'entreprise bénéficie (ne bénéficie pas) de droits réels dans les conditions prévues par les articles L. 34-1 à L. 34-9 et R. 57-1 à R. 57-9 du code du domaine de l'État sur les biens immobiliers qu'elle réalise sur le domaine public en application de la présente convention.

#### **Article 7** La charge financière des travaux

##### 7.1. Travaux relatifs aux moyens mis à la disposition de l'entreprise (le cas échéant)

Les travaux de rénovation, modification et renouvellement des terre-pleins, aménagements et outillages mis à la disposition de l'entreprise devront être autorisés par le port. Ils seront financés selon les modalités définies ci-dessous :.....

Ils seront réalisés selon des modalités définies dans une convention particulière.

##### 7.2. Autres travaux et réalisations

Les travaux et réalisations autres que ceux mentionnés à l'article 7-1 sont à la charge exclusive de l'entreprise. Les travaux et biens immobiliers qui seront réalisés par l'entreprise en complément de ceux prévus à l'article 4 sont soumis à une autorisation préalable du port.

#### **Article 8** L'entretien

##### 8.1. La responsabilité des travaux d'entretien

Lorsqu'en application des stipulations des 8.2 et 8.3 une partie supporte en totalité les dépenses

d'entretien d'ouvrages, terre-pleins, aménagements ou outillages, elle assure l'entière responsabilité de leur entretien.

Lorsque les dépenses d'entretien font l'objet d'une répartition entre les parties, une convention particulière détermine les responsabilités respectives des parties au regard notamment des règles de sécurité, ainsi que les modalités de réalisation des travaux d'entretien. Cette convention précise également les modalités de réparation des avaries.

#### 8.2. Les quais et autres moyens d'accès au terminal

Les dépenses afférentes à l'entretien du ou des quais ou des autres moyens d'accès des navires au terminal ainsi que des souilles correspondantes peuvent être prises en charge selon les modalités suivantes : .....

#### 8.3. Les terre-pleins, aménagements et outillages mis à disposition de l'entreprise (le cas échéant)

Les dépenses afférentes à l'entretien des terre-pleins, aménagements et outillages mis à la disposition de l'entreprise par le port sont prises en charge selon les modalités suivantes : .....

#### 8.4. Les terre-pleins, aménagements et outillages réalisés par l'entreprise

L'entreprise s'oblige à maintenir à ses frais les terre-pleins, aménagements et outillages qu'elle a réalisés en bon état d'entretien et de fonctionnement.

### **Article 9** Application des règlements

Les règlements généraux et particuliers en vigueur sur le port sont applicables dans les limites du terminal. L'entreprise doit se conformer notamment aux décisions que le port autonome et les autorités compétentes prennent tant dans l'intérêt de la sécurité publique que de la sécurité de l'exploitation portuaire.

### **Article 10** Responsabilité. - Assurances

10. Sans préjudice des stipulations de l'article 8, l'entreprise est responsable de tout dommage résultant de l'exploitation du terminal, qu'il soit causé par elle-même ou par un de ses sous-traitants et qu'il soit subi par elle-même, le port, un tiers ou un usager. L'entreprise s'engage à réparer ce dommage.

10.2. L'entreprise s'engage à réparer les dommages qui seraient causés par des tiers dans les limites du terminal et fait son affaire de tout recours contre eux.

10.3. L'entreprise souscrit l'ensemble des assurances correspondant à l'exercice de ses responsabilités pour l'application de la présente convention, notamment du présent article et des articles 7 et 8. Elle communique au port copie des contrats et toutes pièces justificatives.

### **Article 11** Redevances et autres rémunérations

#### 11.1. Redevance domaniale

L'entreprise verse à la caisse de l'agent comptable du port une redevance annuelle pour l'occupation du domaine (terrains, terre-pleins et aménagements) mis à sa disposition par le port. Le montant, les conditions de versement et de révision de cette redevance sont fixés selon les modalités suivantes : .....

## 11.2. Autres rémunérations (le cas échéant)

L'entreprise verse selon les mêmes modalités pour les outillages mis à sa disposition par le port des redevances dont les montants, les conditions de versement et de révision sont fixés, par dérogation aux articles R. 115-15 à R. 115-18 du code des ports maritimes, selon les modalités suivantes :.....

### **Article 12** Impôts et taxes

A compter de l'entrée en vigueur de la présente convention l'entreprise supportera tous les impôts et taxes, y compris ceux incombant ordinairement au propriétaire, et notamment l'impôt foncier, auxquels sont actuellement soumis ou pourraient être soumis les terrains, terre-pleins, aménagements et outillages mis à sa disposition ou réalisés par elle, quelles qu'en soient l'importance et la nature.

L'entreprise fera en outre, s'il y a lieu et sous sa responsabilité, la déclaration de constructions nouvelles ou de changement de consistance ou d'affectation prévue par les dispositions législatives et réglementaires applicables en matière fiscale.

### **Article 13** (modifié par le décret n° 2005-1796 du 28 décembre 2005, art. 2) Durée

La présente convention est conclue pour une durée de .....(déterminée en tenant compte de la durée d'amortissement des investissements à la charge de l'entreprise en application de l'article 4), cette durée courant à compter de la date d'approbation de ladite convention par les autorités compétentes.

### **Article 14** Pénalités financières

En cas de manquement par l'entreprise aux obligations qui lui incombent en application de la présente convention, le port met en demeure, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, l'entreprise de régulariser la situation dans un délai d'au moins trois mois, sauf cas d'urgence. A l'expiration du délai imparti et en l'absence de régularisation, l'entreprise est passible du paiement d'une pénalité dont le montant est fixé par le port sans pouvoir excéder le double de la valeur mensuelle moyenne des redevances et autres rémunérations acquittées en application de l'article 11 au cours des douze mois précédant la mise en demeure susmentionnée.

### **Article 15** Résiliation de la convention

#### 15.1. Résiliation à l'initiative de l'entreprise

Si l'entreprise décide de résilier la présente convention, elle en informe le port au moins un an à l'avance par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle verse au port, avant la prise d'effet de la résiliation, l'indemnité prévue à l'article 15.4.

#### 15.2. Résiliation à l'initiative du port

a) Le port peut résilier la présente convention lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure de règlement judiciaire au sens de l'article 1er de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 modifiée relative au règlement et à la liquidation judiciaires des entreprises.

La liquidation judiciaire de l'entreprise entraîne de plein droit la résiliation de la convention.

b) Le port peut résilier la présente convention lorsque l'entreprise ne remplit pas les obligations qui découlent de la présente convention, et notamment :

- si l'entreprise ne respecte pas la spécificité du terminal en matière de trafics en traitant sur celui-ci des trafics différents de ceux qui sont précisés à l'article 1er ;
- si l'entreprise ne réalise pas les investissements prévus à l'article 4 aux échéances indiquées (le cas échéant);
- si, pendant ..... années consécutives, les trafics sur le terminal sont inférieurs de ..... % aux objectifs fixés à l'article 2 ou si la qualité des services n'est pas conforme aux objectifs définis à l'article 2.

Sauf urgence, le port met en demeure, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, l'entreprise de régulariser la situation dans un délai d'au moins trois mois. A l'expiration du délai imparti et en l'absence de régularisation, la résiliation peut être prononcée après que l'entreprise a été mise en mesure de présenter ses observations et après audition si elle en fait la demande.

c) Le port peut résilier la présente convention pour un motif d'intérêt général.

Sauf urgence, la résiliation est prononcée après que l'entreprise a été mise en mesure de présenter ses observations et, si elle en a fait la demande, a été entendue, et prend effet à l'expiration d'un délai d'au moins trois mois à compter de la notification de la décision par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

### 15.3. Résiliation d'un commun accord

A tout moment, le port et l'entreprise peuvent convenir d'une résiliation de la convention dans des conditions arrêtées par eux. La résiliation ne peut prendre effet sans accord préalable du conseil d'administration du port, du commissaire du Gouvernement et du contrôleur d'État.

Nota : le décret n° 2005-436 du 9 mai 2005 a remplacé les mots « contrôleur d'État » par les mots « membre du corps du contrôle général économique et financier ».

### 15.4. Indemnisation

Aucune indemnité n'est due à l'entreprise par le port lorsque la résiliation intervient en application des articles 3.2, 15.1, 15.2 (a) et 15.2 (b).

Lorsque la résiliation est prononcée en application de l'article 15.2 (c), l'entreprise est indemnisée, conformément à l'article L. 34-3 du code du domaine de l'État, pour les investissements qui auront donné lieu à un droit réel, à raison du préjudice direct matériel et certain né de l'éviction anticipée.

Lorsque la résiliation est prononcée en application des articles 3.2, 15.1 et 15.2 (b), l'entreprise verse au port une indemnité égale à ..... fois le montant annuel moyen des redevances et autres rémunérations acquittées en application de l'article 11 au cours des trois années précédant la résiliation.

## **Article 16** Retrait partiel de terre-pleins, d'aménagements et d'outillages mis à disposition et de priorité d'usage de quai

16. Pour des motifs de vétusté ou de sécurité les rendant impropres à leur usage, le port peut mettre fin à la mise à disposition de certains aménagements et outillages mentionnés à l'article 5.

16.2 (facultatif). Si les trafics sur le terminal sont inférieurs de ..... % aux objectifs fixés à l'article 2 pendant ..... années consécutives, sans être inférieurs au niveau défini à l'article 15.2 (b) permettant la résiliation de la convention, le port peut mettre fin à la mise à

disposition des terre-pleins, des aménagements et outillages suivants : ..... ainsi qu'à la priorité d'usage du ou des quais suivants : .....

Les redevances et autres rémunérations mentionnées à l'article 11 sont en conséquence modifiées dans les conditions suivantes : .....

Les objectifs définis à l'article 2 sont (le cas échéant) modifiés dans les conditions suivantes : .....

16.3. Les retraits partiels mentionnés aux articles 16.1 et 16.2 interviennent deux mois après notification à l'entreprise de la décision du port par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et, si dans ce délai de deux mois elle en a fait la demande, après audition de l'entreprise. Ils n'ouvrent pas droit à indemnité.

## **Article 17** Sort des biens à l'expiration de la convention

A l'expiration de la convention, pour quelque cause que ce soit, le sort des biens est régi par les dispositions suivantes :

### 17.1. Terre-pleins, aménagements et outillages mis à disposition de l'entreprise (le cas échéant)

Les terre-pleins, aménagements et outillages mis à la disposition de l'entreprise seront remis au port en parfait état de fonctionnement et d'entretien, sauf stipulations contraires figurant dans les conventions particulières visées aux articles 7.1 et 8.3. En cas de manquement de l'entreprise à ses obligations, la remise en état pourra être effectuée d'office par le port, aux frais et risques de l'entreprise.

### 17.2. Mobiliers appartenant à l'entreprise

Le port dispose d'un droit de préemption sur tout ou partie des biens de caractère mobilier appartenant à l'entreprise et installés sur le terminal, sur la base de leur valeur comptable résiduelle.

Sauf dans le cas où le nouvel exploitant du terminal reprend ces biens, l'entreprise est tenue d'enlever à ses frais et sans délai ceux sur lesquels le port n'aura pas exercé son droit de préemption, et de remettre dans leur état primitif les lieux sur lesquels ils étaient installés.

### 17.3. Biens immobiliers réalisés par l'entreprise

Le port établit la liste des terre-pleins et aménagements réalisés par l'entreprise qu'il souhaite conserver. Au terme de la convention, ces biens deviennent de plein droit et gratuitement la propriété du port, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques. Les autres doivent être démolis, soit par l'entreprise, soit à ses frais.

La liste mentionnée à l'alinéa précédent est transmise à l'entreprise un an avant le terme normal de la convention. En cas de résiliation anticipée, le port la transmet au plus tard avant la prise d'effet de la décision de résiliation.

Lorsque l'entreprise aura réalisé, avec l'autorisation du port, des travaux autres que ceux prévus à l'article 4 et nécessaires à la poursuite, jusqu'au terme de la convention, de l'exploitation, le port pourra lui accorder à l'échéance de la convention une indemnité dont le montant ne sera pas supérieur à la valeur comptable résiduelle de ces travaux constatée à la fin de la convention. L'indemnisation ainsi accordée ne fait pas obstacle à ce que le port en transfère la charge finale sur l'entreprise qui poursuivra l'exploitation du terminal à l'échéance de la présente convention.

## **Article 18** Frais de publication

Les frais du présent acte et ceux qui en seront la suite ou la conséquence sont à la charge de l'entreprise.

#### **Article 19** Publicité foncière

Lorsque le présent acte est constitutif de droits réels, il est soumis, aux frais de l'entreprise, à la formalité de publicité foncière.

Il sera publié au bureau des hypothèques de ..... dans les formes et conditions prévues par les articles 18-I c et 32 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié.

La publication du présent acte donnera ouverture au droit fixe des actes innomés prévu à l'article 680 du code général des impôts. L'entreprise devra en outre acquitter le salaire du conservateur des hypothèques fixé en application de l'article 287 (15°) de l'annexe III du code général des impôts.

#### **Article 20** Litiges

En cas de litige relatif à l'exécution de la présente convention et des conventions particulières conclues pour son application, les parties saisissent un collège de médiateurs composé de trois membres, l'entreprise et le port désignant chacun un médiateur, les deux médiateurs ainsi désignés choisissant le troisième membre du collège.

A l'issue de la procédure de médiation, constatée par le collège des experts, le litige est porté, s'il y a lieu, devant le tribunal administratif dans le ressort duquel est situé le terminal objet de la convention.

## **2.2. Suivi du trafic - statistiques et sécurité maritime (art. R. 154-1 et R. 154-2 CPM et L. 5334-6 CT)**

### **2.2.1. Statistiques : Arrêté du 6 juillet 2010 pris en application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le secrétaire d'État chargé des transports,

Vu la directive 95/64/CE du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 153-1 et R. 154-1 ;

Vu le décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 3 juin 2010,

Arrêtent :

**Article 1** - En application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes, les ports pour lesquels l'autorité portuaire doit établir et transmettre au préfet du département le relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer sont :

Ajaccio, Bastia, Bayonne, Bonifacio, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen-Ouistreham, Calais, Calvi, Camaret, Cannes, Carteret, Cherbourg, Concarneau, Dégrad-des-Cannes, Dieppe, Douarnenez, Fécamp, Fort-de-France, Grand port maritime de Bordeaux, Grand port maritime de Dunkerque, Grand port maritime de La Rochelle, Grand port maritime de Marseille, Grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire, Grand port maritime de Rouen, Grand port maritime du Havre, Granville, Gravelines, Hennebont, Honfleur, Ile Rousse, Kourou, La Ciotat, Landerneau, Lannion, Le Fret, Le Guildo, Le Larivot, Le Légué-Saint-Brieuc, Le Tréport, Les Sables-d'Olonne, Lézardrieux, Lorient, Morlaix, Mortagne-sur-Gironde, Nice, Paimpol, Pontrieux, Port autonome de la Guadeloupe, Port-la-Nouvelle, Port-Joinville, Port-Réunion, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Propriano, Quimper, Redon, Rochefort, Roscoff, Royan, Saint-Laurent-du-Maroni, Saint-Malo, Saint-Raphaël, Saint-Valéry-sur-Somme, Sète, Tonnay-Charente, Toulon, Tréguier, Vannes.

**Article 2** - La fréquence de transmission du relevé statistique prévue à l'article R. 154-1 du code des ports maritimes est :

- mensuelle et trimestrielle pour les ports qui traitent annuellement au moins 1 million de tonnes de marchandises ou qui enregistrent au moins 200 000 mouvements de passagers ;
- annuelle pour les ports qui traitent annuellement au moins une tonne de marchandises ou enregistrent un mouvement de passagers.

**Article 3** - Les informations à relever, les modèles statistiques à utiliser et les modalités d'établissement des statistiques sont précisés dans le référentiel technique figurant en annexe.

NOTA :

Les annexes au présent arrêté sont publiées dans l'édition des documents administratifs n° 10 datée du mardi 31 août 2010, disponible en édition papier au centre de documentation de la direction de l'information légale et administrative, 29-31, quai Voltaire, Paris (7e), et en édition électronique sur

le site [www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr)

**Article 4** - Les fichiers informatiques, conformes aux prescriptions du référentiel technique figurant en annexe, sont :

- directement transférés vers l'application ministérielle de recueil des données ;
- ou envoyés à l'adresse électronique du bureau de l'observation économique des transports fluviaux et maritimes et des ports : [Ptf4.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Ptf4.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

**Article 5** - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **2.2.2. Sécurité maritime : Arrêté du 6 juillet 2010 pris en application de l'article R. 154-2 du code des ports maritimes**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le secrétaire d'État chargé des transports,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 153-1 et R. 154-2 ;

Vu le décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche ;

Vu l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit « arrêté RPM ») et son annexe ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 3 juin 2010,

Arrêtent :

**Article 1** - En application de l'article R. 154-2 du code des ports maritimes, les ports pour lesquels l'autorité portuaire doit mettre à la disposition du préfet du département les informations relatives aux mouvements des navires et aux cargaisons de marchandises dangereuses ou polluantes sont :

Ajaccio, Bastia, Bayonne, Bonifacio, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen-Ouistreham, Calais, Calvi, Cherbourg, Concarneau, Dégrad-des-Cannes, Dieppe, Douarnenez, Fécamp, Fort-de-France, Grand port maritime de Bordeaux, Grand port maritime de Dunkerque, Grand port maritime de La Rochelle, Grand port maritime de Marseille, Grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire, Grand port maritime de Rouen, Grand port maritime du Havre, Granville, Ile Rousse, Le Larivot, Le Légué-Saint-Brieuc, Le Tréport, Les Sables-d'Olonne, Lorient, Nice, Port autonome de la Guadeloupe, Port-la-Nouvelle, Port-Réunion, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Propriano, Rochefort, Roscoff, Saint-Malo, Sète, Tonnav-Charente, Toulon, Tréguier.

**Article 2** - Les informations relatives aux mouvements des navires et aux cargaisons de marchandises dangereuses ou polluantes mentionnées à l'article R. 154-2 du code des ports maritimes sont pour chaque escale ou prévision d'escale des navires de commerce et navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 mètres :

- l'identification du navire (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) ;
- la date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ;
- la date et heure probable de l'appareillage ;
- les dates et heures réelles d'accostage et d'appareillage ;

- le nombre total de personnes à bord ;
- le cas échéant, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) ;
- pour les navires mentionnés à l'article R. 343-3 du code des ports maritimes, la déclaration sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison prévue par ce même article ;
- le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée ;
- un identifiant d'escale unique.

**Article 3** - Les informations énumérées à l'article 2 du présent arrêté sont transmises par voie électronique et tenues à disposition des centres de sécurité des navires. Toutes modifications de l'une de ces informations donnent lieu à un message rectificatif.

Les messages émis doivent respecter les règles d'envoi, les formats et les nomenclatures prévus dans le référentiel technique figurant en annexe.

**Article 4** - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## 2.3. Police dans les ports maritimes

### **2.3.1. Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (art. L. 5331-2 CT / ancien art. L. 302-1 CPM) et de l'art. L. 218-83 du code de l'environnement : Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009**

portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer faite à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS), ensemble ses protocoles et amendements ;

Vu la directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer ;

Vu la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

Vu la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers ;

Vu la directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté ;

Vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil ;

Vu le règlement (CE) no 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu le code des ports maritimes, notamment son livre III, tel que modifié par l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), notamment son article L. 302-1 ;

Vu le code de la route ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 218-83 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 5 mars 2009 ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative de l'évaluation des normes) en date du 7 mai 2009,

Décète :

#### **Art. 1er. - Champ d'application.**

Les dispositions du présent règlement s'appliquent à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, à l'exception de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance.

Les articles 8, 9, 10 et 12 s'appliquent également dans la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 301-1 du code des ports maritimes.

#### **Art. 2. - Définitions.**

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- « capitainerie » : telle que définie à l'article R. 301-6 du code des ports maritimes, la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers ;
- « navire » : tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation ;
- « bateau » : tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure ;
- « engins flottants » : toutes autres unités flottantes, notamment les unités non immatriculées. Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière ;
- « marchandises dangereuses » : les marchandises dangereuses ou polluantes telles que définies dans le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM), prévu à l'article L. 302-1 du code des ports maritimes.

**Art. 3. - Demande d'attribution des postes à quai pour les navires ou bateaux de commerce.**

Les armateurs, courtiers, consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale.

Cette demande doit être présentée au moins quarante-huit heures à l'avance. Toutefois, les navires ou les bateaux effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés. En d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai, elle doit être adressée dès que possible.

Elle est confirmée à la capitainerie vingt-quatre heures à l'avance par tout moyen de transmission.

En cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai.

Après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'autorité portuaire attribue le poste à quai que chaque navire ou bateau doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers.

**Art. 4. - Admission dans le port.**

Les capitaines transmettent à la capitainerie du port de destination, vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu :

1o Pour les navires ou bateaux de commerce et les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 mètres, une déclaration d'entrée qui comporte :

- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
- la date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ;
- la date et l'heure probable de l'appareillage ;
- le nombre total de personnes à bord ;
- les caractéristiques physiques du navire ou bateau (jauges brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air à l'arrivée) ;
- les avaries du navire ou bateau, de ses appareils ou de la cargaison ;
- l'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.

Le formulaire de l'OMI FAL no 1, déclaration générale, est admis pour effectuer la déclaration d'entrée ;

2o Le cas échéant, la déclaration maritime de santé et un certificat d'exemption de contrôle sanitaire ou un certificat de contrôle sanitaire en cours de validité ;

3o S'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) ;

4o Pour les navires qui y sont assujettis, une attestation selon laquelle le navire possède un certificat de sûreté en cours de validité et le nom de l'autorité l'ayant délivré, ainsi que les renseignements en matière de sûreté prévus à l'article 6 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé, ou, pour les navires effectuant des trajets couverts par des accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté et arrangements équivalents en matière de sûreté mentionnés à l'article 5 dudit règlement, les renseignements demandés au titre de ces accords ou arrangements ;

5o Pour les navires mentionnés à l'article R. 343-3 du code des ports maritimes, la déclaration sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaison prévue par ce même article ;

6o Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.  
Un message rectificatif doit être envoyé en cas de modification de l'une des informations.

**Art. 5. - Sortie des navires et bateaux de commerce.**

I. - Avant d'appareiller, les navires et bateaux de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie comportant :

- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;
- la date et l'heure souhaitée de l'appareillage ;
- le tirant d'eau à la sortie ;
- le tirant d'air à la sortie ;
- le déplacement à pleine charge ;
- le nombre total de personnes à bord ;
- le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée.

Le formulaire de l'OMI FAL no 1, déclaration générale, est admis pour faire la demande d'autorisation de sortie.

Ils transmettent également :

- s'il y a lieu, la déclaration prévue par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) ;
- pour les navires mentionnés à l'article R. 343-1 du code des ports maritimes, la déclaration prévue par ce même article ;
- pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

II. - L'autorisation de sortie est donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

**Art. 6. - Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants.**

Les règles particulières d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées

par le règlement particulier du port.

**Art. 7. - Navires militaires français et étrangers.**

Les articles 3 à 5, les premier, deuxième et dernier alinéas de l'article 8, les articles 10, 12, 13, 18, et le deuxième alinéa de l'article 23 du présent règlement ne sont pas applicables aux navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci.

Toutefois, le représentant local de la marine nationale informe l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de l'entrée et de la sortie des navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, afin que cette autorité puisse régler l'entrée et la sortie des navires, bateaux et engins flottants en fonction des besoins militaires.

Les dérogations aux autres dispositions du présent règlement dont peuvent bénéficier les navires appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, sont accordées d'un commun accord par le représentant local de la marine nationale et, selon leur objet, par l'autorité portuaire ou l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

**Art. 8. - Dispositions communes à tous les navires, bateaux ou engins flottants concernant leurs mouvements dans la zone maritime et fluviale de régulation et dans le port.**

Les officiers de port, officiers de port adjoints et les surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, autorisent l'accès au port et le départ du port de tous les navires, bateaux et engins flottants. Ils fixent les tirants d'eau admissibles en prenant en compte les informations fournies par l'autorité portuaire sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation.

Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie du port des navires, bateaux et engins flottants. Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent interdire l'accès du port aux navires, bateaux et engins flottants dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements des navires, bateaux et engins flottants. Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants sont effectués conformément à la signalisation réglementaire. Cependant, les ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port prévalent sur la signalisation.

Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. Ils doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations. Le refus de se conformer aux ordres reçus est réprimé conformément aux dispositions de l'article L. 334-1 du code des ports maritimes.

Lorsqu'il entre dans le port et lorsqu'il sort, tout navire arbore, outre les pavillons de signalisation réglementaire, le pavillon de sa nationalité.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut imposer aux capitaines l'assistance de services de remorquage et de lamanage.

**Art. 9. - Stationnement des navires, bateaux ou engins flottants, mouillage et relevage des ancres.**

Il est interdit à tout navire, bateau ou engin flottant, à l'intérieur du port et dans la zone maritime et fluviale de régulation, de stationner hors des emplacements qui lui ont été attribués et de faire obstacle à la libre circulation.

Les règlements particuliers précisent les conditions dans lesquelles le stationnement et le mouillage des ancres sont autorisés dans le port à l'exception des chenaux d'accès.

Sauf autorisation expresse ou nécessité absolue, le stationnement et le mouillage des ancres sont formellement interdits dans les chenaux d'accès et dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante.

Les capitaines et patrons qui, par suite d'une nécessité absolue, ont dû mouiller leurs ancres dans les chenaux d'accès ou dans le cercle d'évitage d'une installation de signalisation maritime flottante doivent en assurer la signalisation, en aviser immédiatement la capitainerie du port et procéder à leur relevage aussitôt que possible.

Toute perte d'une ancre, d'une chaîne ou de tout autre matériel de mouillage à l'intérieur du port pendant les opérations de mouillage et de relevage doit être déclarée sans délai à la capitainerie.

**Art. 10. - Exercice du remorquage.**

L'exercice du remorquage est subordonné à l'agrément de l'autorité portuaire.

Le règlement particulier de police fixe les conditions requises pour assurer la sécurité portuaire.

**Art. 11. - Exercice du lamanage.**

L'exercice du lamanage est subordonné à l'agrément de l'autorité portuaire.

Le règlement particulier de police fixe les conditions requises pour assurer la sécurité portuaire.

**Art. 12. - Placement à quai et amarrage.**

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire fait placer dans le port les navires, bateaux et engins flottants aux postes à quai attribués par l'autorité portuaire.

Ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et aux prescriptions qui leur sont signifiées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet sur les ouvrages ou les coffres d'amarrage.

Il est défendu à tout capitaine ou patron d'un navire, bateau ou engin flottant de s'amarrer sur une installation de signalisation maritime.

Il est défendu de manœuvrer les amarres d'un navire, bateau ou engin flottant à toute personne étrangère à l'équipage de ce navire, bateau ou engin flottant ou aux services de lamanage, sauf autorisation donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du navire.

En cas de nécessité, tout capitaine, patron, ou gardien à bord doit renforcer ou faire renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre navire, ordonné par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, à la demande de l'autorité portuaire lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent.

**Art. 13. - Déplacements sur ordre.**

L'autorité portuaire peut à tout instant décider le déplacement d'un navire, bateau ou engin flottant pour les nécessités de l'exploitation ou l'exécution des travaux du port.

Si le navire, bateau ou engin flottant est sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre, l'autorité portuaire, après en avoir informé l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ordonne au navire, bateau ou engin flottant de commander les services de remorquage et de lamanage nécessaires. Si cette mise en demeure est restée sans effet, l'autorité portuaire commande les services de remorquage et de lamanage nécessaires.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire fait procéder au mouvement du navire, bateau ou engin flottant.

**Art. 14. - Personnel à maintenir à bord.**

Tout navire, bateau ou engin flottant amarré dans le port et armé doit avoir à bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et pour faciliter les mouvements des autres navires, bateaux ou engins flottants ; s'il est désarmé, il doit comporter au moins un gardien à bord.

Il ne peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa précédent que sur autorisation de l'autorité portuaire, et à condition que les dispositions applicables en matière de sûreté et de marchandises dangereuses le permettent.

La dispense est subordonnée à la remise préalable à la capitainerie d'une déclaration mentionnant le nom, le domicile à terre et le numéro de téléphone d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, et contresignée par celle-ci.

**Art. 15. - Manœuvres de chasse, vidange, pompage.**

Les manœuvres de chasse et vidange aux écluses et pertuis et le fonctionnement des stations de pompage sont annoncés par le signal approprié, conformément aux dispositions du règlement particulier. Les capitaines et patrons doivent prendre les dispositions nécessaires pour préserver leur navire, bateau ou engin flottant des avaries de tous ordres que les chasses, vidanges et pompes pourraient leur causer.

**Art. 16. - Chargement et déchargement.**

L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et où les véhicules et passagers sont embarqués ou débarqués. Toutefois, s'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements de manutention sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application.

L'autorité portuaire fixe le délai dans lequel les opérations de chargement ou de déchargement, d'embarquement ou de débarquement doivent être effectuées. L'autorité portuaire ou, s'il s'agit de marchandises dangereuses, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est seule juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prorogation.

Le navire, bateau ou engin flottant doit libérer le poste à quai dès que les opérations de chargement ou de déchargement sont terminées, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour celles-ci.

**Art. 17. - Dépôt et enlèvement des marchandises.**

L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises peuvent séjourner. S'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application.

Il est défendu de faire aucun dépôt sur les cales d'accès aux plans d'eau et sur les parties de quais et terrepleins du port réservées à la circulation.

Le dépôt sur les terre-pleins des engins de pêche tels que funes, chaluts et filets sont interdits, sauf dans les conditions définies par le règlement particulier.

Pour l'application des dispositions de l'article L. 333-1 du code des ports maritimes, les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées avant la fin du jour ouvré suivant le déchargement, sauf si le règlement particulier prévoit un délai plus long, ou si l'autorité portuaire accorde une dérogation individuelle.

Si les nécessités de l'exploitation le justifient, l'autorité portuaire peut prescrire l'enlèvement ou le déplacement des marchandises avant l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent ou l'autoriser après.

Les marchandises en voie de décomposition ou nauséabondes ne peuvent rester en dépôt sur les

quais et les terre-pleins des ports avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement.

**Art. 18. - Rejet d'eaux de ballast.**

Les opérations de déballastage des navires, bateaux ou engins flottants dans les eaux du port s'effectuent sous le contrôle de l'autorité portuaire, qui peut interdire ou interrompre ces opérations lorsque celles-ci sont susceptibles de porter atteinte au domaine public portuaire, à la sécurité du navire ou à la protection de l'environnement. L'autorité portuaire peut demander à tout moment communication des documents de bord attestant que les eaux de ballast du navire, bateau ou engin flottant ne présentent pas de menace pour l'environnement marin.

**Art. 19. - Ramonage. – Émission de fumées denses et nauséabondes.**

Le ramonage des chaudières, conduits de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans le port et ses accès, sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire.

**Art. 20. - Nettoyage des quais et terre-pleins.**

Lorsque les opérations de déchargement ou de chargement sont terminées, le revêtement du quai devant le navire, bateau ou engin flottant sur une largeur de 25 mètres et sur toute la longueur du navire, bateau ou engin flottant augmentée de la moitié de l'espace qui le sépare des navires, bateaux ou engins flottants voisins sans être obligé de dépasser une distance de 25 mètres au-delà des extrémités du navire, bateau ou engin flottant doit être laissé propre.

**Art. 21. - Restrictions concernant l'usage du feu et de la lumière.**

L'usage du feu et de la lumière sur les quais, les terre-pleins et à bord des navires, bateaux et engins flottants séjournant dans le port est subordonné au respect des règlements établis à ce sujet ou des instructions de l'autorité portuaire.

**Art. 22. - Interdiction de fumer.**

Il est interdit de fumer dans les cales d'un navire, bateau ou engin flottant dès son entrée dans le port. Il est également interdit de fumer sur les quais, les terre-pleins et dans les hangars où sont déposées des marchandises combustibles ou dangereuses.

**Art. 23. - Consignes de lutte contre les sinistres.**

Dès l'accostage du navire, bateau ou engin flottant, la capitainerie du port remet à son capitaine les consignes concernant la conduite à tenir en cas de sinistre.

Les plans détaillés du bateau et le plan de chargement doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition du commandant des opérations de secours en cas de sinistre.

Les accès aux bouches, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres.

Lorsqu'un sinistre se déclare, toute personne qui le découvre doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant la capitainerie du port.

Lorsqu'un sinistre se déclare à bord du navire, bateau ou engin flottant, le capitaine ou patron prend les premières mesures en utilisant les moyens de secours dont il dispose à bord.

En cas de sinistre à bord d'un navire, bateau ou engin flottant, sur les quais du port ou au voisinage de ces quais, les capitaines ou patrons des navires, bateaux ou engins flottants réunissent leurs équipages et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites.

**Art. 24. - Construction, réparation, entretien et démolition des navires, bateaux et engins flottants, essais des machines.**

Les opérations d'entretien, de réparation, de construction ou de démolition navale en dehors des postes qui y sont affectés sont soumises à l'autorisation de portuaire. Elles sont effectuées sous la responsabilité de l'armateur ou, à défaut, du propriétaire ou de leur représentant, qui se signale comme tel à l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire peut, après avoir requis tout renseignement nécessaire auprès du responsable de l'opération, fixer un périmètre d'exclusion sur les quais, à l'intérieur duquel l'accès est restreint aux personnels intervenants pour l'opération.

Lorsque les navires, bateaux ou engins flottants stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui en fixe, dans chaque cas, les conditions d'exécution.

**Art. 25. - Mise à l'eau des navires, bateaux ou engins flottants.**

La mise à l'eau d'un navire, bateau ou engin flottant sur cale doit faire l'objet d'une déclaration au moins vingt-quatre heures à l'avance à la capitainerie et ne peut avoir lieu sans l'autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Toutefois, la mise à l'eau des engins de sauvetage, lors de la réalisation d'exercices ou de contrôles à la demande de l'autorité maritime, fait seulement l'objet d'une information préalable de la capitainerie par celle-ci.

**Art. 26. - Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade.**

Dans les limites administratives du port, il est interdit, sauf si le règlement particulier du port en dispose autrement ou si une autorisation exceptionnelle est accordée par l'autorité portuaire :

- de rechercher et de ramasser des végétaux, des coquillages et autres animaux marins ;
- de pêcher ;
- de se baigner.

**Art. 27. - Circulation et stationnement des véhicules.**

Le code de la route s'applique dans les zones ouvertes à la circulation publique.

En dehors des voies ouvertes à la circulation publique, les règles de signalisation, de priorité et de signalisation routière applicables sont celles du code de la route. Sauf disposition contraire du règlement particulier de police, les engins spéciaux qui effectuent des travaux de manutention sont toujours prioritaires.

Les véhicules routiers destinés à être chargés ou déchargés, embarqués ou débarqués, ne peuvent stationner sur les quais et sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement et d'embarquement et de déchargement et de débarquement.

Les conditions de stationnement sont définies par le règlement particulier du port en respectant les dispositions applicables en matière de sûreté.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis aux règles applicables pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

**Art. 28. - Rangement des appareils de manutention.**

Les matériels mobiles de manutention sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

En cas d'impossibilité impérative de se conformer aux dispositions du précédent alinéa, notamment pour effectuer des opérations de réparation ou de maintenance, la capitainerie en est informée. Leur positionnement doit alors faire l'objet d'une signalisation appropriée.

**Art. 29. - Exécution des travaux et d'ouvrages.**

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à

une autorisation de l'autorité portuaire.

**Art. 30.** - *Conservation du domaine public et répression de la méconnaissance des dispositions du présent règlement et des règlements locaux le complétant.*

Conformément aux dispositions des articles L. 331-1 et L. 332-2 du code des ports maritimes, il est notamment défendu :

1o De porter atteinte au plan d'eau et à la conservation de ses profondeurs :

- en rejetant des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement ;
- en jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;
- en chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai ou, en cas de transbordement, entre deux navires, bateaux ou engins flottants, un réceptacle bien conditionné et solidement amarré ou fixé, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doit être immédiatement déclaré à la capitainerie.

Le responsable des rejets ou déversements, et notamment le capitaine ou le patron du navire, bateau ou engin flottant ou le manutentionnaire, est tenu à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces déversements et, le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins.

2o De porter atteinte au bon état des quais :

- en faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage ;
- en lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un navire ;
- en embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages.

Dans tous les cas où les dispositions législatives et réglementaires du code des ports maritimes ne fixent pas la sanction, la méconnaissance des dispositions du présent règlement général de police et de celles des règlements locaux le complétant constitue une contravention de grande voirie punie d'un montant au plus égal à celui prévu pour les contraventions de 5ème classe.

**Art. 31.** - Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministre de la défense et le secrétaire d'État chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

**2.3.2. Liste des ports maritimes AIPPP Etat (art. L. 5331-6 CT / ancien article L. 302-4 CPM) :  
Arrêté du 27 octobre 2006 modifié**

fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et notamment ses articles 30 et 31 ;

Vu le code des ports maritimes, notamment son article L. 302-4,

Arrête :

**Article 1** (Modifié par arrêté du 3 mars 2008 - art. 1)

Les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État sont les suivants :

Calais, Boulogne-sur-Mer, Le Tréport, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Le Légué - Saint-Brieuc, Roscoff, Brest, Lorient, Les Sables-d'Olonne, Rochefort, Tonnay-Charente, Bayonne, Port-Vendres, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice, Bastia, L'Ile-Rousse, Calvi, Ajaccio, Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio, Le Larivot, Mayotte.

**Article 2** - Le directeur général de la mer et des transports et le directeur général du personnel et de l'administration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

\*\*\*

**2.3.3. Installations de réception portuaires des déchets des navires**

**Arrêté du 5 juillet 2004 modifié portant sur les informations à fournir au port par les capitaines de navires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires**

(modifié par l'arrêté du 25 février 2008)

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

Vu le code des ports maritimes, et notamment ses articles R. 212-21 et R. 325-3 [*en fait R. 343-3*],

Arrête :

**Article 1**

Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour douze passagers au maximum, doivent fournir, au moins 24 heures avant l'arrivée

dans le port, sauf cas d'urgence, à l'autorité portuaire, les informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires en renseignant les rubriques du modèle figurant en annexe du présent arrêté.

Les armateurs, courtiers et consignataires du navire peuvent également remplir cette obligation.

## **Article 2**

Les navires bénéficiant d'une exemption de la redevance au titre de l'article R. 212-21-V du code des ports maritimes susvisé sont dispensés de l'obligation figurant à l'article 1er.

## **Article 3**

Le directeur du transport maritime, des ports et du littoral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **ANNEXE**

#### **RENSEIGNEMENTS À NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE**

(Port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire:
2. État du pavillon:
3. Heure probable d'arrivée au port:
4. Heure probable d'appareillage:
5. Port d'escale précédent:
6. Port d'escale suivant:
7. Dernier port où des déchets d'exploitation des navires ont été déposés, et date à laquelle ce dépôt a eu lieu:
8. Déposez-vous (cochez la case correspondante)  
la totalité                      une partie                      aucun  
de vos déchets dans des installations de réception portuaires?
9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer et/ou restant à bord et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent:

*Si vous déposez la totalité de vos déchets, remplissez la deuxième colonne comme il convient.  
Si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, remplissez toutes les colonnes.*

Type	Quantités à livrer (en m <sup>3</sup> )	Capacité de stockage maximale en m <sup>3</sup> )	Quantité de déchets demeurant à bord (en m <sup>3</sup> )	Port dans lequel les déchets restants seront déposés	Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant
<b>Huiles usées</b>					
Boues					
Eau de cale					
Autres					
<b>Détritus</b>					
Déchets alimentaires					
Plastiques					
Autres					
<b>Eaux usées <sup>(1)</sup></b>					
<b>Déchets liés à la cargaison <sup>(2)</sup></b> (préciser)					
<b>Résidus de cargaison <sup>(2)</sup></b> (préciser)					

(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.

Je confirme que les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects et que la capacité à bord est suffisante pour stocker tous les déchets produits entre le moment de la notification et le moment où est atteint le port suivant où les déchets seront déposés.

Date .....

Heure .....

Signature.....

## **Arrêté du 21 juillet 2004 modifié relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison dans les ports maritimes**

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et le ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R.\* 111-15 et R.\* 121-2,

Arrêtent :

### **Article 1** (*Modifié par Arrêté du 7 juillet 2009 - art. 1*)

Les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires mentionnés aux articles R. 101-12, R. \* 111-15 et R. \* 121-2 du code des ports maritimes doivent couvrir tous les types de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale.

**Article 2** - Les plans doivent également couvrir les éléments suivants :

- une évaluation des besoins en termes d'installations de réception portuaires, compte tenu des besoins des navires qui font habituellement escale dans le port ;
- une description du type et de la capacité des installations de réception portuaire ;
- une description détaillée des procédures de réception et de collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison ;
- une description du système de tarification ;
- les procédures à suivre pour signaler les insuffisances constatées dans les installations de réception portuaires ;
- les procédures de consultation permanente entre les utilisateurs du port, les contractants du secteur des déchets, les exploitants de terminaux et les autres parties intéressées ;
- le type et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison reçus et traités.

**Article 3** - Les plans comportent les coordonnées des personnes chargées de la mise en œuvre et du suivi.

**Article 4** - Les usagers des installations sont tenus informés des données suivantes :

- emplacement des installations de réception portuaire ;
- liste des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison habituellement pris en charge ;
- liste des points de contact des opérateurs et des services proposés ;
- voies de recours.

**Article 5** - Le directeur du transport maritime, des ports et du littoral et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**2.3.4. Formation des surveillants de ports et des auxiliaires de surveillance (articles R. 303-5, R. 303-6 et R. 303-7 CPM) : Arrêté du 27 novembre 2009**

**définissant le programme et les modalités de formation des surveillants de port et des auxiliaires de surveillance**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 303-5, R. 303-6 et R. 303-7 ;

Vu la loi no 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment son article 31 ;

Vu le décret no 91-834 du 30 août 1991 modifié relatif à la formation aux premiers secours, notamment son article 1er ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 2007 fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l'unité d'enseignement « prévention et secours civiques de niveau 1 » ;

Vu l'avis de la commission consultative d'évaluation des normes en date du 10 septembre 2009,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - La formation des surveillants de port exerçant leurs fonctions dans les ports de plaisance mentionnés à l'article R. 303-5 du code des ports maritimes porte sur les éléments suivants :

a) Module « police portuaire » :

- police administrative et police judiciaire (contraventions de grande voirie et contraventions judiciaires, aspects théoriques) ;
- police générale et police spéciale ;
- les règles de police spéciale applicables : le code des ports maritimes, les règlements types de police des ports de plaisance, le règlement particulier ;
- les compétences de police de l'autorité portuaire dans les ports de plaisance ;
- les compétences de police du maire dans les ports de plaisance ;
- la diffusion de l'information nautique ;
- la réglementation des déchets d'exploitation et résidus de cargaison ;
- les règles d'occupation des emplacements ;
- les droits et obligations du plaisancier : les contrats d'utilisation ;
- le rôle du gestionnaire ;
- le savoir-faire relationnel du surveillant de port : écouter les usagers, faire respecter son autorité, gérer les situations de conflits ;
- initiation à l'anglais maritime normalisé de l'OMI ;
- la sécurité des navires : le rôle des affaires maritimes ;
- la sûreté maritime (notions).

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 35 heures.

b) Module « navigation et savoir-faire marins » :

- réglementation de la vitesse dans le port ;
- aide à la manœuvre des plaisanciers à leur arrivée (cheminement des amarres sur un pont, pose de défenses, inerties et erres des différents types de navires) ;
- aide à la manœuvre des plaisanciers en partance ;
- techniques de mouillage ;

- amarrage sur une bouée (corps mort) à un quai, à un ponton, à un catway ;
- les différents types de nœuds ;
- sécurité des intervenants dans les manœuvres d’amarrage et d’accostage ;
- connaissance de la signalisation maritime portuaire de jour et de nuit ;
- identification des marques et feux de navires ;
- remorquage en traction et remorquage à couple ;
- principes de fonctionnement et caractéristiques techniques des ouvrages fixes et des ouvrages mobiles (écluses, ponts mobiles).

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

*c) Module « conservation du domaine public portuaire » :*

- constatation de l’infraction : repérer et identifier les atteintes aux ouvrages ;
- rôle et procédure de l’assermentation ;
- rédaction et transmission d’un procès-verbal de contravention de grande voirie ;
- mise en demeure et exécution d’office.

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

*d) Module « météorologie » :*

- connaissance des principaux phénomènes météorologiques ;
- conditions nautiques : connaissance des marées, utilisation de l’annuaire des marées, calcul d’une hauteur d’eau ;
- connaissance et utilisation des sources d’information météorologiques (bulletin météo ordinaire, bulletin météo spécial, cartes météo) ;
- réaction à l’annonce d’un événement météo pouvant comporter des risques pour le port et ses usagers.

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

*e) Module « prévention et lutte contre les sinistres et accidents » :*

- techniques d’intervention sur une voie d’eau, utilisation des pompes d’assèchement ;
- connaissances générales sur la sécurité incendie (triangle du feu, classification des feux, produits extincteurs et types d’extincteur) ;
- instruction théorique et pratique face à un début d’incendie sur un feu réel ;
- prévention des pollutions portuaires ;
- sauvetages, incendies et pollutions : organisation des secours (chaîne d’information, matériels disponibles, moyens d’intervention extérieure).

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 14 heures.

*f) Module « secourisme » :*

- formation « Prévention et secours civiques de niveau 1 » (PSC 1).

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 10 heures.

Les personnes titulaires d’une attestation de cette unité d’enseignement sont dispensées de suivre cette formation, ainsi que les titulaires de l’attestation de formation aux premiers secours.

**Art. 2.** - La formation des surveillants de port exerçant leurs fonctions dans un port ou un bassin dont l’activité exclusive n’est pas la plaisance mentionnés à l’article R. 303-6 du code des ports maritimes porte sur, outre les éléments mentionnés à l’article 1er, les éléments suivants :

*a) Module « navires de commerce et de pêche » :*

- caractéristiques du navire (jauges brute et nette, déplacements à pleine charge, longueur hors-tout,

largeur maximale, tirant d'eau, tirant d'air) ;  
– statut du navire (immatriculation, pavillon, règles d'armement, commandement) ;  
– avaries au navire (types, détection, signalement au centre de sécurité des navires) ;  
– réaction des navires de commerce aux ordres de mouvements.  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

*b)* Module « fonctionnement de la place portuaire » :  
– les services technico-nautiques (remorquage, lamanage, pilotage) ;  
– les armateurs et leurs représentants (consignataires) ;  
– le fonctionnement de la conférence de placement.  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 3,5 heures.

*c)* Module « gestion de l'escale » :  
– les formalités déclaratives à l'entrée ;  
– l'attribution des postes à quai ;  
– l'organisation du mouvement des navires ;  
– les formalités déclaratives à la sortie.  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 14 heures.

*d)* Module « réglementation des matières dangereuses » :  
– les classes de matières dangereuses ;  
– les règles de non-voisinage sur les quais.  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 3,5 heures.

*e)* Module « ports de pêche » :  
– caractéristiques et typologie des navires de pêche ;  
– connaissance de l'organisation de la pêche (quotas, fonctionnement de la criée).  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

**Art. 3.** - La formation des auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article R. 303-7 du code des ports maritimes porte sur les éléments suivants :

*a)* Module « police portuaire » :  
– police administrative et police judiciaire (contraventions de grande voirie et contraventions judiciaires, aspects théoriques) ;  
– police générale et police spéciale ;  
– les règles de police spéciale applicables : le code des ports maritimes, le règlement général des ports de commerce et de pêche ;  
– la réglementation des déchets d'exploitation et résidus de cargaison ;  
– les compétences respectives de police de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et les modalités de coordination des deux autorités de police ;  
– l'organisation d'une capitainerie dans un port de commerce et le rôle des officiers de port et officiers de port adjoints ;  
– la sécurité des navires : le rôle des affaires maritimes ;  
– la sûreté maritime (notions).  
La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 35 heures.

*b)* Module « police de l'exploitation » :  
– le fonctionnement de la place portuaire ;

- l'attribution des postes à quai ;
- la gestion de l'occupation des terre-pleins ;
- les matières dangereuses (notions) ;
- initiation à l'anglais maritime normalisé de l'OMI.

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 14 heures.

c) Module « conservation du domaine public portuaire » :

- constatation de l'infraction : repérer et identifier les atteintes aux ouvrages ;
- rôle et procédure de l'assermentation ;
- rédaction et transmission d'un procès-verbal de contravention de grande voirie.

La durée des enseignements dispensés dans le cadre de ce module est de 7 heures.

**Art. 4.** - Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### 2.3.5. *Sûreté portuaire*

#### **Arrêté du 10 avril 2007 modifié fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes**

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,  
Vu le code des ports maritimes, notamment son article R. 321-15,

Arrête :

**Article 1** (Modifié par arrêté du 1er septembre 2009 - art. 1)

La liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes est la suivante :

DÉPARTEMENT	PORT
Nord.	Dunkerque (port autonome).
Pas-de-Calais.	Calais. Boulogne-sur-Mer.
Seine-Maritime.	Dieppe. Le Havre (port autonome). Rouen (port autonome).
Calvados.	Caen-Ouistreham.
Manche.	Cherbourg. Diélette. Barneville-Carteret. Granville.
Ille-et-Vilaine.	Saint-Malo.
Côtes-d'Armor.	Saint-Brieuc
Finistère.	Roscoff. Brest.

Morbihan.	Lorient.
Loire-Atlantique.	Nantes-Saint-Nazaire (port autonome).
Vendée.	Les Sables-d'Olonne.
Charente-Maritime.	La Rochelle (port autonome). Rochefort. Tonnay-Charente.
Gironde.	Bordeaux (port autonome).
Pyrénées-Atlantiques.	Bayonne.
Pyrénées-Orientales.	Port-Vendres.
Aude.	Port-la-Nouvelle.
Hérault.	Sète.
Bouches-du-Rhône.	Marseille (port autonome).
Var.	Toulon.
Alpes-Maritimes.	Cannes. Nice. Menton.
Haute-Corse.	Bastia. L'Ile-Rousse. Calvi.
Corse-du-Sud.	Ajaccio. Propriano. Bonifacio.

	Porto-Vecchio.
Guadeloupe.	Guadeloupe (port autonome). Galisbay.
Martinique.	Fort-de-France.
Guyane.	Dégrad-des-Cannes. Le Larivot. Saint-Laurent-du-Maroni.
Réunion.	Port-Réunion.
Saint-Pierre-et-Miquelon.	Saint-Pierre. Miquelon.
Collectivité départementale de Mayotte.	Mayotte.

**Art. 2.** - Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et au *Bulletin officiel* du ministère des transports de l'équipement, du tourisme et de la mer.

**Arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu les amendements à l'annexe de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), adoptés à Londres par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002 et publiés par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 ;

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005/65/CE du Parlement et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 321-18, R. 321-19, R. 321-20 et R. 321-25, R. 321-26, R. 321-27 ;

Vu le code de la défense, notamment ses articles R. 1332-1 à R. 1332-42 ;

Vu le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires,

Arrête :

## **TITRE Ier : ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ PORTUAIRE ET ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE**

**Article 1** - L'évaluation de sûreté portuaire et l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire ont pour objet, pour ce qui concerne respectivement le port et l'installation portuaire, d'identifier les biens et les infrastructures à protéger, d'évaluer les menaces d'action illicite intentionnelle et la vulnérabilité à leur égard, d'identifier les risques et de classer ceux-ci selon leur importance.

Pour chaque risque, l'évaluation de sûreté portuaire et l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire proposent un ensemble de mesures de sûreté (équipements, aménagement d'infrastructures, procédures spécifiques, mesures organisationnelles) permettant de le supprimer ou de l'atténuer.

L'ensemble de ces mesures sert de base à l'élaboration, respectivement, du plan de sûreté portuaire et du plan de sûreté de l'installation portuaire.

L'évaluation de sûreté portuaire et l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire sont élaborées sous l'autorité du préfet du département par les services de l'État ou par l'organisme de sûreté habilité à qui l'État a confié cette mission.

Si un ou des points d'importance vitale au sens de l'article R. 1332-4 du code de la défense sont désignés dans le port ou l'installation portuaire, l'évaluation de sûreté portuaire ou l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire prend en compte le plan de sécurité de l'opérateur, ou si l'opérateur n'a qu'un point d'importance vitale, la ou les directives nationales de sécurité applicables. Le projet d'évaluation est transmis au délégué pour la défense et la sécurité du point d'importance vitale, qui s'assure de cette prise en compte. Les personnes chargées de réaliser l'évaluation doivent être habilitées Confidentiel-Défense.

Le préfet maritime établit une évaluation de sûreté dans la partie maritime intéressant la sûreté du port pour identifier et évaluer les menaces en provenance de la mer, en application de l'article R. 321-18 du code des ports maritimes.

**Article 2** - L'évaluation de sûreté portuaire est réalisée conformément au plan type figurant à l'annexe 1 du présent arrêté.

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire est réalisée conformément au plan type figurant à l'annexe 2 du présent arrêté.

**Article 3** - L'autorité portuaire fournit à la personne chargée de réaliser l'évaluation de sûreté portuaire la liste des mesures déjà mises en œuvre et contribue à l'analyse des vulnérabilités du port.

Chaque exploitant d'installation portuaire fournit à la personne chargée de réaliser l'évaluation de sûreté portuaire l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire et le plan de sûreté de l'installation portuaire. La personne chargée de réaliser l'évaluation de la sûreté portuaire peut demander à l'agent de sûreté d'une installation portuaire de lui prêter son concours, pour ce qui concerne les incidences du fonctionnement de l'installation portuaire sur la sûreté portuaire.

L'exploitant de l'installation portuaire fournit à la personne chargée de réaliser l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire la liste des mesures déjà mises en œuvre et contribue à l'analyse des vulnérabilités de son installation.

**Article 4** - Le rapport d'évaluation porte la mention « confidentiel sûreté ».

**Article 5** - L'évaluation de sûreté portuaire est, après avoir été approuvée dans les conditions fixées au deuxième alinéa de l'article R. 321-18 du code des ports maritimes, notifiée à l'autorité portuaire.

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire est, après avoir été approuvée dans les conditions fixées à l'article R. 321-25 du code des ports maritimes, notifiée à l'autorité portuaire et à l'exploitant de l'installation portuaire.

## **TITRE II : PLAN DE SÛRETÉ PORTUAIRE ET PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE**

**Article 6** - Le plan de sûreté portuaire et le plan de sûreté de l'installation portuaire fixent les dispositions à prendre pour assurer respectivement la sûreté du port et celle de l'installation portuaire. Ils répondent par un ensemble de mesures aux risques identifiés respectivement dans l'évaluation de sûreté portuaire et l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire.

Le plan de sûreté portuaire et le plan de sûreté de l'installation portuaire sont établis respectivement par l'autorité portuaire et par l'exploitant de l'installation portuaire, ou par l'organisme de sûreté habilité qu'ils ont choisi.

L'organisme de sûreté habilité qui a participé à l'établissement de l'évaluation de sûreté portuaire ne peut participer à l'établissement du plan de sûreté portuaire correspondant.

Si un ou des points d'importance vitale au sens de l'article R. 1332-4 du code de la défense sont désignés dans le port ou l'installation portuaire, le plan de sûreté portuaire ou le plan de sûreté de l'installation portuaire, respectivement, vaut plan particulier de protection. Dans ce cas, les personnes chargées de réaliser le plan doivent être habilitées Confidentiel-Défense.

**Article 7** - Le plan de sûreté portuaire est rédigé conformément au plan type figurant à l'annexe 3 du présent arrêté.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire est rédigé conformément au plan type figurant à l'annexe 4 du présent arrêté.

Le plan de sûreté portuaire et le plan de sûreté de l'installation portuaire sont composés de deux volumes physiquement dissociés et faisant l'objet d'un régime de diffusion distinct.

Le premier volume, portant la mention « confidentiel sûreté » comprend l'intégralité du plan de sûreté du port ou de l'installation portuaire.

Le deuxième volume, portant la mention « distribution limitée sûreté » reprend les informations communicables aux agents chargés d'effectuer les visites de sûreté, listées au point 11 du plan de

sûreté portuaire et au point 10 du plan de sûreté de l'installation portuaire.

**Article 8** - Le plan de sûreté portuaire, après avoir été approuvé dans les conditions prévues au quatrième alinéa de l'article R. 321-19 du code des ports maritimes, est notifié à l'autorité portuaire et au ministre chargé des transports.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire, après avoir été approuvé dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 321-26 du code des ports maritimes, est notifié à l'exploitant de l'installation portuaire, à l'autorité portuaire et au ministre chargé des transports.

Le comité local de sûreté portuaire peut, lors de l'examen du plan de sûreté portuaire ou du plan de sûreté de l'installation portuaire, sur décision de son président, entendre, à leur demande, l'agent de sûreté du port, l'agent de sûreté d'une installation portuaire située dans les limites administratives du port et l'agent de sûreté d'une compagnie dont les navires font escale au port.

**Article 9** - Les modifications ou compléments de la partie 7 du plan de sûreté portuaire et de la partie 6 du plan de sûreté de l'installation portuaire, intitulées « conduite à tenir en cas d'alerte de sûreté, ou d'incident avéré ou de sinistre », sont soumises avant leur mise en œuvre à l'approbation du représentant de l'État dans le département, qui consulte le comité local de sûreté portuaire. L'absence d'approbation explicite dans un délai de trois semaines suivant leur transmission vaut approbation implicite, même en cas d'absence d'avis du comité local de sûreté portuaire.

**Article 10** - Les évaluations de sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire approuvés à la date de publication du présent arrêté valent respectivement évaluation de sûreté portuaire et plan de sûreté portuaire au sens du présent arrêté jusqu'à leur échéance.

Il en est de même pour les évaluations de sûreté des installations portuaires et les plans de sûreté des installations portuaires, conformément au III de l'article 3 du décret du 29 mars 2007 susvisé.

**Article 11** - Le directeur général de la mer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## ANNEXES

### Annexe 1

#### **PLAN TYPE DE L'ÉVALUATION DE SÛRETÉ PORTUAIRE (ESP)**

L'ensemble des éléments de la liste figurant en annexe I de la directive n° 2005-65 relative à l'amélioration de la sûreté dans les ports est traité dans l'évaluation de sûreté portuaire (ESP).

L'évaluation de sûreté portuaire comprend les parties suivantes :

1. Identification du port.
2. Éléments administratifs de l'évaluation de sûreté du port.
3. Description du port.
4. Identification des menaces.
  4. 1. Aire géographique à prendre en compte pour l'évaluation des menaces.
  4. 2. Types de menaces à prendre en compte.
5. Points névralgiques et vulnérabilités.

6. Estimation des impacts.
7. Évaluation et hiérarchisation des risques.
8. Proposition de mesures susceptibles de contrer les risques et maintien de l'effectivité de ces mesures.

#### 1. Identification du port

- Dénominations sociale et commerciale du port ;
- Numéro national attribué par le ministère chargé des transports ;
- Indicatif international (cinq lettres [NN-XYZ] du code des Nations unies UN / LOCODE « United Nations code for trade and transport locations » ;
- Informations concernant la localisation : coordonnées géographiques et adresse du siège.

#### 2. Éléments administratifs de l'évaluation de sûreté du port

- Auteurs de l'évaluation (dans le cas où l'ESP est réalisée par un organisme de sûreté habilité (OSH), mention de l'arrêté portant habilitation de l'OSH et de la date de fin de validité de cette habilitation, et mention du ou des arrêtés portant agrément des personnes ayant travaillé pour le compte de l'OSH qui ont réalisé l'ESP et de la date de fin de validité de chaque agrément) ;
- Date d'établissement du projet d'ESP ;
- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP) ;
- Date et validité de l'approbation de l'ESP (joindre une copie de l'arrêté préfectoral, une fois celui-ci paru) ;
- Liste de diffusion de l'ESP : liste complète des destinataires.

#### 3. Description du port

- Périmètre de la zone portuaire de sûreté ;
- Périmètre du port, y compris le plan d'eau à l'intérieur des limites administratives ;
- Description de l'activité du port (nature et importance des principaux trafics avec leur origine et leur destination, types de navires et rythme des escales). Les activités du port sont décrites en nature et en flux en retenant, si possible, la classification suivante :
  - transbordeurs à passagers (ou mixtes) ;
  - croisière ;
  - autres transbordeurs ;
  - conteneurs ;
  - marchandises dangereuses ;
  - autres ;
- Moyens permanents affectés au fonctionnement du port : effectifs, description succincte des superstructures et infrastructures et des matériels principaux ;
- Identification des équipements et infrastructures essentiels au fonctionnement du port (points névralgiques : capitainerie, écluse, ponts, postes d'avitaillement, réseaux de télécommunications, d'énergie, systèmes d'informations) ;
- Liste de toutes les installations portuaires, avec mention, pour chacune de celles accueillant des navires entrant dans le champ d'application du code ISPS, de l'arrêté préfectoral la créant, y compris celles qui n'accueillent que des navires n'entrant pas dans le champ d'application du code ISPS et auxquelles les prescriptions du code ne sont par conséquent pas applicables. Cette liste prend la forme d'un tableau précisant la désignation des installations, l'identité des exploitants, la description de leurs limites physiques et les zones d'accès restreint (ZAR) à l'intérieur des installations portuaires, avec mention, pour chaque ZAR, de l'arrêté préfectoral la créant. A chaque installation est attribué un numéro qui est le numéro figurant dans la base de données GISIS pour les installations portuaires entrant dans le champ d'application du code ISPS. A chaque ZAR est

attribué un numéro comportant le numéro identifiant l'installation ;

- Définition et délimitation des zones d'accès restreint hors installations portuaires. A chaque ZAR est attribué un numéro comportant l'indicatif du port ;
- Plan détaillé du port à une échelle rendant parfaitement lisibles les périmètres de la zone portuaire de sûreté, des installations portuaires et des zones d'accès restreint et faisant apparaître les équipements et infrastructures essentiels (notamment capitainerie), les schémas de circulation des personnes et des biens, les points de contrôle des personnes et des véhicules, les zones d'accès restreint et les postes d'inspection-filtrage, les équipements de sûreté déjà en place : implantations des services concourant à la sûreté, PC sûreté le cas échéant, clôtures, obstacles retardateurs, capteurs physiques ou logiques, dispositifs de protection des bâtiments, des accès et des parkings, de détection des intrusions, dispositifs de sécurisation de l'alimentation en énergie, des systèmes d'information et de télécommunications ;
- Moyens permanents affectés à la sûreté portuaire : effectifs, description des dispositifs et matériels principaux ;
- Nom de l'agent de sûreté portuaire et de ses suppléants, à la date de l'évaluation (le cas échéant).

#### 4. Identification des menaces

##### 4. 1. Aire géographique à prendre en compte pour l'évaluation des menaces

L'aire géographique à prendre en compte pour l'évaluation de sûreté portuaire comprend au moins la zone portuaire de sûreté mentionnée à l'article L. 321-1, c'est-à-dire le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires, ainsi que toute zone adjacente à la zone portuaire de sûreté, y compris les parties maritimes et fluviales intéressant la sûreté du port, en application de l'article R. 321-18 du code des ports maritimes.

##### 4. 2. Types de menaces à prendre en compte

L'évaluation de sûreté portuaire étudie les menaces visant à :

- porter atteinte à l'intégrité physique et psychique de la population présente dans le port ou ses environs ;
- porter préjudice de manière temporaire ou permanente au fonctionnement économique du port.

La plus grande diversité des modes opératoires est à prendre en compte :

- attaque d'origine extérieure ou par compromission ;
- destruction par explosifs, par produits dangereux, par incendie, par sabotage ;
- destruction ou dégradation des systèmes électriques, de télécommunications, d'information, notamment par introduction de codes malveillants dans un système informatique, perturbations électromagnétiques ;
- attaque par détournement, vol ou extorsion, enlèvement, chantage ou prise d'otages.

Le paragraphe B / 15. 11 du code ISPS fournit une liste non exhaustive des modes opératoires.

L'évaluation de sûreté portuaire s'appuie sur l'analyse de la menace réalisée par les services de l'État compétents, à l'initiative du préfet du département pour les menaces terrestres et fluviales, et du préfet maritime pour l'appréciation des menaces venant de la mer.

A partir de ces informations et compte tenu des évaluations de sûreté des installations portuaires, l'évaluation de sûreté portuaire décrit et hiérarchise selon leur probabilité et leur impact, les menaces pour le port dans son ensemble, ses équipements et infrastructures essentielles ainsi que pour ses sous-ensembles identifiés par l'évaluation.

Un paragraphe spécifique est réservé aux menaces concernant le plan d'eau, ainsi qu'aux menaces pouvant provenir de la mer (en particulier les chenaux d'accès, les postes d'attente et de mouillage, ainsi que les ports de pêche et de plaisance limitrophes).

#### 5. Points névralgiques et vulnérabilités

L'identification des activités, équipements et infrastructures et ressources essentielles et l'analyse

des menaces permettent de dresser une liste des points névralgiques qu'il convient de protéger.

Une analyse de la vulnérabilité de ces points névralgiques est établie en tenant compte des mesures de sûreté déjà en vigueur au moment de l'évaluation. Ces mesures peuvent notamment être les suivantes : éclairage, clôtures, systèmes d'alarmes, zones réservées (notamment zones protégées, zones sous douane, zones d'embarquement), surveillance, patrouille et filtrage, contrôle de la circulation de l'embarquement et du débarquement des personnes et des biens, surveillance des collecteurs de carburant et de vrac, sécurité et redondance des systèmes d'information et de télécommunication, énergie secourue, sensibilisation du personnel, historique des incidents.

Une attention particulière doit être portée aux vulnérabilités des éléments suivants :

- systèmes d'information utilisés dans les procédures de sûreté, notamment interface avec les navires, gestion des arrivées du fret dans les installations portuaires, base de données des titres de circulation ;
- interfaces avec les installations portuaires classées ISPS ou non, et les autres acteurs de sûreté du port ;
- systèmes de télécommunications utilisés dans les procédures de sûreté ;
- événements exceptionnels pour le port, tels que, le cas échéant et suivant le port concerné, l'accueil d'un bâtiment militaire, l'escale d'un navire de croisière, les manifestations impliquant l'accueil d'un vaste public à l'intérieur du port (exemple : journée portes ouvertes, rassemblement de vieux gréements, rassemblement de navires de plaisance).

Pour chaque point névralgique, l'évaluation de sûreté portuaire décrit le risque en fonction, d'une part, de chaque menace et mode opératoire pouvant la concerner et, d'autre part, de l'appréciation de l'efficacité des mesures existantes selon la gradation suivante :

- pas de mesure de sûreté, mesures inappliquées, mesures inefficaces (exemple : accès libre) ;
- mesures inadéquates ou mal appliquées (exemple : zone d'accès restreint mal identifiée, procédures d'accès inadéquates, surveillance aléatoire, personnel non ou mal entraîné) ;
- application partielle des mesures prévues (exemple par manque de ressource) ;
- application complète de toutes les mesures possibles (notamment capacité d'adaptation rapide à l'augmentation du niveau de sûreté, redondance du matériel).

## 6. Estimation des impacts

Pour chaque risque est estimé l'impact, qui peut être de plusieurs natures :

- impact physique et psychologique sur les personnes (passagers, personnel, riverains) ;
- impact sur le fonctionnement du port et des installations portuaires ;
- impact sur les activités économiques à l'intérieur du port ;
- impact sur les activités économiques à l'extérieur du port, notamment rupture des acheminements vers ou depuis le port et possibilités et délais de substitution ;
- impact environnemental ;
- impact symbolique.

## 7. Évaluation et hiérarchisation des risques

L'évaluation des risques consiste à appréhender les facteurs de risque en combinant la menace, la vulnérabilité et l'impact d'une attaque.

Le niveau de risque est évalué en prenant en compte ses trois composantes de la manière suivante :

- menace : valeur croissante avec la probabilité d'occurrence ;
- vulnérabilité : valeur croissante avec la vulnérabilité ;
- impact : valeur croissante avec l'estimation globale de l'importance de l'impact.

Les risques peuvent être ainsi hiérarchisés, ce qui permet d'établir une priorité pour la mise en œuvre des mesures du plan de sûreté du port, afin de concentrer les efforts sur les risques les plus élevés.

8. Proposition de mesures susceptibles de contrer les risques et maintien de l'effectivité de ces mesures

L'évaluation de sûreté portuaire propose les mesures de sûreté apportant la réponse optimale à chaque risque identifié.

Les mesures de sûreté sont actives ou passives. Elles comprennent les matériels, infrastructures et aménagements spéciaux, les procédures, les organisations fonctionnelles et notamment les systèmes de coordination avec les autorités publiques (notamment, forces de gendarmerie et de police, douane, services de secours) et entités privées (notamment installations portuaires, manutentionnaires, compagnies maritimes) implantées dans le port ou dont le port est inclus dans leur ressort géographique de compétence. A chaque risque identifié doit correspondre une ou des mesures de sûreté proportionnées. Ces mesures peuvent être actives ou passives. Pour chaque risque, sont recensées les mesures déjà existantes et les propositions de mesures nouvelles. L'évaluation doit porter un diagnostic sur l'efficacité de ces mesures.

Les mesures de sûreté sont classées par ordre de priorité en termes d'importance et / ou d'urgence de leur exécution au regard de la sûreté du port. Ce classement doit permettre de guider les choix devant être faits lors de la rédaction du plan de sûreté portuaire.

L'articulation des mesures de sécurité avec celles de sûreté doit être étudiée, en respectant l'impératif selon lequel les mesures de sûreté ne doivent pas porter atteinte à la sécurité.

Cette partie de l'évaluation est reproduite à la partie 3 du plan de sûreté portuaire.

## **Annexe 2**

### **PLAN TYPE DE L'ÉVALUATION DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (ESIP)**

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP) comprend les parties suivantes :

1. Identification de l'installation portuaire.
2. Références administratives.
3. Description de l'installation portuaire.
4. Identification des menaces.
  - 4.1. Aire géographique à prendre en compte pour l'évaluation des menaces.
  - 4.2. Types de menaces à prendre en compte.
5. Points névralgiques et vulnérabilités.
6. Estimation des impacts.
7. Évaluation et hiérarchisation des risques.
8. Proposition de mesures susceptibles de contrer les risques et maintien de l'effectivité de ces mesures.

#### 1. Identification de l'installation portuaire

- Numéro national attribué à l'installation portuaire par le ministère chargé des transports : nnnnn ;
- Indicatif international (base de données GISIS) : (NNXYZ xxxx).

#### 2. Références administratives de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire

- Auteurs de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (dans le cas où l'ESIP est réalisée par un organisme de sûreté habilité (OSH), mention de l'arrêté portant habilitation de l'OSH et de la date de fin de validité de l'habilitation, et mention du ou des arrêtés portant agrément des personnes ayant travaillé pour le compte de l'OSH qui ont réalisé l'ESIP et de la date de fin de validité de chaque agrément) ;

- Date d'établissement du projet d'ESIP ;
- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP) ;
- Date et validité de l'approbation de l'ESIP (joindre une copie de l'arrêté préfectoral une fois celui-ci paru) ;
- Liste de diffusion de l'ESIP : liste complète des destinataires.

### 3. Description de l'installation portuaire

- Type d'installation exploitée (terminal pour navires transbordeurs, terminal pour navires de croisière, terminal pour porte-conteneurs, terminal pour navires pétroliers, gaziers ou marchandises dangereuses, autres) ;
- Composantes : postes d'accostage, emprises des quais et des terre-pleins, zones de manutention et éventuellement de stockage, installations dédiées à la manutention ou à l'accueil des véhicules ou des passagers (notamment portiques à conteneurs, bras de déchargement, passerelles d'accès, gares maritimes), interfaces entre les navires pétroliers et gaziers et les infrastructures de stockage et de transport des produits qu'ils transportent (notamment pipelines, vannes, station de compression et de décompression) ;
- Liste de toutes les zones d'accès restreint avec pour chacune les postes d'inspection-filtrage ;
- Exploitant (port autonome, concessionnaire, titulaire d'un titre d'occupation domaniale...) ;
- Moyens permanents affectés à la sûreté de l'installation portuaire : effectifs, description des dispositifs et matériels principaux ;
- Noms de l'agent de sûreté de l'installation portuaire et de ses suppléants, à la date de l'évaluation de sûreté (le cas échéant).

La description est complétée par un plan de l'installation portuaire faisant apparaître les composantes mentionnées au troisième tiret ci-dessus, les zones d'accès restreint et les postes d'inspection-filtrage permettant d'entrer dans ces zones.

### 4. Identification des menaces

#### 4.1. Aire géographique à prendre en compte pour l'évaluation des menaces

L'aire géographique à prendre en compte dans l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire comprend l'installation portuaire, et aussi, conformément l'article B/15.8 du code ISPS, les structures adjacentes à l'installation portuaire, notamment les établissements générant des flux importants de transport et/ou stockant ou traitant des matières dangereuses, qui présentent un risque pour celle-ci.

#### 4.2. Types de menaces à prendre en compte

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire étudie les menaces visant à :

- porter atteinte à l'intégrité physique et psychique de la population présente dans le port ou ses environs ;
- porter préjudice de manière temporaire ou permanente au fonctionnement économique du port.

La plus grande diversité de mode opératoire est à prendre en compte :

- attaque d'origine extérieure ou par compromission ;
- destruction par explosifs, par produits dangereux, par incendie, par sabotage ;
- destruction ou dégradation des systèmes électriques, de télécommunications, d'information notamment par introduction de codes malveillants dans un système informatique, perturbations électromagnétiques ;
- attaque par détournement, vol ou extorsion, enlèvement, chantage ou prise d'otages.

Le paragraphe B/15.11 du code ISPS fournit une liste non exhaustive des modes opératoires.

A partir de ces informations, l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire décrit et hiérarchise selon leur probabilité et leur impact les menaces pour l'installation portuaire.

## 5. Points névralgiques et vulnérabilités

L'identification des activités, équipements et infrastructures et ressources essentielles et l'analyse des menaces permettent de dresser une liste des points névralgiques potentiels qu'il convient de protéger.

Une analyse de la vulnérabilité de ces points névralgiques est établie en tenant compte des mesures de sûreté déjà en vigueur au moment de l'évaluation. Ces mesures peuvent être notamment les suivantes : éclairage, clôtures, systèmes d'alarmes, zones réservées (notamment zones protégées, zones sous douane, zones d'embarquement), surveillance, patrouille et filtrage, contrôle de la circulation, de l'embarquement et du débarquement des personnes et des biens, surveillance des collecteurs de carburant et de vrac, sécurité et redondance des systèmes d'information et de télécommunication, énergie secourue, sensibilisation du personnel, historique des incidents.

Une attention particulière doit être portée aux vulnérabilités des éléments suivants :

- systèmes d'informations utilisés dans les procédures de sûreté, notamment interface avec les navires, gestion des arrivées du fret dans l'installation portuaire, base de données des titres de circulation ;
- interfaces avec les autres installations portuaires, classées ISPS ou non ;
- interfaces avec les autres acteurs de sûreté du port, particulièrement les agents de sûreté portuaire ;
- systèmes de télécommunications utilisés dans les procédures de sûreté ;
- gestion des événements exceptionnels pour l'installation portuaire, tel que, le cas échéant et suivant l'installation portuaire concernée, l'accueil d'un bâtiment militaire, l'escale d'un navire de croisière, les manifestations impliquant l'accueil du public à l'intérieur de l'installation portuaire (exemple : journée portes ouvertes, rassemblement de vieux gréements, rassemblement de navires de plaisance).

Pour chaque point névralgique, l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire décrit le risque en fonction, d'une part, de chaque menace et mode opératoire pouvant la concerner et, d'autre part, de l'appréciation de l'efficacité des mesures existantes selon la gradation suivante :

- pas de mesure de sûreté, mesures inappliquées, mesures inefficaces (exemple : accès libre) ;
- mesures inadéquates ou mal appliquées (exemple : zone d'accès restreint mal identifiée, procédures d'accès inadéquates, surveillance aléatoire, personnel non ou mal entraîné) ;
- application partielle des mesures prévues (exemple par manque de ressource) ;
- application complète de toutes les mesures possibles (notamment capacité d'adaptation rapide au changement du niveau de sûreté, redondance du matériel).

## 6. Estimation des impacts

Pour chaque risque est estimé l'impact, qui peut être de plusieurs natures :

- impact physique et psychologique sur les personnes (passagers, personnel, riverains) ;
- impact sur le fonctionnement des installations portuaires et du port ;
- impact sur les activités économiques à l'intérieur de l'installation portuaire ;
- impact sur les activités économiques à l'extérieur de l'installation portuaire, notamment rupture des acheminements vers ou depuis le port et possibilités et délais de substitution ;
- impact environnemental ;
- impact symbolique.

## 7. Évaluation et hiérarchisation des risques

L'évaluation des risques consiste à appréhender les facteurs de risque en combinant la menace, la vulnérabilité et l'impact d'une attaque.

Le niveau de risque est évalué en prenant en compte ses trois composantes de la manière suivante :

- menace : valeur croissante avec la probabilité d'occurrence ;
- vulnérabilité : valeur croissante avec la vulnérabilité ;

- impact : valeur croissante avec l'estimation globale de l'importance de l'impact.

Les risques peuvent être ainsi hiérarchisés, ce qui permet d'établir une priorité pour la mise en œuvre des mesures du plan de sûreté du port, afin de concentrer les efforts sur les risques les plus élevés.

8. Proposition de mesures susceptibles de contrer les risques et maintien de l'effectivité de ces mesures

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire propose les mesures de sûreté apportant la réponse optimale aux risques identifiés. A chaque risque identifié doit correspondre une ou des mesures de sûreté proportionnées. Pour chaque risque, sont recensées les mesures déjà existantes et les propositions de mesures nouvelles. L'évaluation doit porter un diagnostic sur l'efficacité de ces mesures.

Les mesures de sûreté sont actives ou passives. Elles comprennent les matériels, infrastructures et aménagements spéciaux, les procédures, les organisations fonctionnelles et notamment les systèmes de coordination avec les autorités publiques (notamment forces de gendarmerie et de police, douane, services de secours) et entités implantées dans le port ou ayant le port inclus dans ressort géographique de compétence, (notamment installations portuaires, manutentionnaires, compagnies maritimes, etc.).

Les mesures de sûreté sont classées par ordre de priorité en terme d'importance et/ou d'urgence de leur exécution au regard de la sûreté de l'installation portuaire. Ce classement doit permettre de guider les choix que l'agent de sûreté de l'installation portuaire devra faire lors de la rédaction du plan de sûreté de l'installation portuaire.

L'articulation des mesures de sécurité avec celles de sûreté doit être étudiée, en prenant en compte l'impératif selon lequel les mesures de sûreté ne doivent pas porter atteinte à la sécurité.

Cette partie de l'évaluation est reproduite à la partie 3 du plan de sûreté de l'installation portuaire.

### **Annexe 3**

#### **PLAN TYPE DU PLAN DE SÛRETÉ PORTUAIRE (PSP)**

Le plan de sûreté portuaire comprend les parties suivantes :

1. Identification du port.
2. Éléments administratifs.
  2. 1. Tableau d'enregistrement des modifications ou compléments du plan.
  2. 2. Auteur du plan, dates des avis et approbations, fin de validité.
  2. 3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté.
    2. 3. 1. Au niveau du port.
    2. 3. 2. Au niveau de chaque installation portuaire :
      2. 3. 2. 1. à 2. 3. 2. n : installation portuaire n° 1 à n.
  2. 4. Liste de diffusion du plan.
    2. 4. 1. Volume 1.-Confidentiel Sûreté (ce volume comprend le plan de sûreté portuaire dans son entier).
    2. 4. 2. Volume 2.-Distribution Limitée Sûreté (ce volume ne reprend que les informations communicables aux agents chargés d'effectuer les visites de sûreté, listées au point 11 du plan de sûreté portuaire).
3. Synthèse de l'évaluation de la sûreté du port.
4. Organisation générale de la sûreté du port.
  4. 1. Organisation de l'autorité portuaire en matière de sûreté.
  4. 2. Coordination avec les installations portuaires.
  4. 3. Articulation avec les autres plans et procédures.

4. 4. Gestion documentaire et protection du plan de sûreté portuaire.
5. Protection des plans d'eau.
6. Accès et circulation dans le port.
  6. 1. Dispositions communes aux zones d'accès restreint et aux zones non librement accessibles au public dans un port comprenant un ou des points d'importance vitale.
  6. 2. Inventaire des zones d'accès restreint portuaires.
    6. 2. 1. à 6. 2. n. Zone d'accès restreint portuaire n° 1 à n.
  6. 3. Protection et contrôle des accès en zones d'accès restreint portuaires.
    6. 3. 1 à 6. 3. n. Inventaire des accès des zones d'accès restreint.
6. 4. Gestion des titres de circulation.
6. 5. Zones non librement accessibles.
7. Conduite à tenir en cas d'alerte de sûreté, ou d'incident avéré ou de sinistre.
8. Dispositions visant à réduire les vulnérabilités liées aux personnes.
9. Audits et contrôles internes, mise à jour du plan.
10. Formation, exercices et entraînements de sûreté.
11. Informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté.

1. Identification du port (à placer en page une du document)

- Numéro national attribué au port par la DGMT : les deux premiers chiffres du numéro d'identification des installations portuaires du port suivis de deux zéros ;
  - Indicatif international : les cinq lettres (NN-XYZ) du code des Nations unies UN / LOCODE United Nations code for trade and transport locations (disponible sur <http://www.unece.org/locode>).
- Si le port ou une partie du port est désigné point d'importance vitale au titre du secteur d'activité Transports, préciser en outre :
- la désignation du point d'importance vitale (nom et numéro triplet) ;
  - les coordonnées (adresse, numéro de téléphone) et les caractéristiques locales (plan d'accès, voisinage) du point d'importance vitale ;
  - la nature des activités du point d'importance vitale ;
  - le classement éventuel du site dans lequel est implanté le point d'importance vitale selon les réglementations concernant la protection.
  - Mention (en rouge) : CONFIDENTIEL SÛRETÉ.
  - Titre (en majuscule) : PLAN DE SÛRETÉ DU PORT DE XX.

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

2. 2. Autour du plan, dates des avis et approbations concernant l'ESP et le PSP, dates de fin de validité de l'ESP et du PSP.

- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire sur l'évaluation de sûreté portuaire ;
- Date de l'approbation de l'évaluation de sûreté portuaire (joindre une copie de l'arrêté préfectoral) ;
- Auteurs du plan de sûreté portuaire (dans le cas où le PSP est réalisée par un organisme de sûreté habilité (OSH), mention de l'arrêté portant habilitation de l'OSH et mention du ou des arrêtés portant agrément des personnes ayant travaillé pour le compte de l'OSH qui ont réalisé le PSP ;
- Date de l'établissement du plan de sûreté portuaire ;
- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire sur le plan de sûreté portuaire ;
- Date de l'approbation du plan de sûreté portuaire (joindre une copie de l'arrêté préfectoral, une fois celui-ci paru) ;
- Dates de fin de validité de l'ESP et du PSP ;
- Liste de diffusion du PSP : liste complète des destinataires, tenue à jour.

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

### 3. Synthèse de l'évaluation de la sûreté du port

Synthèse de l'évaluation de la sûreté du port comprenant au minimum l'ensemble des mesures de sûreté apportant la réponse optimale à chaque risque identifié, listées au 8 de l'évaluation de sûreté portuaire.

### 4. Organisation générale de la sûreté du port

#### 4. 1. Organisation de l'autorité portuaire en matière de sûreté

- Structure de l'organisation de la sûreté du port au sein de l'autorité portuaire. Organigrammes ;
  - Modalités de coordination en matière de sûreté entre l'agent de sûreté portuaire et d'autres autorités : services de l'État (spécifier, après leur accord, les tâches effectuées dans le port par ces services), autorité portuaire, autorité investie du pouvoir de police portuaire ;
  - Modalités d'astreinte et de permanence ;
  - Modalités de communication par le navire des renseignements relatifs à la sûreté et d'exemption de leur fourniture par le navire pour les services maritimes réguliers ;
  - Modalités de coordination de l'agent de sûreté portuaire avec le concessionnaire du port, le cas échéant ;
  - Description de la procédure interne (port et installations portuaires) de changement du niveau de sûreté sur tout ou partie du port après transmission de la consigne par l'autorité publique ;
  - Effectifs de l'autorité portuaire affectés à des tâches de sûreté par fonction, nature de tâches, pour chaque niveau de sûreté ; équipes de protection et de gardiennage : personnel (effectif, provenance, formation), organisation, postes tenus, rondes, moyens complémentaires ;
  - Moyens et prestations mis en œuvre pour chaque niveau de sûreté, notamment pour ce qui concerne les prestations sous-traitées. Figurent en annexe chaque contrat de prestation, la description des tâches sous-traitées, les effectifs déployés suivant le niveau de sûreté, et les modalités de contrôle de la bonne exécution du contrat par l'autorité portuaire, dont le contrôle sur place inopiné ;
  - Ressources dédiées à l'exercice de la sûreté : locaux (contenu, équipement, protection), moyens de transmission (caractéristiques selon les correspondants internes ou externes).
- Si le port ou une partie du port est désigné point d'importance vitale, décrire :
- l'organisation hiérarchique (autorité, responsables, permanence de direction) ;
  - l'identité du délégué pour la défense et la sécurité (titulaire, suppléant) et les fonctions qu'il occupe au sein du port ;
  - le fonctionnement du port ou de la partie du port, et son environnement ;
  - l'effectif des personnels (employés et des sous-traitants) travaillant dans le point d'importance vitale (personnel d'exécution, cadres, nombre d'étrangers (Union européenne et hors Union européenne)).
- #### 4. 2. Coordination avec les installations portuaires
- Modalités de coordination étroite, par niveau de sûreté, de l'agent de sûreté portuaire avec les agents de sûreté des installations portuaires (travaux en commun, réunions périodiques, préparation

et exécution d'exercices, etc.) ;

- Articulation du plan de sûreté portuaire avec les plans de sûreté des installations portuaires ;
- Suivi des échéances des plans de sûreté d'installation portuaire pendant la période de validité du plan de sûreté portuaire ;
- Procédures d'information mutuelle (au niveau de sûreté 1 et aux niveaux de sûreté 2 et 3) ;
- Coordination des mesures de sûreté entre les exploitants d'installations portuaires et l'autorité portuaire ;
- Description des tâches mutualisées et modalités de mutualisation (sauf si elles sont explicitées dans les chapitres suivants).

#### 4. 3. Articulation avec les autres plans ou procédures

- Articulation du plan de sûreté portuaire avec d'autres plans ou activités de prévention et d'intervention. Le plan mentionne expressément les modalités d'articulation avec les autres activités de prévention et de contrôle, notamment les procédures spécifiques applicables aux marchandises dangereuses, ainsi qu'avec les plans d'intervention et d'urgence en vigueur dans le port. Le plan respecte l'impératif selon lequel les mesures de sûreté ne doivent pas porter atteinte à la sécurité ;
- Indication des procédures et consignes de défense et de protection applicables, le cas échéant.

#### 4. 4. Gestion documentaire et protection du plan de sûreté portuaire

- Mesures visant à assurer le respect de la confidentialité du plan : prescriptions de protection de l'information contre la divulgation non autorisée ;
- Mesures et moyens de protection des données, des documents, des communications, des informations en relation avec la sûreté (documents écrits et données électroniques) selon le niveau de confidentialité exigé ;
- Identification des personnes ayant accès aux informations de sûreté protégées et des responsables du système de protection ;
- Critères de diffusion : le plan de sûreté portuaire comporte deux volumes physiquement séparés, l'un exhaustif et portant la mention Confidentiel Sûreté , l'autre portant la mention Distribution Limitée Sûreté et ne comprenant que les informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté. Ces informations sont énumérées limitativement au point 11 du présent plan.

#### 5. Protection des plans d'eau

- Coordination des mesures opérationnelles de protection des plans d'eau entre le préfet de département, le préfet maritime, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'autorité portuaire et les exploitants d'installations portuaires. Dans les ports figurant dans la liste fixée par l'arrêté mentionné à l'article R. 321-48 du code des ports maritimes les modalités de coordination des services de l'État sont définies par un arrêté conjoint du préfet maritime et du préfet du département ;
- Limitations des circulations sur les plans d'eau, lorsqu'elles existent, en fonction des niveaux de sûreté ;
- Règles concernant les accès maritimes et terrestres au plan d'eau ;
- Procédures applicables aux navires et bateaux fluviaux, de pêche et de plaisance qui, bien que, n'entrant pas dans le champ de la réglementation ISPS, doivent être pris en compte comme source potentielle de risque.

#### 6. Accès et circulation dans le port

Cette partie du plan décrit les procédures pour l'accès et la circulation dans le port dans les zones d'accès restreint (ZAR) portuaires et dans les zones non librement accessibles au public.

##### 6. 1. Dispositions communes aux zones d'accès restreint et aux zones non librement accessibles au public

dans un port comprenant un ou des points d'importance vitale

Si le port, une partie du port ou, à l'intérieur du port, un ou des équipements ou installations, sont désignés point d'importance vitale, détailler les dispositions concernant :

- les équipes de protection et de gardiennage (effectif et formation des personnels, organisation du gardiennage et des rondes, postes tenus et moyens complémentaires (dénomination sociale du prestataire en cas de sous-traitance) ;
- les systèmes d'astreinte et de permanence ;
- le dispositif de sûreté : PC sûreté, énergie, système d'informations, dont de télécommunications ;
- la protection des systèmes de sûreté.

#### 6. 2. Inventaire des zones d'accès restreint

Identification de chaque ZAR avec les informations suivantes :

- Référence de l'arrêté préfectoral créant la ZAR ;
- Plan faisant apparaître le système de clôture, l'emplacement des points d'inspection-filtrage, les éventuelles séparations de secteurs et les différents accès ;
- Catégories de personnel et d'activités concernés ;
- Flux d'entrée et nombre de titres de circulation selon les catégories définies à l'article R. 321-34 du code des ports maritimes ;
- Schéma de circulation. Il sera prêté une attention particulière aux circulations entre les ZAR extérieures aux installations portuaires et les ZAR situées dans une installation portuaire auxquelles elles donnent, le cas échéant, accès.

#### 6. 3. Protection et contrôle des accès

en zone d'accès restreint

Pour chaque ZAR, préciser les informations ci-dessous. Si certaines catégories d'informations sont strictement identiques pour plusieurs ZAR, elles peuvent faire l'objet d'un paragraphe commun avant les paragraphes spécifiques à chaque ZAR :

- Caractéristiques des clôtures et de tout autre équipement de protection périmétrique (dispositifs de détection d'intrusion, éclairage, notamment) ;
- Règles de surveillance humaines et / ou par système automatique ou de vidéosurveillance pour chaque niveau ISPS ;
- Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR et, le cas échéant, dans les secteurs de ZAR ;
- Caractéristique des différents postes d'inspection-filtrage ;
- Règles de fonctionnement des différents postes d'inspection-filtrage selon les niveaux ISPS (horaires, effectifs, règles d'inspection-filtrage, procédures d'exploitation des équipements) ;
- Pour les voies ferrées portuaires, mesures de contrôle d'accès suivant le niveau de sûreté (joindre en annexe, le cas échéant, le document conventionnel avec l'exploitant tractionnaire qui détaille la répartition des tâches) ;
- Pour les ZAR donnant accès à une ou plusieurs ZAR d'installation portuaire, détailler la répartition des contrôles d'accès entre l'autorité portuaire et les exploitants d'installations portuaires concernées ; mentionner la référence précise des parties du plan de sûreté des installations portuaires concernées dans lesquelles figurent les procédures de contrôles complémentaires ; joindre les conventions entre l'autorité portuaire et l'exploitant de l'installation portuaire ;
- Procédures d'entretien des clôtures, points d'accès, équipements d'inspection-filtrage et tout autre équipement affectés à la protection périmétrique et au contrôle d'accès ;
- Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage, détérioration de clôtures, etc.).

6. 3. 1. ZAR n° 1

6. 3. 2. ZAR n° 2

6. 3. n. ZAR n° n

#### 6. 4. Gestion des titres de circulation

- Procédures de délivrance et restitution des titres de circulation ;
- Méthodes d'information et de sensibilisation aux règles de sûreté pour les personnes recevant des titres de circulation permanents et temporaires ;
- Procédures de coordination, le cas échéant, entre les ZAR situées en dehors d'une installation portuaire et les ZAR situées dans une installation portuaire ;
- Protection des systèmes d'information et des équipements de fabrication ;
- Procédures de désactivation des titres permanents inutilisés ;
- Détail de la répartition des tâches avec les exploitants d'installation portuaire en cas de mutualisation de la délivrance des titres de circulation avec mention de la référence précise des parties du plan de sûreté des installations portuaires concernées dans lesquelles figure la procédure de délivrance.

#### 6. 5. Zones non librement accessibles

Il peut exister au sein du port des zones non librement accessibles au public qui ne sont pas des ZAR telles que définies aux articles R. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes et où ne sont pas applicables les articles R. 321-33 à R. 321-47 du code des ports maritimes.

Le plan de sûreté portuaire les décrit (plan, clôtures, accès), détaille leurs règles de fonctionnement (contrôles d'accès, circulation) et les articulations avec les règles de sûreté du port et des ZAR adjacentes, en démontrant que la sûreté du port dans son ensemble et de chaque installation portuaire adjacente n'est pas dégradée, quel que soit le niveau de sûreté.

#### 7. Conduite à tenir en cas d'alerte de sûreté ou d'incident avéré ou de sinistre

- Systèmes d'alerte internes au port (enregistreur et localisateur d'appels ; moyens d'alerte : téléphone, interphone, réseaux spécialisés, sirènes, etc.) ;
- Systèmes d'alerte externes au port (réseau téléphonique public : préfecture, autorité militaire, brigade de gendarmerie, service de police, pompiers) ; éventuellement liaisons d'alerte spécialisées de la force publique ;
- Exigences précises de notification obligatoire de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté portuaire ;
- Mesures (notamment, recherche, détection et localisation des objets, véhicules et individus suspects, évacuation, alerte des services de police et de secours) prévues à chacun des niveaux de sûreté pour faire face à une menace imminente, une alerte ou une atteinte en cours contre la sûreté dans le port, y compris dans les installations portuaires ou contre la sûreté de navires s'y trouvant. Les mesures prises au niveau 3 seront plus particulièrement étudiées, en veillant à la rapidité de transmission des consignes et à celles de leur mise en œuvre ;
- Établissement de fiches réflexes pour chaque type d'incident (exemple : objet suspect, alerte à la bombe, prise d'otage, etc.) ;
- Dispositions permettant de maintenir les opérations portuaires essentielles, notamment le fonctionnement du ou des points d'importance vitale ;
- Mesures prévues pour accueillir un navire faisant l'objet d'une alerte de sûreté ;
- Mesures prévues à la suite d'une alerte de sûreté sur un navire se trouvant hors d'une installation portuaire (sur le plan d'eau ou à quai dans une installation portuaire où il n'y a pas de ZAR) ;
- Coordination avec les agents de sûreté d'installation portuaire pour la fixation des mesures de sûreté à prendre à la suite d'une alerte de sûreté sur un navire se trouvant dans une installation portuaire ;
- Définition de l'articulation ou, le cas échéant, de l'aménagement des mesures de sûreté, avec les mesures applicables en cas de sinistre (incendie, explosion, pollution de l'air ou du plan d'eau), notamment l'intervention sur les sites de moyens de secours extérieurs ou l'évacuation, en respectant l'impératif selon lequel les mesures de sûreté ne doivent pas porter atteinte à la sécurité.

Si le port est désigné point d'importance vitale, mentionner distinctement :

- l'organisation et les moyens mis en œuvre en cas d'alerte ;
- l'organisation et les moyens mis en œuvre en cas d'incident avéré ou de sinistre ;
- les modalités d'assistance à l'intervention éventuelle de la force publique.

#### 8. Dispositions visant à réduire les vulnérabilités

liées aux personnes

- Sensibilisation du personnel de l'établissement et des tiers (clients, fournisseurs, notamment) ;
- Habilitation ou agrément des personnels ;
- Relations avec les prestataires en matière de sûreté.

#### 9. Audits et contrôles internes, mise à jour du plan

Le plan de sûreté portuaire traitera au minimum chacun des points suivants :

- Procédure garantissant la prise en compte de la sûreté dans les aménagements et nouveaux projets d'infrastructure ;
- Contrôle de l'état des matériels de protection, de surveillance, de contrôle et de communication (préciser procédures et périodicité d'entretien et enregistrement) ;
- Création et tenue à jour d'un registre de sûreté comprenant une liste chronologique de tous événements liés à la sûreté : formation, incidents de sûreté, exercices et entraînements de sûreté accomplis, changements de niveau, mise en œuvre et de suivi des mesures correctives, etc. Y sont également annexées les déclarations de sûreté remplies par l'agent de sûreté portuaire et le capitaine ou l'agent de sûreté du navire. La durée de conservation du registre de sûreté est au moins égale à la durée de validité du plan majorée de deux ans ;
- Procédure d'analyse de chaque incident de sûreté et, le cas échéant, de mise en œuvre et de suivi des mesures correctives ;
- Description du résultat de l'audit interne périodique des mesures et procédures de sûreté du plan et des mesures correctives.

#### 10. Formation, exercices et entraînements de sûreté

- Programme et périodicité des exercices et entraînements ;
- Formation initiale et continue de l'agent de sûreté portuaire et de ses suppléants ;
- Formation initiale et continue des personnels de sûreté par catégorie (agents de sûreté portuaire, agents de sûreté des installations portuaires, personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté, personnes assurant le gardiennage).

#### 11. Informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté

Les informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté sont les suivantes :

##### 2. 3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté :

- Nom et coordonnées des personnes responsables des points d'inspection-filtrage où ils exercent leur activité.

##### 6. 3. Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint portuaire :

- Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR ;
- Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage).

##### 10. Formation, exercices et entraînements de sûreté :

- Formation initiale et continue des personnes chargées d'effectuer des visites de sûreté.

## Annexe 4

### PLAN TYPE DU PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (PSIP)

Le plan de sûreté de l'installation portuaire comprend les parties suivantes :

1. Identification de l'installation portuaire.
2. Éléments administratifs.
  2. 1. Tableau d'enregistrement des modifications ou compléments du plan.
  2. 2. Auteur du plan, dates des avis et approbations, dates de fin de validité de l'évaluation et du plan.
  2. 3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté.
  2. 4. Liste de diffusion du plan.
  2. 4. 1. Volume 1.-Confidentiel Sûreté-(ce volume comprend le plan de sûreté de l'installation portuaire dans son entier).
  2. 4. 2. Volume 2.-Distribution Limitée Sûreté-(ce volume ne reprend que les informations, listées au point 10 du plan de sûreté de l'installation portuaire, communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté).
3. Synthèse de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire.
4. Organisation générale de la sûreté de l'installation portuaire.
  4. 1. Organisation de l'exploitant de l'installation portuaire en matière de sûreté.
  4. 2. Coordination avec les autres installations portuaires.
  4. 3. Articulation avec les autres plans et procédures.
  4. 4. Gestion documentaire et protection du plan de sûreté de l'installation portuaire.
5. Accès et circulation dans les zones d'accès restreint de l'installation portuaire.
  5. 1. Dispositions communes aux zones d'accès restreint et aux zones non librement accessibles au public dans les installations portuaires désignées point d'importance vitale.
  5. 2. Identification et caractéristiques des zones d'accès restreint de l'installation portuaire.
    5. 2. 1 à 5. 2. n.
  5. 3. Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint de l'installation portuaire.
    5. 3. 1 à 5. 3. n.
  5. 4. Gestion des titres de circulation.
  5. 5. Zones non librement accessibles.
6. Conduite à tenir en cas d'alerte de sûreté, d'incident avéré et de sinistre.
7. Dispositions visant à réduire les vulnérabilités liées aux personnes.
8. Audits et contrôle interne, mise à jour du plan.
9. Formation, exercices et entraînements de sûreté.
10. Informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté.

1. Identification de l'installation portuaire (à placer en page de couverture du plan de sûreté de l'installation portuaire)

-Numéro national attribué à l'installation portuaire par le ministère chargé des ports maritimes : nnnn ;

-Identifiant international de la base de données GISIS : (NNXYZ xxxx).

Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, au titre du secteur d'activité Transports, préciser en outre :

-la désignation du point d'importance vitale (nom et numéro triplet) ;

-les coordonnées (adresse, numéro de téléphone) et les caractéristiques locales (plan d'accès, voisinage) du point d'importance vitale ;

-la nature des activités du point d'importance vitale ;

-le classement éventuel du site selon les réglementations concernant la protection.

-Mention (en rouge) : CONFIDENTIEL SÛRETÉ.

-Titre (en majuscule) : PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE YY (PORT DE XX).

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

2. 2. Auteur du plan, dates des avis et approbations, fin de validité (à placer en page trois du plan de sûreté de l'installation portuaire).

-Auteurs du plan de sûreté de l'installation portuaire (dans le cas où le plan de sûreté de l'installation portuaire est réalisée par un organisme de sûreté habilité (OSH), mention de l'arrêté portant habilitation de l'OSH, et mention de ou des arrêtés portant agrément des personnes de l'OSH qui ont réalisé le plan de sûreté de l'installation portuaire ;

-Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire sur l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire ;

-Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire sur le plan de sûreté de l'installation portuaire ;

-Date de l'approbation et date de la fin de validité de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (joindre une copie de l'arrêté préfectoral en cours de validité) ;

-Date de l'approbation et date de la fin de validité et du plan de sûreté de l'installation portuaire (joindre une copie de l'arrêté préfectoral en cours de validité) ;

-Pour chaque ZAR : numéro de la ZAR et copie de l'arrêté préfectoral créant la ZAR.

2. 3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté (à placer en page quatre du plan de sûreté de l'installation portuaire [plus éventuellement 4 bis, 4 ter, etc., du plan]).

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO

n° 107 du 07 / 05 / 2008 texte numéro 4

3. Synthèse de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Synthèse de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire comprenant au minimum l'ensemble des mesures de sûreté apportant la réponse optimale à chaque risque identifié, listées au 8 de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire.

4. Organisation générale de la sûreté de l'installation portuaire

4. 1. Plan détaillé de l'installation portuaire

Reprendre ici le plan figurant dans l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire en y ajoutant les protections mises en œuvre dans le cadre du plan de sûreté de l'installation portuaire.

4. 2. Organisation de l'installation portuaire en matière de sûreté

-Structure de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire. Organigrammes ;

-Effectifs de l'exploitant de l'installation portuaire affectés à des tâches de sûreté par fonction, nature de tâches, et niveau de sûreté ; modalités d'astreinte et de permanence ; équipes de protection et de gardiennage : personnel (effectif, provenance, formation), organisation, postes tenus, rondes, moyens complémentaires ;

-Ressources dédiées à l'exercice de la sûreté : locaux (contenu, équipement, protection), moyens de transmission (caractéristiques selon les correspondants internes ou externes) ;

-Modalités de coordination en matière de sûreté entre l'agent de sûreté de l'installation portuaire,

l'agent de sûreté portuaire et d'autres autorités : services de l'État (spécifier, après leur accord, les tâches effectuées dans l'installation portuaire par ces services), autorité portuaire, autorité investie du pouvoir de police portuaire ;

-Modalités de communication avec le navire des renseignements relatifs à la sûreté et d'exemption de leur fourniture par le navire pour les services réguliers ;

-Description de la procédure interne de changement du niveau de sûreté après transmission de la consigne par l'autorité publique ;

-Mesures additionnelles lors de l'escale d'un navire de croisière ;

-Moyens et prestations assurés pour chaque niveau de sûreté applicable, notamment pour ce qui concerne les prestations sous-traitées. Figurent en annexe chaque contrat de prestation, la description des tâches sous-traitées, les effectifs déployés suivant le niveau de sûreté et les modalités de contrôle de la bonne exécution du contrat par l'exploitant de l'installation portuaire, dont le contrôle sur place inopiné.

Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, décrire :

-l'organisation hiérarchique (autorité, responsables, permanence de direction) ;

-l'identité du délégué pour la défense et la sécurité (titulaire, suppléant) et les fonctions qu'il occupe au sein de l'installation portuaire ;

-le fonctionnement de l'installation portuaire et son environnement ;

-l'effectif des personnels (employés et des sous-traitants) travaillant dans le point d'importance vitale (personnel d'exécution, cadres, nombre d'étrangers (Union européenne et hors Union européenne)).

#### 4. 3. Coordination avec les installations portuaires adjacentes ou ayant un accès commun

-Articulation du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les plans de sûreté d'installation portuaire adjacente (vérification des clôtures, notamment). Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, une attention particulière sera prêtée à l'articulation de son plan de sûreté avec le plan de sûreté des installations portuaires adjacentes ;

-Pour les installations portuaires comprenant une ou des zones d'accès restreint desservies depuis la terre par un accès commun, pour chacune de ces ZAR, procédures de coordination devant être mises en œuvre, notamment au niveau de l'accès commun. Les procédures de coordination doivent préserver le niveau de sûreté.

#### 4. 4. Articulation avec les autres plans et procédures

-Articulation du plan de sûreté de l'installation portuaire avec d'autres plans ou activités de prévention et d'intervention. Le plan explicite les modalités d'interaction et de coordination avec les autres activités de prévention et de contrôle, notamment les procédures applicables aux matières dangereuses, ainsi qu'avec les autres plans d'intervention et d'urgence en vigueur dans l'installation portuaire ;

-Indication des procédures et consignes applicables, le cas échéant, dans des domaines connexes (mesures de défense et de protection, etc.), et prise en compte par le plan.

#### 4. 5. Gestion documentaire et protection du plan de sûreté de l'installation portuaire

-Mesures visant à assurer le respect de la confidentialité du plan : prescriptions de protection de l'information contre la divulgation non autorisée ;

-Mesures et moyens de protection des données, des documents, des communications, des informations (documents écrits et données électroniques) dont la divulgation porterait atteinte au niveau de la sûreté, selon le niveau de confidentialité exigé ;

-Identification des personnes ayant accès aux informations de sûreté protégées et des responsables du système de protection ;

-Critères de diffusion : le plan de sûreté de l'installation portuaire comporte deux volumes physiquement séparés, l'un exhaustif, portant la mention « Confidentiel Sûreté », l'autre ne comprenant que les informations devant être connues par les personnes chargées d'effectuer les

visites de sûreté, portant la mention Diffusion Limitée Sûreté ». Ces informations sont énumérées limitativement au point 10 du présent plan.

## 5. Accès et circulation dans l'installation portuaire

Cette partie du plan décrit les procédures pour l'accès et la circulation dans chaque zone d'accès restreint (ZAR) de l'installation portuaire et dans les zones non librement accessibles au public.

### 5. 1. Dispositions communes aux zones d'accès restreint et aux zones non librement accessibles au public dans les installations portuaires désignées point d'importance vitale

Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, détailler les dispositions concernant :

- les équipes de protection et de gardiennage (effectif et formation des personnels, organisation du gardiennage et des rondes, postes tenus et moyens complémentaires, dénomination sociale du prestataire en cas de sous-traitance) ;
- systèmes d'astreinte et de permanence ;
- dispositif de sûreté : PC de sécurité, énergie, système d'informations dont de télécommunications ;
- protection des systèmes de sûreté.

### 5. 2. Identification et caractéristiques des zones d'accès restreint

Identification de chaque ZAR avec les informations suivantes :

- Référence de l'arrêté préfectoral créant la ZAR ;
- Plan faisant apparaître le système de clôture, l'emplacement des points d'inspection-filtrage, les éventuelles séparations de secteurs et les différents accès ;
- Catégories de personnels et d'activités concernés ;
- Flux d'entrée et nombre de titres de circulation par catégorie définie à l'article R. 321-34 du code des ports maritimes ;
- Schéma de circulation. Il sera prêté une attention particulière aux circulations entre les ZAR extérieures aux installations portuaires et les ZAR situées dans une installation portuaire auxquelles elles donnent, le cas échéant, accès.

### 5. 3. Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint

Pour chaque ZAR, préciser les informations ci-dessous. Si certaines catégories d'informations sont strictement identiques pour plusieurs ZAR, elles peuvent faire l'objet d'un paragraphe commun avant les paragraphes spécifiques à chaque ZAR.

- Caractéristiques des clôtures et de tout autre équipement de protection périmétrique ;
- Règles de surveillance (humaines et / ou par système automatique ou de vidéosurveillance), pour chaque niveau ISPS ;
- Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR et, le cas échéant, dans les secteurs ;
- Caractéristique des différents points d'accès ;
- Règles de fonctionnement des différents points d'inspection-filtrage selon les niveaux ISPS (horaires, effectifs, règles d'inspection-filtrage, procédures d'exploitation des équipements) ;
- Pour les voies ferrées portuaires, joindre en annexe, le cas échéant, le document conventionnel avec l'exploitant qui détaille la répartition des tâches ;
- Pour les ZAR d'installation portuaire auxquelles une ou plusieurs ZAR portuaires donnent accès, détail de la répartition des contrôles d'accès entre l'exploitant de l'installation portuaire et l'autorité portuaire ; mention de la référence précise des parties du plan de sûreté de ces installations portuaires dans lesquelles figurent les procédures de contrôles complémentaires ; joindre les conventions entre l'autorité portuaire et l'installation portuaire ;
- Procédures d'entretien des clôtures, des points d'accès, des équipements d'inspection-filtrage et de tout autre équipement de protection périmétrique et de contrôle d'accès ;
- Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage, détérioration de clôtures, etc.).

5. 3. 1. ZAR n° 1.

5. 3. 2. ZAR n° 2.

5. 3. n. ZAR n° n.

5. 4. Gestion des titres de circulation

-Procédures de délivrance et restitution des titres de circulation ;

-Méthodes d'information et sensibilisation aux règles de sûreté pour les personnes recevant des titres de circulation ;

-Procédures de coordination, le cas échéant, entre les ZAR situées en dehors d'une installation portuaire et les ZAR situées dans une installation portuaire ;

-Protection des systèmes d'information et des équipements de fabrication des titres ;

-Procédures de désactivation des titres inutilisés ;

-Détail de la répartition des tâches avec les exploitants d'installation portuaire en cas de mutualisation de la délivrance des titres de circulation avec mention de la référence précise des parties du plan de sûreté des installations portuaires concernées dans lesquelles se trouve la procédure de délivrance.

5. 5. Zones non librement accessibles

Il peut exister au sein de l'installation portuaire des zones non librement accessibles au public qui ne sont pas des ZAR telles que définies aux articles R. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes et où ne sont pas applicables les articles R. 321-33 à R. 321-47 du code des ports maritimes.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire les décrit (plan, clôtures, accès), détaille leurs règles de fonctionnement (contrôles d'accès, circulation) et les articulations avec les règles de sûreté des ZAR adjacentes, en démontrant que la sûreté de l'installation portuaire dans son ensemble et de chaque installation portuaire adjacente n'est pas dégradée, quel que soit le niveau de sûreté.

6. Conduite à tenir en cas d'alerte de sûreté, ou d'incident avéré ou de sinistre

-Systèmes d'alerte internes à l'installation portuaire (enregistreur et localisateur d'appels ; moyens d'alerte : téléphone, interphone, réseaux spécialisés, sirènes, etc.) ;

-Systèmes d'alerte externes à l'installation portuaire (réseau téléphonique public : préfecture, autorité militaire, brigade de gendarmerie, service de police, pompiers) ; éventuellement liaisons d'alerte spécialisées de la force publique ;

-Mesures (notamment, recherche, détection et localisation des objets, véhicules ou individus suspects, évacuation, alerte des services de police et de secours) prévues à chacun des niveaux de sûreté pour faire face à une menace imminente, une alerte ou une atteinte en cours contre la sûreté dans le port, y compris dans les installations portuaires ou contre la sûreté de navires s'y trouvant, etc.). Les mesures prises au niveau 3 seront plus particulièrement étudiées, en veillant à la rapidité de transmission des consignes et à celles de leur mise en œuvre ;

-Exigences précises de notification obligatoire de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté d'installation portuaire et par celui-ci à l'agent de sûreté portuaire ;

-Mesures prévues pour accueillir un navire faisant l'objet d'une alerte de sûreté ;

-Mesures prévues à la suite d'une alerte de sûreté sur un navire se trouvant dans l'installation portuaire ;

-Dispositions permettant de maintenir les opérations portuaires essentielles, notamment dans le cas d'activités d'importance vitale ;

-Coordination avec l'agent de sûreté portuaire ;

-Établissement de fiches réflexes pour chaque type d'incident (exemple : alerte à la bombe, détection d'objet suspect, prise d'otage ;

-Définition de l'articulation ou, le cas échéant, de l'aménagement des mesures de sûreté, avec les mesures applicables en cas de sinistre (incendie, explosion, pollution de l'air ou du plan d'eau),

notamment l'intervention sur les sites de moyens de secours extérieurs ou l'évacuation, en respectant le principe selon lequel les mesures de sûreté ne doivent pas porter atteinte à la sécurité.

Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, mentionner distinctement :

- l'organisation et les moyens mis en œuvre en cas d'alerte ;
- l'organisation et les moyens mis en œuvre en cas d'incident avéré ou de sinistre ;
- les modalités d'assistance à l'intervention éventuelle de la force publique.

#### 7. Dispositions visant à réduire les vulnérabilités liées aux personnes

- Sensibilisation du personnel de l'établissement et des tiers (clients, fournisseurs,...) ;
- Procédures d'agrément ou d'habilitation des personnes ;
- Relation avec les prestataires en matière de sûreté.

#### 8. Audits et contrôles internes, mise à jour du plan

Le plan de sûreté de l'installation portuaire traite au minimum chacun des points suivants :

- Procédure garantissant la prise en compte de la sûreté dans les aménagements et nouveaux projets d'infrastructure ;
- Contrôle de l'état des matériels de protection, de surveillance, de contrôle et de communication (préciser procédures et périodicité d'entretien et enregistrement) ;
- Création et tenue à jour d'un registre de sûreté comprenant une liste chronologique de tous événements liés à la sûreté : formation, incidents de sûreté et mise en œuvre et de suivi des mesures correctives, exercices et entraînements de sûreté accomplis, changements de niveau, etc. Y sont également annexées les déclarations de sûreté remplies par l'agent de sûreté de l'installation portuaire et le capitaine ou l'agent de sûreté du navire. La durée de conservation du registre de sûreté est au moins égale à la durée de validité du plan majorée de deux ans ;
- Procédure d'analyse de chaque incident de sûreté et, le cas échéant, de mise en œuvre et de suivi des mesures correctives ;
- Description du résultat de l'audit interne périodique des mesures et procédures de sûreté du plan et des mesures correctives.

#### 9. Formation, exercices et entraînements de sûreté

- Programme et périodicité des exercices et entraînements ;
- Formation initiale et continue des personnels de sûreté par catégorie (agents de sûreté portuaire, agents de sûreté des installations portuaires, personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté, personnes assurant le gardiennage).

#### 10. Informations communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté

Les informations communicables aux personnes chargées d'effectuer des visites de sûreté sont les suivantes :

##### 2. 3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté :

- Nom et coordonnées de l'agent de sûreté de l'installation portuaire et de son ou ses suppléants ;
- Nom et coordonnées des personnes chargées de la sûreté de l'installation portuaire : responsable du PC sûreté, responsable (s) du ou des points d'inspection-filtrage.

##### 5. 2. Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint de l'installation portuaire :

- Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR ;
- Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage).

##### 9. Formation, exercices et entraînements de sûreté :

- formation initiale et continue des agents chargés d'effectuer des visites de sûreté.

**Arrêté du 20 mai 2008 fixant la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire et maritime mis en œuvre dans les zones d'accès restreint, tels que définis par l'article R. 321-41 du code des ports maritimes**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005/65 (CE) du Parlement et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu le code des ports maritimes, notamment les articles R. 321-33 et R. 321-41 ;

Vu le décret n° 98-980 du 2 novembre 1998 portant création du centre d'études techniques maritimes et fluviales, notamment l'article 2 ;

Vu le décret n° 2006-1810 du 23 décembre 2006 instituant des redevances pour services rendus par l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2005 portant création du service technique de l'aviation civile, notamment l'article 2,

Arrête :

**Article 1** - Liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des installations portuaires, des navires, des marchandises, du personnel ou des passagers soumis à spécifications techniques. - Les équipements et systèmes mentionnés à l'article R. 321-41 du code des ports maritimes sont les suivants :

I. - a) Les équipements portatifs de détection des masses métalliques sur les personnes ;

b) Les équipements de type :

- appareils de détection des masses métalliques dans les colis ;
- portiques de détection des masses métalliques ;
- équipements détecteurs de traces d'explosifs ;
- équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des bagages ;
- équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des marchandises ;
- équipements de détection automatique d'explosifs.

II. - Les équipements de protection physique, incluant les :

- clôtures de séparation ;
- dispositifs de fermeture des accès ;
- dispositifs de lecture de badges ;
- dispositifs d'éclairage.

III. - Les équipes cynotechniques.

**Article 2** -Certification des équipements de détection. - Les équipements listés au I de l'article 1er du présent arrêté font l'objet d'une certification de type par le service technique de l'aviation civile, sur la demande de leur constructeur ou distributeur en France.

Un équipement de détection est réputé certifié lorsqu'il est démontré, à l'issue d'analyses ou de tests effectués par le service précité sur un appareil représentatif des équipements soumis à la certification, que son niveau de performance est au moins égal à un seuil fixé par ce service.

Pour un appareil donné listé au b du I de l'article 1er du présent arrêté, le service technique de l'aviation civile émet un certificat individuel attestant qu'un appareil identifié de manière unique par son numéro de série présente les caractéristiques techniques définies par la certification de type. La délivrance du certificat individuel est subordonnée :

- à la présentation, par le détenteur du certificat de type, d'une attestation de conformité de l'équipement concerné au type certifié, faisant référence à ses procédures, ou à celles du constructeur lorsque le détenteur du certificat de type est un distributeur, approuvées par le service technique de l'aviation civile ;
- au paiement par le constructeur ou le distributeur de l'appareil des redevances définies en application des dispositions du décret du 23 décembre 2006 susvisé.

**Article 3** - Spécifications techniques des équipements de protection physique. - Les équipements listés au II de l'article 1er du présent arrêté doivent respecter les spécifications techniques définies par le service technique de l'aviation civile et, le cas échéant, par le centre d'études techniques maritimes et fluviales.

**Article 4** - Certification des équipes cynotechniques. - L'homologation par le service technique de l'aviation civile des équipes cynotechniques mentionnées au III de l'article 1er du présent arrêté vaut respect des spécifications techniques.

La délivrance du certificat des équipes cynotechniques est subordonnée au paiement par la société de sûreté les mettant en œuvre des redevances définies en application des dispositions du décret du 23 décembre 2006 susvisé.

**Article 5** - Exploitation des équipements de sûreté. - L'exploitant d'installation portuaire, la compagnie de transport maritime ou l'entreprise prestataire assurant l'inspection-filtrage :

- a) N'utilise que des équipements de détection disposant des certifications nécessaires lorsque celles-ci sont exigées ;
- b) S'assure, pour les équipements devant être conformes à des spécifications techniques, que leur niveau de performance permet de les respecter. Il tient à disposition des services de l'État le dossier technique du constructeur et prêle son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'État mentionnés aux articles 2 à 4 du présent arrêté ;
- c) Procède à la vérification du bon fonctionnement des équipements de détection avant chaque mise en service, sur le lieu précis où l'exploitation est prévue en cas de poste mobile, ainsi qu'après toute opération de maintenance, selon les procédures approuvées par le service technique de l'aviation civile ;
- d) Retire immédiatement du service tout équipement de détection défectueux.

**Article 6** - Validité et remplacement des équipements en cours d'exploitation à la date de parution du présent arrêté. - Les équipements en cours d'exploitation à la date de publication du présent arrêté sont réputés avoir satisfait aux procédures de certification et respecter les spécifications requises au titre du présent arrêté.

Les équipements les remplaçant sont soumis aux procédures de certification et doivent respecter les spécifications requises au titre du présent arrêté.

**Article 7** - Le directeur général de la mer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française. Pris en application des articles R. 321-31, R. 321-32, R. 321-43, R. 321-45 et R. 321-47 du code des ports maritimes :

## **Arrêté du 2 juin 2008 fixant les conditions d'organisation des exercices et entraînements de sûreté dans les ports et les installations portuaires**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministre de la défense et le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu les amendements à l'annexe de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), adoptés à Londres par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002 et publiés par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 ;

Vu le règlement CE 725/2004 du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005/65/CE du Parlement et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 321-21 et R. 321-28,

Arrêtent :

**Article 1** - L'effectivité et l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire établi en application de l'article R\* 321-26 du code des ports maritimes sont éprouvées au moyen d'entraînements organisés par l'agent de sûreté de l'installation portuaire, avec une périodicité au minimum trimestrielle.

Ces entraînements portent sur des parties du plan de sûreté de l'installation portuaire, notamment les mesures visant à réduire les risques. Ils doivent également permettre d'apprécier le niveau de formation des personnels et leur capacité de réaction et d'intervention.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire établit et conserve un bilan de chaque entraînement. Ce bilan comporte la liste des lacunes constatées et prévoit les mesures correctives à mettre en œuvre. Il porte la mention en rouge « Confidentiel-Sûreté ». Il est tenu à la disposition du président du comité local de sûreté portuaire.

**Article 2** - Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'autres installations portuaires et du port, de services de l'État, d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires, s'ils sont disponibles, sont organisés, en application de l'article R\* 321-28 du code des ports maritimes, par l'agent de sûreté de l'installation portuaire au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois.

Les demandes de participation d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires à des exercices communs sont faites en tenant compte des implications pour le navire en matière de sûreté.

Lorsqu'ils font appel à des services de l'État, les exercices sont notifiés, au moins deux mois à l'avance, au président du comité local de sûreté portuaire, qui donne son accord à leur participation.

Ces exercices visent à vérifier les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et les capacités de réaction et d'intervention.

Ces exercices peuvent :

- être menés en grandeur nature ou en milieu réel ;

- consister en une simulation théorique ;
- être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence, notamment de sécurité et de secours, ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire établit et conserve un bilan de chaque exercice. Ce bilan comporte la liste des lacunes constatées et prévoit les mesures correctives à mettre en œuvre. Il porte la mention en rouge « Confidentiel-Sûreté ». Il est tenu à la disposition du président du comité local de sûreté portuaire.

**Article 3** - L'effectivité et l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté portuaire établi en application de l'article R\* 321-19 du code des ports maritimes sont éprouvées au moyen d'entraînements organisés par l'agent de sûreté portuaire avec une périodicité au minimum trimestrielle.

Ces entraînements portent sur des parties du plan de sûreté portuaire, notamment les mesures visant à réduire les risques. Ils doivent également permettre d'apprécier le niveau de formation des personnels et leur capacité de réaction et d'intervention.

L'agent de sûreté portuaire établit et conserve un bilan de chaque entraînement. Ce bilan comporte la liste des lacunes constatées et prévoit les mesures correctives à mettre en œuvre. Il porte la mention en rouge « Confidentiel-Sûreté ». Il est tenu à la disposition du président du comité local de sûreté portuaire.

**Article 4** - Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installation portuaire, de services de l'État, d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires, s'ils sont disponibles, sont organisés, en application de l'article R\* 321-28, par l'agent de sûreté portuaire au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois.

Les demandes de participation d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires à des exercices communs sont faites en tenant compte des implications pour le navire en matière de sûreté.

Ces exercices visent à vérifier les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et les capacités de réaction et d'intervention.

Lorsqu'ils font appel à des services de l'État, les exercices sont notifiés, au moins deux mois à l'avance, au président du comité local de sûreté portuaire, qui donne son accord à leur participation.

Ces exercices peuvent :

- être menés en grandeur nature ou en milieu réel ;
- consister en une simulation théorique ;
- être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence, notamment de sécurité et de secours, ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

L'agent de sûreté portuaire établit et conserve un bilan de chaque exercice. Ce bilan comporte la liste des lacunes constatées et prévoit les mesures correctives à mettre en œuvre. Il porte la mention en rouge « Confidentiel-Sûreté ». Il est tenu à la disposition du président du comité local de sûreté portuaire.

**Article 5** - Lorsqu'un exercice est organisé conjointement par l'agent de sûreté portuaire et un ou plusieurs agents de sûreté d'installation portuaire, il est pris en compte à la fois au titre des articles 2 et 4 du présent arrêté.

**Article 6** - Le président du comité local de sûreté portuaire peut décider d'inscrire à l'ordre du jour

des réunions de celui-ci le bilan de l'état d'avancement des mesures correctives prises pour remédier aux lacunes révélées par les exercices et entraînements.

Le ou les agents de sûreté de l'installation portuaire concernés participent aux débats concernant les exercices et entraînements.

**Article 7** - Le directeur général de la mer et des transports, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale et le directeur général des douanes et droits indirects sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **Arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, la garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de la défense et le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005-65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté portuaire ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 321-14, R. 321-22, R. 321-29, R. 321-36 et R. 321-45 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 modifiée relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

Vu le décret n° 2005-1124 du 6 septembre 2005 modifié pris pour l'application de l'article 17-1 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 et fixant la liste des enquêtes administratives donnant lieu à la consultation des traitements automatisés de données personnelles mentionnées à l'article 21 de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 ;

Vu le décret n° 2005-1755 du 30 décembre 2005 relatif à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, pris pour l'application de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 ;

Vu le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires, notamment ses articles 13 et 14,

Arrêtent :

#### **CHAPITRE Ier : ÉTABLISSEMENT ET DÉPÔT DE LA DEMANDE D'HABILITATION, D'AGRÈMENT OU DE DOUBLE AGRÈMENT**

## **SECTION 1 : ÉTABLISSEMENT DE LA DEMANDE**

**Article 1** - Les demandes d'agrément ou d'habilitations, mentionnées par les articles R. 321-14, R. 321-22, R. 321-29, R. 321-34, R. 321-45 du code des ports maritimes et par le décret du 15 mai 2007 susvisé, sont effectuées pour les besoins de l'exercice d'une activité professionnelle d'une personne physique en zone d'accès restreint.

L'organisme demandeur, tel que défini aux articles R. 321-14, R. 321-22, R. 321-29 et R. 321-36 du code des ports maritimes, vérifie, avant de le transmettre, que le dossier de demande comprend notamment :

- les renseignements suivants : nom, prénoms, filiation, date de naissance, lieu de naissance de la personne bénéficiaire, adresse ;
- une copie de la pièce justifiant de l'identité de la personne bénéficiaire et de sa nationalité ;
- l'identification de l'organisme demandeur (dénomination, le cas échéant, numéro SIRET) ;
- la description de l'activité professionnelle pour l'exercice de laquelle la demande est effectuée.

La demande est signée par le représentant de l'organisme demandeur et par la personne bénéficiaire.

Des renseignements incomplets, erronés ou comportant des incohérences entraînent un rejet du dossier par le service chargé de son traitement.

**Article 2** - Le formulaire de demande précise :

1° Qu'une enquête administrative sur la personne physique bénéficiaire de la demande est diligentée par les services de police ou de gendarmerie territorialement compétent ;

2° Que l'enquête conduit à une décision de refus en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer ou lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'État, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre ou sont incompatibles avec l'exercice des fonctions envisagées.

## **SECTION 2 : DÉPÔT DE LA DEMANDE AUPRÈS DE L'AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE, OU DE L'AGENT DE SÛRETÉ DU PORT**

**Article 3** - Les demandes d'habilitation pour les personnes mentionnées aux I, II (lorsqu'elles ne bénéficient pas d'une exemption) et VII de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes sont adressées par l'organisme effectuant la demande à l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si la zone d'accès restreint est située en dehors d'une installation portuaire, à l'agent de sûreté du port où est située la zone d'accès restreint.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire ou l'agent de sûreté du port, selon le cas, donne un avis sur la nécessité de disposer d'un titre de circulation permanent du fait de l'activité professionnelle du bénéficiaire et transfère les informations recueillies dans la base de données nationale de gestion des agréments et habilitations de sûreté portuaire, dénommée « contrôle des entrées en zone d'accès restreint » (CEZAR). Ce fichier, géré par le ministère chargé des transports, est établi dans les conditions fixées par la loi du 6 janvier 1978 susvisée.

**Article 4** - La demande de double agrément des agents chargés des visites de sûreté, visés à l'article R. 321-45 du code des ports maritimes, est adressée par l'organisme effectuant la demande, dans les conditions fixées aux articles 1er et 2 du présent arrêté, à l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si la zone d'accès restreint est située en dehors d'une installation portuaire, à l'agent de sûreté du port où est située la zone d'accès restreint exploitée à titre permanent ou provisoire. Elle est transmise, selon le cas, par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou par l'agent de sûreté du

port au préfet du département. Ce dernier transmet le dossier au procureur de la République.

### **SECTION 3 : DÉPÔT DIRECT DE LA DEMANDE À LA PRÉFECTURE**

**Article 5** - Les organismes de sûreté habilités adressent les demandes d'agrément des personnes travaillant pour leur compte au préfet du département dans lequel se situe leur siège social.

**Article 6** - Les compagnies maritimes adressent les demandes de leurs personnels, agents de sûreté navire ou agents de sûreté compagnie, au préfet du département dans lequel se situe leur siège ou leur établissement principal.

**Article 7** - La demande d'agrément des agents de sûreté portuaire et des agents de sûreté de l'installation portuaire est transmise, respectivement par l'autorité portuaire et par l'exploitant de l'installation portuaire, au préfet du département où se trouve le port. Si le port est situé dans plusieurs départements, cette demande est transmise au préfet de département désigné par l'arrêté du 7 août 2007 pris en application de l'article R. 321-6 du code des ports maritimes.

### **CHAPITRE II : TRAITEMENT DE LA DEMANDE D'HABILITATION OU DES AGRÉMENTS**

**Article 8** - Le préfet du département réceptionne le dossier de demande d'habilitation ou d'agrément et en informe l'organisme demandeur ainsi que, selon le cas, l'agent de sûreté portuaire ou l'agent de sûreté de l'installation portuaire. Il confie l'enquête administrative aux services de police ou de gendarmerie territorialement compétents.

**Article 9** - En cas de refus opposé à la demande de double agrément nécessaire pour l'exercice des visites de sûreté prévu à l'article R. 321-43 du code des ports maritimes, le représentant de l'État dans le département et le procureur de la République s'informent mutuellement de leur décision et la notifient au seul intéressé.

### **CHAPITRE III : DÉLIVRANCE DE L'HABILITATION OU DES AGRÉMENTS**

**Article 10** - La délivrance de l'agrément ou de l'habilitation donne lieu à une décision individuelle qui est notifiée à l'intéressé. Elle fait l'objet d'une inscription dans la base de données nationale de gestion des habilitations et agréments de sûreté portuaire.

La décision individuelle d'agrément administratif porte la mention : « décision d'agrément administratif ».

La décision individuelle d'agrément judiciaire porte la mention : « décision d'agrément judiciaire ».

La décision individuelle d'habilitation porte la mention : « décision d'habilitation ».

Ces décisions comportent un numéro d'ordre, les données d'identification de la personne physique bénéficiaire, la date de la décision et la date de sa fin de validité.

**Article 11** - Les décisions de refus de délivrance d'habilitation ou d'agréments sont notifiées aux personnes intéressées par lettre recommandée avec accusé de réception.

**Article 12** - L'organisme demandeur est informé de la décision. Lorsque cette dernière est négative, cette information ne comporte pas la motivation du refus.

**Article 13** - Le sens de la décision ainsi que la date de fin de validité de l'habilitation ou des

agrément lorsqu'ils ont été délivrés sont enregistrés dans la base de données nationale de gestion des habilitations et agréments de sûreté portuaire. Ces mentions restent inscrites pendant une durée de cinq ans dans la base de données.

Il n'est pas délivré de duplicata de cette décision.

#### **CHAPITRE IV : SUIVI DES HABILITATIONS/AGRÈMENTS, RETRAIT, SUSPENSION, FIN DE VALIDITÉ**

**Article 14** - La suspension ou le retrait font l'objet d'une notification immédiate à la personne bénéficiaire.

La base de données nationale de gestion des agréments et habilitations de sûreté portuaire est mise à jour par le préfet qui a délivré l'habilitation ou qui a pris la décision de suspension ou de retrait.

**Article 15** - Le renouvellement de l'agrément ou de l'habilitation se fait dans les mêmes conditions que la demande initiale.

**Article 16** - Le directeur général de la mer et des transports, le directeur général de la police nationale, le directeur des affaires criminelles et des grâces, le directeur général de la gendarmerie nationale et le directeur général des douanes et droits indirects sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

#### **Arrêté du 15 avril 2009 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la délivrance d'habilitations, d'agrément et au suivi de la validité des titres de circulation des personnes exerçant une activité dans les zones d'accès restreint des ports maritimes dénommé « CEZAR (Contrôle d'entrée en zone d'accès restreint) »**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005-65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment son article 26-I (1°) ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 321-14, R. 321-22, R. 321-29, R. 321-33, R. 321-36, R. 321-37 et R. 321-45 ;

Vu le décret n° 2005-1124 du 6 septembre 2005 modifié pris pour l'application de l'article 17-1 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 et fixant la liste des enquêtes administratives donnant lieu à la consultation des traitements automatisés de données personnelles mentionnées à l'article 21 de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 ;

Vu le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires, notamment ses articles 13 et 14 ;

Vu l'arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint ;

Vu la saisine de la Commission nationale de l'informatique et des libertés en date du 21 novembre

2008,

Arrête :

**Article 1** - Il est créé au sein du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) un traitement de données à caractère personnel dénommé CEZAR (Contrôle d'entrée dans les zones d'accès restreint) ayant pour finalités :

1° L'instruction et le suivi des habilitations et des agréments délivrés par les préfetures en application des articles R. 321-14, R. 321-22, R. 321-29 et R. 321-45 du code des ports maritimes et des articles 13 et 14 du décret du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires ;

2° Le suivi de la validité des titres de circulation permanents, en zone d'accès restreint, délivrés par l'exploitant de l'installation portuaire ou par l'autorité portuaire, mentionnés à l'article R. 321-37 du code des ports maritimes.

**Article 2** - Les données à caractère personnel enregistrées dans le traitement prévu à l'article 1er et qui concernent le demandeur sont :

1° Données relatives à la personne :

- identité (titre, sexe, nom de famille, nom de jeune fille, prénoms) ;
- date, lieu et pays de naissance ;
- adresse du domicile principal, numéro de téléphone (facultatif), courriel (facultatif) ;
- nationalité ;
- type et numéro de la pièce d'identité présentée ;
- activité pour l'exercice de laquelle le premier titre de circulation permanent est demandé.

2° Identification de l'organisme employeur (dénomination, adresse, numéro de SIRET ou de SIREN).

3° Informations relatives à la décision d'habilitation ou d'agrément :

- date de décision ;
- numéro de décision ;
- date de fin de validité ;
- état de l'habilitation ou de l'agrément (accepté, refusé, suspendu, retiré).

4° Informations aux fins de suivi de la validité des titres de circulation permanents délivrés consécutivement à la décision d'habilitation ou d'agrément :

- date de délivrance ;
- numéro ;
- fin de validité ;
- identification de l'installation portuaire ou du port ayant délivré un titre de circulation permanent.

Les données à caractère personnel enregistrées dans le traitement prévu à l'article 1er et qui concernent l'agent de sûreté d'installation portuaire ou l'agent de sûreté du port chargé de délivrer les titres de circulation sont le nom, le prénom et l'adresse de courrier électronique professionnelle.

**Article 3** - La durée de conservation des données mentionnées à l'article 2 est de cinq ans et six mois au plus, à compter de leur enregistrement dans le traitement CEZAR.

**Article 4** - Peuvent seuls accéder, à raison de leurs attributions et pour les besoins exclusifs des missions qui leur sont confiées, à la totalité ou à une partie des données mentionnées à l'article 2 :

- les agents des préfectures spécialement désignés par le préfet ;
- les agents de sûreté des ports et les agents de sûreté des installations portuaires dûment agréés par le préfet.

Les données mentionnées à l'article 2 peuvent être communiquées, en totalité, aux services de la police et unités de la gendarmerie nationale, à raison de leurs attributions et de leur droit à en connaître pour l'exercice de leurs missions. La communication est subordonnée à une demande écrite, formulée sous le timbre de leur autorité hiérarchique, qui précise l'objet et les motifs de la consultation.

Sont destinataires de la totalité ou d'une partie des données mentionnées à l'article 2, à raison de leurs attributions et pour les besoins exclusifs des missions qui leur sont confiées, les agents appartenant au service chargé de la sûreté portuaire de l'administration centrale du ministère chargé des ports maritimes.

**Article 5** - Le motif de refus, retrait ou suspension de l'habilitation ou de l'agrément, mentionné au 1° de l'article 1er, n'est pas enregistré dans CEZAR.

**Article 6** - Conformément au dernier alinéa de l'article 41 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée, le droit d'accès aux données mentionnées à l'article 2 s'exerce directement auprès du préfet du département d'enregistrement de la demande.

**Article 7** - Le droit d'opposition prévu à l'article 38 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée ne s'applique pas au présent traitement.

**Article 8** - Le présent traitement ne fait l'objet d'aucune interconnexion.

**Article 9** - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**Arrêté du 23 septembre 2009 fixant les conditions d'approbation des formations des agents chargés des visites de sûreté préalables à l'accès aux zones d'accès restreint définies aux articles R. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes**

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu les amendements à l'annexe de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), adoptés à Londres par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002 et publiés par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 ;

Vu le règlement CE 725/2004 du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu la directive 2005/65/CE du Parlement et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles R. 321-43, R. 321-45 et R. 321-47 ;

Sur la proposition du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer,

Arrête :

## **Article 1**

L'employeur des personnes agréées en application de l'article R. 321-45 du code des ports maritimes en vue d'exercer leur activité en application de l'article R. 321-47 du même code établit un plan de formation. Il s'assure des références et qualifications professionnelles des formateurs. Il délivre une attestation de formation à l'issue de chaque formation initiale ou continue ou de tout entraînement périodique.

## **Article 2** Plan de formation de l'employeur.

Sans préjudice des dispositions relatives à la consultation du comité d'entreprise prévue à l'article L. 432-1-1 du code du travail, l'employeur établit et met à jour un plan de formation comportant les informations suivantes :

### a) Identification de la structure :

- organigramme de la structure chargée de la formation précisant notamment les personnes chargées de la conception, de la planification, du suivi et de l'évaluation des actions de formation ;
- liste des personnes habilitées à signer les attestations de formation ;
- liste nominative des formateurs mentionnant leurs spécialités.

### b) Références et qualifications des formateurs :

- références et qualifications des personnes dispensant les formations et les entraînements ;
- dispositions prises pour le maintien des compétences techniques et pédagogiques de ces personnes.

### c) Programmes des formations et moyens pédagogiques :

- programme des formations : programme des cours de formation initiale et continue, programme des entraînements périodiques, découpage en modules, durée, personnel pédagogique ;
- moyens pédagogiques : description, références utilisées pour leur élaboration (réglementation, programme de sûreté de l'entreprise, manuel d'exploitation, consignes opérationnelles, documentation spécifique) ;
- identification des besoins de formation en sûreté : recensement des agents à former et à entraîner, notamment à la suite d'une évaluation des acquis effectuée après l'embauche, en précisant, par groupe d'agents, la nature (initiale, continue ou entraînements périodiques) de la formation ainsi que ses objectifs pédagogiques ;
- planification des formations : prévisions de formation et d'entraînement, état de leur réalisation.

### d) Modalités d'évaluation collective des formations :

- méthode d'évaluation : évaluations théoriques et pratiques réalisées à l'issue des modules de formation et d'entraînement, barèmes ou critères associés à ces tests, formations et entraînements complémentaires en cas de résultats insuffisants, y compris les modes de décision liés à ces situations ;
- statistiques trimestrielles et indicateurs relatifs aux évaluations.

## **Article 3** Références et qualifications professionnelles minimales des formateurs.

L'employeur est tenu de vérifier que les formateurs :

- possèdent une connaissance de la réglementation française en matière de sûreté maritime et portuaire attestée par la participation à une formation d'une durée minimale de 30 heures et à une séance annuelle de mise à jour ;
- attestent d'une expérience pratique d'au moins deux ans de contrôle ou d'encadrement opérationnels dans la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ou une expérience pratique d'au moins six mois d'exécution dans les domaines enseignés ;
- attestent d'une pratique de l'enseignement de plus d'un an ou de la participation à un stage de formation de formateur au sein d'un organisme agréé.

L'employeur doit être en mesure de produire les attestations et certificats correspondants pour chaque formateur ayant effectivement délivré une formation.

#### **Article 4** Attestations de formation.

L'employeur est tenu d'établir des attestations individuelles de formation comportant les informations suivantes :

- la mention « Attestation individuelle de formation relative aux visites de sûreté dans les zones d'accès restreint portuaires » ;
- les nom et prénoms de l'agent ayant satisfait aux obligations de formation ;
- la liste et la référence des modules de cours ou d'entraînement effectivement suivis par la personne ;
- pour chaque module de cours, le nom du formateur ;
- l'identification de l'organisme de formation si la prestation est sous-traitée ;
- la date et le lieu de la formation ;
- l'identification de l'entreprise ou de l'organisme employeur ;
- le nom, la fonction et la signature de la personne ayant établi l'attestation.

#### **Article 5** Formation initiale.

L'employeur est tenu d'assurer, préalablement à toute prise de poste, une formation initiale correspondant aux tâches qui sont confiées à l'agent concerné dans le respect des objectifs pédagogiques et des durées minimales fixés ci-après.

Cette formation peut être réalisée avant l'embauche.

Module 1, contexte général, connaissance de l'environnement maritime et cadre d'emploi de l'agent de sûreté, d'une durée minimale de 7 heures :

- principes généraux de la sûreté et objectifs de la sûreté du transport maritime ;
- connaissance des articles prohibés en matière de sûreté maritime ;
- connaissance de l'environnement portuaire ;
- connaissance générale des différents acteurs du transport maritime et de leur rôle ;
- dispositions réglementaires applicables en matière de sûreté du transport maritime et portuaire ;
- compréhension du rôle de l'installation portuaire et de la zone d'accès restreint ;
- rôle des services de l'État et des différents acteurs en matière de sûreté du transport maritime et portuaire ;
- conditions d'attribution, de suspension et de retrait du double agrément ;
- conditions du contrôle de l'activité des agents de sûreté.

Module 2, d'une durée minimale de 14 heures :

- déontologie des visites de sûreté ;
- comportement vis-à-vis des personnes, palpation de sécurité ;
- mise en œuvre des techniques de maintien d'intégrité lors de l'embarquement ;
- moyens de détection des articles prohibés du transport maritime ;
- emploi des équipements portables de détection de masse magnétique sur personnes avec démonstrations pratiques ;
- emploi des équipements de détection de trace d'explosif ;
- techniques de fouille des véhicules, y compris leur cargaison, d'un bagage, d'un conteneur ou d'une unité de charge pour vérifier l'absence d'articles prohibés ou de personnes non autorisées.

Un agent nouvellement formé est accompagné, lors de sa prise de poste, par un agent expérimenté. Cet accompagnement ne pourra être d'une durée inférieure à 14 heures à compter de la prise de poste.

L'employeur prend les dispositions nécessaires pour assurer cet accompagnement.

#### **Article 6** Formation complémentaire.

En complément des modules 1 et 2 prévus à l'article 5 du présent arrêté, les agents de sûreté amenés à exploiter un équipement de détection radioscopique devront disposer de connaissances professionnelles spécifiques acquises au cours d'un module 3, d'une durée minimale de 21 heures en vue de :

- savoir utiliser l'équipement conformément à ses spécifications ;
- savoir utiliser méthodiquement toutes les fonctions afin de repérer les éventuels articles prohibés dans les bagages personnels des passagers.

La durée de cette formation professionnelle spécifique est augmentée de 3,5 heures par type d'équipement de contrôle utilisé.

Ce module complémentaire relève de la formation initiale, mais peut intervenir :

- soit préalablement à la prise de poste du personnel ;
- soit postérieurement à sa prise de poste, dans le cadre de l'évolution des moyens de détection des articles prohibés.

#### **Article 7** Formation continue et entraînements périodiques.

A. - De la formation continue :

L'employeur est tenu de planifier des actions de formation continue à l'attention de ses agents.

Ces actions traitent des évolutions réglementaires ou techniques sur les thèmes enseignés en formation initiale.

Sur une période de 3 ans, la durée minimum de la formation continue ne peut être inférieure à la moitié de la durée de la formation initiale.

B. - De l'entraînement périodique :

Pour chaque agent utilisant l'imagerie d'un équipement radioscopique, l'employeur est tenu d'organiser un entraînement périodique. Sa durée ne peut être inférieure à 6 heures sur une période de 3 mois, et à 3 heures si l'employeur met en œuvre sur l'équipement un dispositif de test par projection d'image de menace régulièrement utilisé.

**Article 8** Reconnaissance des compétences acquises antérieurement.

Les personnes réalisant des visites de sûreté prévues par l'article R. 321-43 du code des ports maritimes depuis plus de 12 mois à la date de publication du présent arrêté sont réputées satisfaire aux conditions de formation initiale définies à l'article 5 du présent arrêté.

En cas de changement d'activité de visite, les dispositions relatives à l'accompagnement des agents nouvellement formés prévues au dernier alinéa de l'article 5 sont applicables pour une durée minimale de 7 heures à compter dudit changement.

**Article 9**

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

## 2.4. autres textes d'application

### **2.4.1. Droits de port / cadres types des tarifs : Arrêté du 15 octobre 2001 modifié portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement**

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'Etat au budget,  
Vu le livre II du code des ports maritimes relatif au régime des droits de port, et notamment les articles R.\* 211-9 et R.\* 211-9-5,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Sont approuvés les cadres types annexés au présent arrêté suivant lesquels sont présentés les tarifs définissant les dispositions particulières à chaque port maritime pour l'institution des droits de port, des redevances d'équipement des ports de pêche, des redevances d'équipement des ports de plaisance et la fixation des taux correspondants.

**Art. 2.** - Les dispositions de l'arrêté du 8 mai 1980 portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement sont abrogées en tant qu'elles concernent les ports maritimes.

**Art. 3.** - Le directeur général des douanes et droits indirects et le directeur du transport maritime, des ports et du littoral sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## A N N E X E I

Droits de port dans le port de commerce de .....  
Institués en application du livre II du code des ports maritimes .....  
Tarif applicable à la date du .....

### Section 1 Redevance sur le navire

**Article 1er** - Conditions d'application de la redevance

1.1. Il est perçu sur tout navire de commerce dans les zones A, B, C, ..... du port de ..... une redevance en euro/m<sup>3</sup> ou en multiple de mètre cube, selon les dispositions arrêtées par l'exploitant, déterminée en application des dispositions de l'article R.\* 212-3 du code des ports maritimes.  
ZONES A, B, C

=====

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 262 du 11/11/2001 page 17967 à 17972

=====

1.2. Les différentes zones de port distinguées au 1o du présent article sont définies comme suit :

Zone A .....

Zone B .....

Zone C .....

1.3. Lorsqu'un même navire est amené à débarquer ou à transborder des passagers ou des marchandises successivement dans différentes zones du port, il est soumis une seule fois à la redevance sur le navire, dans celle des zones où il a accosté pour laquelle le taux est le plus élevé. Le type du navire et les modulations et abattements dont il fait l'objet sont déterminés en

considérant l'ensemble des opérations de débarquement ou de transbordement effectuées par ce navire dans le port.

Des dispositions identiques sont applicables lorsqu'un même navire est amené à embarquer ou à transborder des passagers ou des marchandises, successivement dans différentes zones du port.

1.4. Lorsqu'un navire ne débarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, n'embarque ni passagers ni marchandises, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois.

1.5. La redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois à la sortie :

- lorsque le navire n'effectue aucune opération commerciale ;
- lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison. Dans ce cas, elle est fixée à ..... Euro.

1.6. En application des dispositions de l'article R.\* 212-5 du code des ports maritimes, la redevance sur le navire n'est pas applicable aux navires suivants :

- navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage et de sauvetage ;
- navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution ;
- navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs ;
- navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;
- navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, sont contraints d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement en dehors du port ;
- la redevance est facultative pour les navires affectés à des missions culturelles ou humanitaires ou présentant un intérêt général pour le patrimoine maritime.

1.7. En application des dispositions de l'article R.\* 215-1 du code des ports maritimes :

- le minimum de perception des droits de port est fixé à ..... Euro ;
- le seuil de perception des droits de port est fixé à ..... Euro.

**Article 2** - Dispositions relatives aux modulations en fonction du rapport transport effectif par rapport à la capacité du navire dans son activité dominante, par type et catégorie de navires, en application des dispositions des alinéas I, II et III de l'article R.\* 212-7 du code des ports maritimes (Dispositions facultatives \*)

2.1. Les modulations applicables aux navires par type et catégorie transportant des passagers sont déterminées en fonction du rapport existant entre le nombre de passagers débarqués, embarqués ou transbordés et la capacité d'accueil du navire en passagers dans les conditions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à ..... : modulation ..... +/-/% ;

Rapport inférieur ou égal à ..... : modulation ..... +/-/%,

etc.

2.2. Les modulations applicables aux navires transportant des marchandises sont déterminées en fonction du rapport existant entre le tonnage de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R. 212-3 du code des ports maritimes.

Pour les types de navires no ..... qui transportent des marchandises, lorsque le nombre de tonnes de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article

R. 212-3 précité, est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est modulé dans les proportions ci-après :

Rapport inférieur ou égal à ..... : modulation ..... +/-/% ;

Rapport inférieur ou égal à ..... : modulation ..... +/-/%,

etc.

2.3. Les modulations prévues aux nos 2.1 et 2.2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

**Article 3** - Dispositions relatives aux modulations en fonction de la fréquence des touchées en application du V de l'article

212-7 du code des ports maritimes (Dispositions facultatives \*)

3.1. Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance par type de navire font l'objet de l'abattement suivant en fonction du nombre des départs de la ligne sur la période (à fixer par le port) :

Du ..... au ..... départ inclus ..... :  
pas d'abattement

Du ..... au ..... départ inclus ..... :  
abattement de ..... % ;

départ inclus ..... :

abattement de ..... % ;

départ inclus ..... :

abattement de ..... % ;

Au-delà du .....

départ ..... :

abattement de ..... %.

3.2. Pour les navires qui, sans appartenir à des lignes régulières, fréquentent habituellement le même port, les taux de la redevance par type de navire font l'objet des abattements suivants en fonction du type de navire et du nombre des départs sur la période ..... sans que cet abattement n'excède 30 % des taux indiqués au 1<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup> :

Du ..... au ..... départ inclus ..... :  
pas d'abattement

Du ..... au ..... départ inclus ..... :  
abattement de ..... % ;

départ inclus ..... :

abattement de ..... % ;

départ inclus ..... :

abattement de ..... % ;

Au-delà du .....

départ ..... :

abattement de ..... %.

3.3. Les abattements prévus au présent article ne peuvent se cumuler avec ceux mentionnés à l'article 2. Lorsque le redevable satisfait également aux conditions dudit article 2, il bénéficie du traitement le plus favorable.

**Article 4** - Dispositions relatives à l'abattement supplémentaire prévu à l'article R. 212-8 du code des ports maritimes

(Dispositions facultatives \*)

Les abattements prévus aux articles 2 et 3 peuvent être assortis d'un abattement supplémentaire en faveur des trafics nouveaux ou de lignes nouvelles intracommunautaires de passagers, de marchandises sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs, sans toutefois pouvoir excéder ni 50 % de la base sur laquelle il s'applique ni une durée de deux ans.

Les modalités d'application du présent article sont les suivantes :

**Article 5** - Dispositions relatives aux possibilités de modulations prévues à l'article R.\* 212-10 du code des ports maritimes (Dispositions facultatives \*)

La redevance sur le navire est assortie de modulations, dans la limite de 30 % du taux de base, en fonction du nombre de touchées durant la période ou les périodes définies par l'autorité portuaire dans les conditions suivantes :

**Article 6** - Dispositions relatives aux forfaits prévus à l'article R.\* 212-11 du code des ports maritimes (Dispositions facultatives \*)

6.1. Les navires effectuant, au titre d'une relation nouvelle, un transport maritime de passagers, de marchandises

sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs entre les Etats membres de l'Union européenne ou des Etats Parties

à l'accord sur l'Espace économique européen sont soumis, pendant une durée n'excédant pas trois ans :

- soit à un forfait de redevance sur le navire fixé pour l'ensemble de leur activité pour une période déterminée et

liquidé au pro rata temporis par échéances au plus de trois mois ;

- soit à un forfait de redevance sur le navire fixé à l'unité par passager, remorque, tonne ou multiples de tonnes, ou

conteneur, et applicable conformément aux dispositions des articles R. 212-1 et R. 212-6 du code des ports maritimes.

6.2. Les modalités d'application du présent article sont les suivantes :

## **Section 2** **Redevance sur les marchandises**

**Article 7** - Conditions d'application de la redevance sur les marchandises prévues aux articles R.\* 212-13 à R.\* 212-16 du code des ports maritimes

7.1. Il est perçu sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans le(s) port(s) de

.....

Dans les zones A, B, C du port de ....., définies

au 12 de l'article 1er du présent tarif, une redevance soit au poids, soit à l'unité, déterminée en application du code

NST selon les modalités suivantes :

I. - REDEVANCE AU POIDS BRUT (\*\*)

(En euros par tonne ou multiple de tonnes)

=====  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 262 du 11/11/2001 page 17967 à 17972  
=====

(\*\*) En application des dispositions fixées par l'article R.\* 212-15 du code des ports maritimes.

II. - REDEVANCE A L'UNITE (\*\*)

(En euros par unité ou multiple d'unités)

=====  
Vous pouvez consulter le tableau dans le JO  
n° 262 du 11/11/2001 page 17967 à 17972  
=====

(\*\*) En application des dispositions fixées par l'article R.\* 212-15 du code des ports maritimes.

7.2. Les produits de la pêche débarqués acquittent la redevance sur les marchandises selon les taux prévus ci-dessus pour les catégories correspondantes, s'il n'y a ni redevance d'équipement des ports de pêche ni redevance de stationnement des navires de pêche.

**Article 8** - Conditions de liquidation des redevances du tableau figurant à l'article 7

8.1. Pour chaque déclaration, les redevances prévues au tableau 1 figurant à l'article 7 du présent tarif sont perçues sur le poids global des marchandises appartenant à une même catégorie :

a) Elles sont liquidées :

- à la tonne, lorsque le poids est supérieur à 900 kilogrammes ;
- au quintal, lorsque ce poids est égal ou inférieur à 900 kilogrammes.

Toute fraction de tonne ou de quintal est comptée pour une unité.

La liquidation de la redevance au quintal est égale au dixième de la liquidation de la redevance à la tonne ;

b) Sous réserve des exemptions applicables aux cadres, conteneurs et caisses palettes, les emballages sont en principe soumis au même taux que les marchandises qu'ils contiennent.

Toutefois, lorsqu'une déclaration se rapporte à des marchandises de plusieurs catégories, la totalité des emballages est classée d'office dans la catégorie dominant en poids.

8.2. Les déclarations doivent mentionner le poids brut total et le poids imposable par catégorie pour les marchandises faisant l'objet d'une redevance au poids brut et le nombre pour les marchandises, véhicules ou conteneurs faisant l'objet d'une redevance à l'unité.

A l'appui de chaque déclaration relative à des marchandises relevant de plusieurs catégories, le déclarant doit joindre un bordereau récapitulatif faisant apparaître le poids ou le nombre par article de déclaration et par catégorie. Ce bordereau doit être daté et signé par le déclarant.

8.3. Si toutes les marchandises font l'objet d'une même déclaration au poids, le redevable a la faculté de demander que leur ensemble soit soumis au taux applicable à la partie la plus élevée.

Aucun bordereau récapitulatif n'est alors exigé ; la déclaration doit simplement mentionner le poids global des marchandises déclarées.

L'absence de bordereau récapitulatif équivaut à l'acceptation par le déclarant de la liquidation simplifiée et il ne sera donné suite à aucune demande ultérieure tendant à obtenir la révision sur la base de la perception par catégorie.

8.4. En application des dispositions de l'article R.\* 215-1 du code des ports maritimes :

- le minimum de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ;
- le seuil de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ;

8.5. La redevance sur les marchandises n'est pas due dans les cas énumérés à l'article R.\* 212-16 du code des ports maritimes.

### **Section 3** **Redevance sur les passagers**

**Article 9** - Conditions d'application de la redevance sur les passagers prévue aux articles R.\* 212-17 à R.\* 212-19 du code des ports maritimes

9.1. Les passagers débarqués, embarqués, transbordés sont soumis à une redevance de ..... Euro par passager.

9.2. Ne sont pas soumis à la redevance sur les passagers :

- les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- les militaires voyageant en formations constituées ;
- le personnel de bord ;
- les agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport

gratuit ;

- les agents publics dans l'exercice de leurs missions à bord.

9.3. Les dispositions relatives aux abattements dans une limite de 50 % sont les suivantes

(Dispositions facultatives \*) :

- ..... % pour les passagers ne débarquant que temporairement au cours de l'escale ;

- ..... % pour les excursionnistes munis d'un billet aller et retour utilisé dans un délai inférieur à soixante-douze heures ;

- ..... % pour les passagers transbordés.

#### Section 4

#### Redevance de stationnement des navires

**Article 10** - Conditions d'application de la redevance de stationnement

prévues à l'article R.\* 212-12 du code des ports maritimes

10.1. Les navires ou engins flottants assimilés, à l'exception des navires en activité de pêche relevant de l'annexe

II, dont le séjour, soit en l'absence d'opérations commerciales, soit à l'exclusion du temps nécessaire aux opérations commerciales dans le(s) port(s) dépasse une durée de ..... jours, sont soumis à une redevance de stationnement dont les taux en ..... Euro sont fixés dans les conditions suivantes.

10.2. La redevance de stationnement est à la charge de l'armateur. Le minimum de perception est de .....

Euro par navire,

le seuil de perception est fixé à ..... Euro par navire.

10.3. Sont exonérés de la redevance de stationnement (\*) :

10.4. Au-delà de la période de franchise, la redevance de stationnement est exigible le dernier jour de chaque mois calendaire et au départ du navire.

#### SECTION 5

#### Redevance sur les déchets d'exploitation des navires

**Article 11** (*inséré par l'arrêté du 10 décembre 2003*) - I. - Il est perçu, à la sortie du port de ....., sur tout navire de commerce et tout navire de plaisance conçu pour le transport de plus de 12 passagers, une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Cette redevance est à la charge de l'armateur. Elle est calculée soit sur le volume V du navire, exprimé comme indiqué à l'article R.\* 212-3 du code des ports maritimes, soit sur une base forfaitaire (cf. note 1) .

Lorsqu'il a déposé les déchets d'exploitation de son navire dans ..... (cf. note 2) , le capitaine du navire ou son représentant doit fournir à l'autorité portuaire l'attestation délivrée par le ou les prestataires de services ayant procédé à la collecte des déchets d'exploitation, mentionnée à l'article R.\* 325-1 du code des ports maritimes.

Parallèlement, le ou les prestataires communiquent un exemplaire de cette attestation à l'autorité portuaire.

En fonction des attestations reçues, l'autorité portuaire indique au service des douanes lequel des deux cas a ou b suivants est applicable au navire.

a) Cas où le navire a attesté du dépôt de ses déchets d'exploitation.

Lorsque le service des douanes a été informé par l'autorité portuaire que l'armateur ou son représentant a fourni l'attestation de dépôt de ses déchets d'exploitation, la redevance est fixée comme suit (cf. note 3) :

Nota. - Cette redevance correspond aux prestations réalisées par le port, directement ou indirectement. Lorsque le port ne réalise lui-même aucune prestation relative à la réception et au traitement des déchets d'exploitation, aucune redevance n'est perçue dans ce cas a, le ou les prestataires extérieurs facturant directement leur prestation au navire.

b) Cas où le navire n'a pas attesté du dépôt de ses déchets d'exploitation

**Article 12** - Le présent tarif entrera en vigueur dans les conditions fixées aux articles R.\* 211-8 et R.\* 211-9-4 du code des ports maritimes.

(\*) Lorsque cette disposition n'est pas utilisée, préciser : sans objet.

## A N N E X E I I

A. - Redevance d'équipement des ports de pêche dans le(s) port(s) de ..... instituée en application du livre II du code des ports maritimes au profit de .....  
Tarif no ..... applicable à compter du .....

### Section 1

#### Redevance sur la valeur des produits de la pêche débarqués

**Article 1er** - Conditions d'application de la redevance d'équipement

Le taux de la redevance est fixé à ..... % de la valeur des produits de la pêche débarqués.

Cette redevance est perçue quels que soient le port de stationnement habituel et la nationalité du navire débarquant les produits de la pêche.

Le seuil de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ou document en tenant lieu.

Le minimum de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ou document en tenant lieu.

Pour les produits ne faisant pas l'objet d'une importation, cette redevance est due :

- s'il y a vente au débarquement, à raison de ..... % de leur valeur par le vendeur, et de ..... % de leur valeur par l'acheteur ;

- s'il n'y a pas de vente au débarquement, par les réceptionnaires des produits de la pêche ou leurs représentants.

**Article 2** - Conditions d'application de la redevance d'équipement lorsque le port de débarquement est différent du port de stationnement habituel

Pour les navires dont le port de stationnement habituel est .....

mais qui débarquent leurs produits dans un autre port où une redevance d'équipement des ports de pêche a également été instituée, le taux de la partie de la redevance à la charge du vendeur est le plus élevé des deux taux relatifs au port de stationnement habituel et au port de débarquement.

Les sommes ainsi perçues sont réparties conformément aux dispositions prévues à l'article R.\* 213-4 du code des ports maritimes.

**Article 3** - Détermination de l'assiette de la redevance

La valeur des produits de la pêche servant d'assiette à la redevance est déterminée :

1. Pour les ventes enregistrées en criée, d'après les registres officiels tenus à la criée dans le port de

débarquement ;

2. Pour les ventes autres que celles enregistrées en criée, d'après les livres de marée tenus par les armateurs en vue de la détermination des salaires des équipages ou tout autre document reconnu valable par l'administration des douanes ;

3. Pour les produits importés, d'après la valeur reconnue en douane augmentée des droits et taxes perçus par l'administration des douanes ;

4. Dans les autres cas :

#### **Article 4 - Conditions de perception de la redevance**

La perception de la redevance et, d'une manière générale, le contrôle des ventes des produits de la pêche débarqués dans toute la zone de perception incombent aux agents du service des douanes.

Toutefois, en cas de nécessité, ces opérations pourront être effectuées par un personnel auxiliaire assermenté présenté par .....

et commissionné à temps par le directeur régional des douanes. Ces agents auxiliaires, appelés « agents de surveillance et de perception », sont sous les ordres du directeur régional des douanes et peuvent être licenciés par lui.

La redevance est payée à l'administration des douanes selon les modalités suivantes :

- pour les ventes en criée, dans les établissements prévus à cet effet, par le gérant qui doit retenir le montant de la redevance afférente aux ventes réalisées dans son établissement ;

- l'acheteur et le vendeur sont tenus solidairement responsables du paiement de la totalité de la redevance ;

- pour les ventes hors criées par les usiniers et mareyeurs qui doivent retenir la fraction due par les vendeurs et sont tenus pour responsables du paiement de la totalité de la redevance ;

- directement par les vendeurs qui opéreraient ailleurs qu'à la criée ou que chez les usiniers ou mareyeurs. Ces vendeurs doivent se faire verser la fraction de la redevance due par les acheteurs et

sont tenus pour responsables du paiement de la totalité de la redevance ;

- par les conservateurs en même temps armateurs de pêche ;

.....

La redevance doit être acquittée immédiatement à l'administration des douanes.

Le directeur régional des douanes ou son représentant pourra faire procéder par des agents de son service à toute vérification qu'il jugera nécessaire, notamment dans les écritures des redevables.

### **Section 2**

Redevance applicable aux produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture et de la conchyliculture

#### **Article 5 - Redevances dues sur les produits des parcs**

Les redevances dues sur les produits des parcs sont déterminées par application aux tonnages débarqués des taux

suivants :

- huîtres :

Euro/tonne ;

- moules :

Euro/tonne ;

- coquillages :

Euro/tonne.

Le seuil de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ou document en tenant lieu.

Le minimum de perception est fixé à ..... Euro par déclaration ou document en tenant lieu.

**Article 6** - Redevance due par les exploitants des parcs

La redevance due par les exploitants des parcs est perçue dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 4 du présent tarif.

Elle est payée à l'administration des douanes au moment du débarquement des produits.

**Article 7** - Conditions de perception

Pour chaque déclaration, les redevances prévues au tableau de l'article 5 du présent tarif sont perçues sur le poids global des marchandises appartenant à une même catégorie.

Elles sont liquidées :

- à la tonne, lorsque le poids est supérieur à 900 kilogrammes ;
- au quintal, lorsque ce poids est égal ou inférieur à 900 kilogrammes. Toute fraction de tonne ou de quintal est comptée pour une unité.

La liquidation de la redevance au quintal est égale au dixième de la liquidation de la redevance à la tonne.

**Section 3**

**Article 8** - Le présent tarif entre en vigueur dans les conditions fixées par les articles R.\* 211-8 et R.\* 211-9-4 du code des ports maritimes.

B. - Redevance sur les produits de la pêche dans le(s) port(s) de ..... instituée en substitution à la redevance d'équipement des ports de pêche en application du deuxième alinéa de l'article R.\* 213-5 du livre II du code des ports maritimes au profit de .....

Tarif no ..... applicable à compter du .....

**Article 9** - La redevance sur les produits de la pêche, qui se substitue à la redevance d'équipement des ports de pêche, est perçue en fonction du poids des produits débarqués dans les conditions suivantes :

9.1. Le minimum de perception est fixé à ..... Euro par déclaration.

Le seuil de perception est fixé à ..... Euro par déclaration.

Le présent tarif entre en vigueur dans les conditions fixées par les articles R.\* 211-8 et R.\* 211-9-4 du code des ports maritimes.

C. - Redevance de stationnement sur les navires de pêche en activité dans le(s) port(s) de ..... instituée en substitution à la redevance d'équipement des ports de pêche en application du deuxième alinéa de l'article R.\* 213-5 du livre II du code des ports maritimes au profit de .....

Tarif no ..... applicable à compter du .....

**Article 10** - La redevance de stationnement qui se substitue à la redevance d'équipement des ports de pêche, perçue en fonction du volume V défini à l'article R.\* 213-3 et de la durée de son séjour dans le port, est fixée dans les conditions suivantes :

10.1. La redevance de stationnement est à la charge de l'armateur :

Le minimum de perception est fixé à ..... Euro par navire ;

Le seuil de perception est fixé à ..... Euro par navire.

Le présent tarif entre en vigueur dans les conditions fixées par les articles R.\* 211-8 et R.\* 211-9-4 du code des ports maritimes.

**A N N E X E III**

Redevance d'équipement des navires de plaisance dans le port de ..... instituée en application des articles R.\* 214-1 et R.\* 214-2 du livre II du code des ports maritimes

## **Section 1**

### **Redevance des navires de plaisance ou de sport**

**Article 1er** - Conditions relatives à la redevance d'équipement des ports de plaisance

1.1. Le montant de la redevance d'équipement est calculé, en fonction de la longueur et de la largeur du navire et de la durée de son stationnement dans le port de ..... , dans les conditions suivantes :

1.2. La durée de stationnement est calculée sur la base de jours calendaires. Toute fraction de jour est comptée pour un jour.

**Article 2** - Conditions de modulation de la redevance d'équipement

2.1. Les taux de la redevance visée à l'article précédent sont réduits dans la limite de 50 % pour les navires dont ..... est le port de stationnement habituel.

2.2. La redevance n'est pas perçue :

- pour les navires affectés à un service public ou au sauvetage ;
- pendant le séjour des navires dans les chantiers navals pour entretien, réparation ou transformation ou lorsqu'ils sont tirés à terre pour gardiennage.

2.3. Pour les navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du treizième mois de stationnement dans le port.

2.4. Le stationnement n'est pas considéré comme interrompu par une sortie terminée par une rentrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les navires de moins de deux tonneaux de jauge brute.

**Article 3** - Imputabilité de la redevance d'équipement

3.1. La redevance d'équipement est à la charge du propriétaire du navire et doit être payée ou garantie avant le départ du navire et :

- le dernier jour de chaque période de sept jours en cas de paiement hebdomadaire ;
- le dernier jour de chaque période de trente jours si la durée du séjour est supérieure à trente jours ;
  - dans le courant du mois de janvier en cas de forfait annuel.
- 

**Article 4** - Seuils de perception de la redevance d'équipement

Le seuil de perception est fixé à ..... Euro par navire.

Le minimum de perception est fixé à ..... Euro par navire.

**Article 5** - Le présent tarif entrera en vigueur dans les conditions fixées par les articles R.\* 211-8 et R.\* 211-9-4 du code des ports maritimes.

**2.4.2. Règlement général de police des voies ferrées portuaires : Arrêté du 23 avril 2010**  
**portant règlement général de police des voies ferrées portuaires**

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le secrétaire d'Etat chargé des transports,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 411-7 et R. 411-9,

Arrêtent :

**Article 1**

Il est interdit :

- de dégrader les voies ferrées portuaires, leurs équipements et accessoires ainsi que les terrains constituant l'assiette de ces voies, équipements et accessoires ;
- de faire obstacle au fonctionnement des voies ferrées portuaires, de leurs équipements et accessoires, notamment en y jetant ou déposant des objets quelconques, en laissant stationner des véhicules ou en laissant subsister, après mise en demeure de l'autorité portuaire, toutes installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des convois et véhicules en raison de la gêne occasionnée pour l'observation des signaux par les personnels de conduite ou d'exploitation ;
- d'utiliser les voies ferrées portuaires, leurs équipements et accessoires sans autorisation ou dans un usage incompatible avec leur destination.

**Article 2** - En cas d'urgence et de péril grave, l'autorité portuaire peut enlever ou faire enlever d'office, sans mise en demeure préalable, tout objet ou véhicule des voies ferrées portuaires de leurs équipements et accessoires.

Article 3 - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**2.4.3. Dockers professionnels intermittents / BCMO : arrêté du 25 septembre 1992 désignant les ports maritimes de commerce de la métropole**

**comportant la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents et portant constitution de bureaux centraux de la main-d'œuvre**

Le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle et le secrétaire d'État à la mer,  
Vu le code des ports maritimes, et notamment ses articles L. 511-1, L. 511-3 et R. 511-1;  
Vu la loi no 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes;  
Vu l'avis des organisations professionnelles les plus représentatives consultées,

Arrêtent:

**Art. 1er.** - La liste des ports maritimes de commerce de la métropole dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens de l'article L. 511-2 du code des ports maritimes est la suivante: Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Brest, Douarnenez, Concarneau, Lorient, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Port-Vendres, Port-la-Nouvelle, Sète, Marseille, Toulon, Nice, Bastia et Ajaccio.

**Art. 2.** - Dans les ports désignés à l'article 1er, sont institués les bureaux centraux de la main-d'œuvre suivants: Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Brest, Douarnenez, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire (installations portuaires du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire situées sur le territoire des communes de Saint-Nazaire, Montoir-de-Bretagne, Donges, Frossay et Saint-Viaud), Nantes (installations portuaires du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire situées sur le territoire des communes de Nantes, Rezé et Bourguenais), La Rochelle, Bordeaux-Le Verdon, Bayonne, Port-Vendres, Port-la-Nouvelle, Sète, Marseille-Ouest (installations portuaires du Port autonome de Marseille situées sur le territoire des communes de Chateauneuf-lès-Martigues, Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles), Marseille-Est (installations portuaires du Port autonome de Marseille situées sur le territoire de la commune de Marseille), Toulon, Nice, Bastia et Ajaccio.

**Art. 3.** - Le directeur des ports et de la navigation maritimes et le délégué à l'emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### 3. AUTRES TEXTES

#### 3.1. Réforme portuaire 2008

##### *Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 modifiée portant réforme portuaire (extraits)*

...

#### **Article 3**

Au début de la première phrase du II de l'article 35 de la loi no 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, les mots : « Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, » sont supprimés.

#### **Article 4**

Dans l'article L. 221-1 du code de l'urbanisme, les mots : « et les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 » sont remplacés par les mots : « , les établissements publics mentionnés aux articles L. 321-1 et L. 324-1 et les grands ports maritimes.

#### **Article 5**

I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° Après l'article 1518 A, il est inséré un article 1518 A *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 1518 A bis.* - Pour l'établissement des impôts locaux, les valeurs locatives des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire cédés ou ayant fait l'objet d'une cession de droits réels dans les conditions prévues aux articles 7, 8 et 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire à un opérateur exploitant un terminal font l'objet d'une réduction égale à 100 % pour les deux premières années au titre desquelles les biens cédés entrent dans la base d'imposition de cet opérateur ; cette réduction est ramenée à 75 %, 50 % et 25 % respectivement pour chacune des trois années suivantes.

Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de l'abattement ;

2° Après l'article 1464 I, il est inséré un article 1464 J ainsi rédigé :

*Art. 1464 J.* - Dans les ports maritimes où le maintien du transit portuaire impose la modernisation et la rationalisation des opérations de manutention, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération de portée générale prise dans les conditions prévues au premier alinéa du I de l'article 1639 A *bis*, exonérer de la taxe professionnelle due au titre des années 2010 à 2015 la valeur locative des outillages, équipements et installations spécifiques de manutention portuaire exploités au 31 décembre 2009, ainsi que de ceux acquis ou créés en remplacement de ces équipements, et rattachés à un établissement d'une entreprise de manutention portuaire situé dans le ressort d'un port exonéré de taxe professionnelle en application du 2° de l'article 1449.

La liste des ports concernés ainsi que les caractéristiques des outillages, équipements et installations spécifiques visés au premier alinéa du présent article sont fixées par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé des ports maritimes.

Les entreprises qui entendent bénéficier de ces dispositions déclarent chaque année au service des impôts les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération.

II. – Dans le *a* du 1° de l'article 1467 du même code, après la référence : « 1518 A », est insérée la référence : « 1518 A *bis* ».

III. - Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1er septembre 2009.

#### **Article 6**

L'annexe II de la loi no 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

Les grands ports maritimes créés en application de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes.

#### **Article 7**

Sous réserve des cas prévus à l'article L. 103-2 du code des ports maritimes, les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 du même code dans un délai qui ne peut excéder deux ans à compter de l'adoption de leur projet stratégique.

La propriété de ces outillages ou, s'ils sont immobiliers, les droits réels qui leur sont attachés sont cédés à des opérateurs de terminaux dans les conditions définies à l'article 9.

#### **Article 8**

Chaque grand port maritime adopte le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 du code des ports maritimes dans les trois mois suivant son institution.

Le projet stratégique fixe, d'une part, le périmètre de chaque terminal et, d'autre part, la liste des outillages associés à céder. Il comprend un programme d'évolution de l'exploitation des terminaux et détermine, pour chaque terminal, le cadre de la négociation mentionnée à l'article 9.

Si le projet stratégique n'est pas adopté dans le délai prévu au premier alinéa du présent article, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie mettent en demeure le grand port maritime d'y procéder. A défaut, ces ministres fixent par arrêté les prescriptions mentionnées au deuxième alinéa, dans un délai de six mois à compter de l'institution du grand port maritime. L'arrêté se substitue alors au projet stratégique pour l'application de l'article 9.

#### **Article 9**

I. – La procédure de vente des outillages mentionnée à l'article 7 et de cession des droits réels qui leur sont attachés est la suivante :

1° Si un ou des opérateurs ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages, ont traité un trafic significatif sur ce terminal, les négociations pour le transfert sont menées, à leur demande, avec eux ;

2° En cas d'absence des opérateurs définis au 1o ou si les négociations n'ont pas abouti dans un délai de trois mois après l'adoption du projet stratégique ou de l'arrêté mentionnés à l'article 8, le grand port maritime lance un appel à candidatures. Il négocie ensuite librement avec les candidats, qui sont sélectionnés dans le cadre d'une procédure transparente et non discriminatoire. Au terme de cette négociation, le grand port maritime choisit l'opérateur avec lequel une convention de terminal est conclue. Cette convention, qui vaut autorisation d'occupation du domaine public, peut prévoir des objectifs de trafic ;

3° Si l'appel à candidatures mentionné au 2o est infructueux et lorsque le projet stratégique le prévoit, le grand port maritime confie l'activité à une filiale pour une période n'excédant pas cinq ans. Au terme de cette période, l'établissement procède à un nouvel appel à candidatures. En cas d'appel à candidatures infructueux, l'activité continue d'être exercée par la filiale si le projet stratégique le prévoit. Le processus décrit ci-dessus est renouvelé autant de fois que nécessaire dans un délai n'excédant pas cinq ans à chaque fois, jusqu'à ce qu'un appel à candidatures soit fructueux. L'acte de cession des outillages prévoit des dispositions spécifiques portant sur le sort de ceux-ci en cas de résiliation de la convention du fait de l'opérateur.

II. - Par dérogation à l'article L. 3211-17 du code général de la propriété des personnes publiques, les outillages de caractère mobilier, notamment les grues, les portiques, les bigues et les bandes transporteuses, sont cédés aux opérateurs en pleine propriété dans les conditions définies aux I et III du présent article. Sauf s'il y renonce, l'opérateur de terminal bénéficie, dans les conditions définies aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques, de droits réels sur les outillages de caractère immobilier, notamment les hangars, dont il assure l'exploitation à la suite du transfert opéré en application du I du présent article.

III. - Une commission composée de personnalités indépendantes veille au bon déroulement et à la transparence de la procédure fixée au I et émet un avis public sur l'évaluation des biens et des droits réels avant leur cession. Sa composition et ses modalités de fonctionnement sont fixées par décret en Conseil d'État.

IV. - Par dérogation aux dispositions du présent article, les concessions en vigueur sont maintenues jusqu'à leur terme sauf accord des parties.

### **Article 10**

Dans les trois mois qui suivent l'institution d'un grand port maritime, une convention ou un accord collectif passé entre le président du directoire du grand port maritime et les organisations syndicales représentatives des salariés du port établit une liste de critères de transfert aux opérateurs de terminal des salariés du grand port maritime employés à l'exploitation ou à la maintenance des outillages mentionnés à l'article 8 ou d'outillages qui ne sont pas propriété du port. Ces critères comprennent notamment les souhaits du salarié, sa qualification professionnelle, son ancienneté de service dans le port, ses qualités professionnelles appréciées par catégorie ainsi que ses perspectives professionnelles. A défaut d'accord dans ce délai, la liste est établie par le président du directoire du grand port maritime.

Au regard des critères retenus, le président du directoire du grand port maritime fixe, après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés du port, la liste des salariés qui restent affectés sur des emplois du grand port maritime et, pour chaque terminal, la liste des salariés dont les contrats se poursuivent avec l'opérateur du terminal dans les conditions fixées aux articles 11 à 13.

### **Article 11**

Une négociation entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports autonomes et les organisations syndicales représentatives des salariés des ports est engagée en vue de la signature, avant le 1er novembre 2008, d'un accord-cadre précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 10 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés.

Cet accord-cadre comprend notamment :

- des mesures prises par le port afin de limiter pour le salarié les effets d'un éventuel licenciement économique par l'entreprise de manutention ;
- des actions en vue du reclassement interne des salariés sur des emplois relevant de la même catégorie d'emplois ou équivalents à ceux qu'ils occupent, des actions favorisant le reclassement externe aux ports, des actions de soutien à la création d'activités nouvelles ou à la reprise d'activités existantes par les salariés et des actions de formation, de validation des acquis de l'expérience ou de

reconversion de nature à faciliter le reclassement interne ou externe des salariés sur des emplois équivalents.

Un décret, pris avant le 1er décembre 2008, rend obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales.

Il peut également exclure les clauses pouvant être distraites de l'accord sans en modifier l'économie, mais ne répondant pas à la situation des ports et des entreprises de manutention. Il peut étendre, sous réserve de l'application des dispositions légales, les clauses incomplètes au regard de ces dispositions.

Si, à la date du 1er novembre 2008, aucun accord-cadre n'a pu être conclu, l'article 12 s'applique.

### **Article 12**

A défaut de l'accord-cadre prévu à l'article 11 ou si cet accord ne comporte pas les stipulations prévues à cet article, les contrats de travail des salariés du grand port maritime qui ne restent pas affectés sur des emplois du port en application de l'article 10 sont transférés à l'opérateur mentionné au dernier alinéa de cet article par convention entre le port et cet opérateur. Le nouvel employeur est tenu à l'égard des salariés des obligations qui incombent au grand port maritime à la date de la signature de la convention de transfert. Dans la limite de sept années suivant le transfert, en cas de suppression de son emploi consécutive à des motifs économiques de nature à conduire au licenciement économique du salarié dont le contrat de travail a fait l'objet d'un transfert en application du présent article, ce contrat peut, à la demande de l'intéressé, se poursuivre avec le grand port maritime par un nouveau transfert. Les institutions représentatives du personnel de l'entreprise sont consultées.

Tout transfert d'un contrat de travail dans les conditions précisées au deuxième alinéa donne lieu au versement par l'employeur au grand port maritime d'une somme d'un montant égal à l'indemnité qui aurait été versée au salarié en cas de licenciement pour motif économique.

### **Article 13**

L'article L. 2261-14 du code du travail s'applique aux transferts de contrats de travail opérés en application de la présente loi.

### **Article 14**

Pour prendre en compte les caractéristiques communes aux activités de manutention, d'exploitation d'outillages et de maintenance des outillages de quai, les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention, les organisations professionnelles représentant les ports, les organisations syndicales représentatives des salariés des ports et les organisations syndicales représentatives des salariés des entreprises de manutention engagent, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, une négociation dont l'objet est de définir le champ d'application d'une convention collective en vue de sa conclusion avant le 30 juin 2009.

### **Article 15**

Les biens de l'État affectés aux ports autonomes maritimes existant à la date de publication de la présente loi, y compris les voies navigables dont l'exploitation concourt au développement du transport fluvial et qui sont gérées par les ports autonomes pour le compte de l'État, leur sont remis en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

Dans le cas de la vente de biens immobiliers remis en pleine propriété à un port autonome en application du présent article, le port autonome ou grand port maritime intéressé reverse à l'État

50 % de la différence existant entre, d'une part, le revenu de cette vente et, d'autre part, la valeur de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port autonome et du grand port maritime dans ces biens.

#### **Article 16**

Afin de mobiliser l'expertise sur les milieux naturels et leur fonctionnement, un conseil scientifique d'estuaire est créé pour chacun des fleuves suivants : la Seine, la Loire et la Gironde. La composition et le fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaire sont fixés par voie réglementaire.

#### **Article 17**

Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

#### ***Article 14 de la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement***

A l'intérieur de la circonscription d'un port autonome, les espaces à vocation naturelle pérenne, délimités par le port autonome, y compris ceux du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel, peuvent faire l'objet :

– pour les immeubles propriétés du port autonome, d'une cession ;

– pour les immeubles propriétés de l'État, après avis du port autonome, d'une affectation ou d'une attribution au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres en application des articles L. 322-1, L. 322-6 et L. 322-6-1 du code de l'environnement.

Priorité est alors donnée au port autonome, s'il le demande, pour assurer la gestion patrimoniale de ces espaces.

#### ***Conseils scientifiques d'estuaires : décret n° 2009-68 du 19 janvier 2009***

portant composition et fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaires

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et du secrétaire d'Etat chargé des transports,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 101-2, L. 101-3 et R. 103-2 ;

Vu la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, notamment son article 16 ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

Vu le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement des commissions administratives à caractère consultatif,

Décète :

**Article 1** - Les conseils scientifiques d'estuaire créés pour la Seine, la Loire et la Gironde par

l'article 16 de la loi du 4 juillet 2008 susvisée sont composés de personnalités qualifiées à raison de leurs compétences scientifiques en matière de préservation et de gestion des espaces naturels.

Ces personnalités qualifiées sont nommées pour une période de cinq ans renouvelable, après avis du préfet maritime compétent pour l'estuaire concerné et des préfets des départements des communes riveraines de l'estuaire par :

- le préfet de la région Haute-Normandie pour le conseil scientifique de l'estuaire de la Seine ;
- le préfet de la région Pays de la Loire pour l'estuaire de la Loire ;
- le préfet de la région Aquitaine pour l'estuaire de la Gironde.

Le préfet compétent pour procéder aux nominations arrête le nombre de membres du conseil, qui est compris entre dix et vingt.

**Article 2** - Chaque conseil scientifique élit en son sein son président. Il établit son règlement intérieur. Son secrétariat est assuré par les services de l'Etat.

**Article 3** - Le conseil scientifique d'estuaire peut connaître de l'ensemble des questions relatives à la préservation de l'estuaire, à sa gestion, à l'aménagement de ses milieux naturels ainsi qu'aux activités et travaux susceptibles d'avoir un impact sur ces milieux.

Il peut faire des recommandations sur toute question relative aux milieux naturels de l'estuaire et à son fonctionnement.

Il est saisi pour avis par le directoire de chaque grand port maritime de l'estuaire des parties du projet stratégique relatives à la gestion et à la préservation des espaces naturels appartenant à sa circonscription, ainsi que des projets de programmes d'aménagement et de travaux pouvant affecter ou concerner ces espaces naturels.

Il peut être saisi par le préfet de région mentionné à l'article 1er du présent décret pour donner un avis sur des programmes d'aménagement, des travaux ou des mesures de gestion susceptibles d'avoir un impact sur le fonctionnement des écosystèmes estuariens.

Il donne, dans un délai de deux mois, un avis motivé sur les questions dont il est saisi. A défaut, l'avis est réputé favorable.

**Article 4** - Pour le premier projet stratégique des grands ports maritimes, il rend un avis motivé dans un délai d'un mois. A défaut, l'avis est réputé favorable.

**Article 5** - Le conseil scientifique établit un rapport annuel d'activité qu'il transmet au préfet de région mentionné à l'article 1er ainsi qu'au directoire du grand port maritime ou des grands ports maritimes concernés.

**Article 6** - Le conseil scientifique d'estuaire est réuni en tant que de besoin et au moins deux fois par an.

**Article 7** - Les membres du conseil scientifique exercent leurs fonctions à titre gratuit. Ils bénéficient du remboursement des frais de déplacement et de séjour supportés par eux dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires civils de l'Etat.

**Article 8** - Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

**Décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008 modifié (dispositions non codifiées)**

**pris en application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire**

**Article 6** - Il est créé une commission nationale d'évaluation, qui a pour mission de veiller au respect des règles de vente des outillages public et cession des droits réels qui leur sont attachés.

La commission nationale d'évaluation est composée de quatre membres. Le président de la commission est désigné parmi les magistrats de la Cour des comptes sur proposition du premier président de la Cour des comptes.

Elle comprend un membre représentant les collectivités territoriales sur lesquelles sont implantés les grands ports maritimes ainsi qu'une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences personnelles dans le domaine portuaire.

Les membres, dont le président, sont nommés pour cinq ans par décret.

En cas de vacance pour quelque cause que ce soit, un remplaçant est nommé pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur.

Les membres de la commission sont astreints au secret professionnel.

Les fonctions de membre de la commission nationale d'évaluation sont incompatibles pendant leur durée et pendant un délai de cinq ans suivant leur cessation avec tout mandat de membre du conseil d'administration, du directoire ou du conseil de surveillance d'une société de manutention portuaire qui s'est portée acquéreur d'outillages portuaires publics, ainsi qu'avec l'exercice d'activité rétribuée par de telles entreprises.

Elles sont également incompatibles pendant leur durée et pendant un délai de cinq ans suivant leur cessation avec tout mandat de membre du conseil de surveillance ou du directoire d'un grand port maritime.

**Article 7** (Modifié par Décret n°2009-876 du 17 juillet 2009 - art. 11)

La commission nationale d'évaluation est saisie par le président du directoire du grand port maritime avant toute opération de cession des outillages.

Le président du directoire adresse un dossier relatif à la procédure suivie, aux biens cédés et aux conditions envisagées d'exploitation du terminal. Ce dossier comprend le projet d'acte de cession.

La commission dispose d'un mois pour se prononcer à compter de sa saisine par le président du directoire. A défaut de réponse au terme de ce délai, son avis est réputé favorable. Ce délai peut être prolongé d'un mois par décision motivée de la commission. Il peut, avec l'accord du grand port maritime, être prolongé pour une durée plus longue. Le délai d'instruction du dossier par la commission est décompté du délai mentionné au I (2°) de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

L'avis de la commission prend notamment en compte l'équilibre économique et les perspectives de développement de l'activité.

La commission peut demander au grand port maritime tout élément complémentaire nécessaire à son travail. Elle peut, aux frais du grand port maritime, faire appel à un expert pour évaluer la valeur des biens.

Les avis de la commission sont pris à la majorité. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

L'avis rendu par la commission est public.

L'acte de cession est pris dans un délai de six mois suivant l'avis de la commission.

**Article 8** - La liste des biens de l'État remis en pleine propriété aux ports autonomes maritimes en application des dispositions de l'article 15 de la loi du 4 juillet 2008 susvisée est établie selon les

modalités prévues à l'article R. 101-10 du code des ports maritimes.

Les dispositions de l'article R. 103-14 du code des ports maritimes sont applicables aux ports autonomes maritimes.

**Article 9** - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, les autorisations ou conventions conclues au titre du II ou du III de l'article R. 115-7 du code des ports maritimes par le port autonome restent en vigueur et valent convention de terminal au titre de l'article R. 105-1 du même code.

**Article 10** - Jusqu'à l'approbation du règlement mentionné à l'article R. 103-10, la commission d'appel d'offres du port autonome auquel est substitué un grand port maritime demeure compétente pour les marchés passés par celui-ci.

**Article 11** - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il exécute l'état prévisionnel des recettes et des dépenses du port autonome relatif à l'année de la substitution et ses éventuelles décisions modificatives.

L'état prévisionnel des recettes et des dépenses peut être modifié par décision modificative approuvée par le conseil de surveillance du grand port maritime.

Le compte financier retraçant les opérations réalisées par le port autonome et par le grand port maritime entre le 1er janvier et le 31 décembre de l'année de substitution est établi par l'agent comptable en fonction à la date de clôture de l'exercice, et approuvé par le conseil de surveillance du grand port maritime.

L'agent comptable du port autonome exerce les fonctions d'agent comptable du grand port maritime jusqu'à la désignation du nouvel agent comptable suivant la procédure définie à l'article R. 103-4 du code des ports maritimes.

**Article 12** - Les dispositions du III de l'article 4 entrent en vigueur le 1er janvier 2010. Toutefois, dans les grands ports maritimes, les redevances sont versées à ceux-ci à compter de l'entrée en vigueur du décret les instituant.

***Accord cadre (article 11 de la loi n° 2008-660) : Décret n° 2008-1240 du 28 novembre 2008  
pris en application de l'article 11 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme  
portuaire***

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

Vu l'accord du 30 octobre 2008 conclu en application de l'article 11 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire,

Décète :

**Art. 1er.** - En application des dispositions de l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008 susvisée, les dispositions de l'accord-cadre conclu le 30 octobre 2008 sont rendues obligatoires aux grands ports

maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports.

**Art. 2.** - Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le ministre du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité et le secrétaire d'État chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française

NB : Le texte de l'accord susvisé est publié au *Bulletin officiel* du ministère du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité, fascicule conventions collectives no 2008/48, disponible à la Direction des Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15, au prix de 8 €.

\*\*\*

**3.2. Durée des mandats des dirigeants et au fonctionnement des organes de direction de certains des établissements publics de l'Etat : décret n° 2010-1035 du 1er septembre 2010**  
**relatif à la durée des mandats des dirigeants et au fonctionnement des organes de direction de certains des établissements publics de l'Etat (extraits)**

Le Président de la République,  
Sur le rapport du Premier ministre et du ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat,

Vu la Constitution, notamment son article 37 ;

Le Conseil d'Etat (section de l'administration) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

**CHAPITRE IER : DUREE DES MANDATS DES DIRIGEANTS**

**Article 1** - Les dispositions de l'article 2 du présent décret s'appliquent, sauf disposition législative particulière, aux mandats des dirigeants des établissements publics de l'Etat énumérés ci-après :

1° Les présidents du conseil d'administration, du conseil de surveillance, ou de l'organe délibérant qui en tient lieu ainsi que les personnes qui, quel que soit leur titre, exercent des fonctions équivalentes ;

2° Lorsqu'ils sont désignés par l'Etat ou avec son accord pour un mandat d'une durée déterminée, les membres du directoire, les directeurs généraux et les personnes qui, quel que soit leur titre, exercent des fonctions équivalentes.

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliquent pas aux dirigeants nommés de droit à raison de leurs fonctions.

**Article 2** - Les mandats des dirigeants mentionnés à l'article 1er sont fixés à trois ans.

Leurs fonctions cessent de plein droit à l'expiration de cette période.

Sauf dispositions contraires des statuts, ces mandats sont susceptibles de renouvellement.

Les statuts peuvent prévoir une durée différente de celle qui est mentionnée au premier alinéa dans

la limite d'une durée maximale de cinq ans.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle aux mesures par lesquelles l'autorité compétente mettrait fin aux fonctions des intéressés avant l'expiration du mandat pour la durée duquel ils ont été nommés.

## **CHAPITRE II : FONCTIONNEMENT DES ORGANES DE DIRECTION**

**Article 3** - Les dispositions des articles 4 à 8 du présent décret s'appliquent à défaut de disposition particulière des statuts des établissements publics de l'Etat.

Leurs dispositions relatives aux conseils d'administration s'appliquent dans les mêmes conditions aux conseils de surveillance ou aux organes délibérants qui en tiennent lieu.

**Article 4** - Le conseil d'administration ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres est présente ou représentée. Chaque membre du conseil d'administration peut donner mandat à un autre membre pour le représenter. Nul ne peut être porteur de plus de deux mandats. Si le quorum n'est pas atteint, le conseil d'administration est à nouveau convoqué sur le même ordre du jour dans un délai inférieur à quinze jours. Il délibère alors valablement quel que soit le nombre de membres présents.

Les délibérations du conseil d'administration sont adoptées à la majorité des membres présents ou représentés. En cas de partage égal des voix, celle du président du conseil d'administration est prépondérante.

**Article 5** - Les membres du conseil d'administration, du conseil de surveillance ou de l'organe délibérant qui en tient lieu qui ont été désignés pour un mandat d'une durée déterminée et dont le siège devient vacant pour quelque cause que ce soit sont remplacés pour la durée du mandat restant à courir par un membre désigné dans les mêmes conditions que celui qu'il remplace.

Jusqu'au remplacement et pendant un délai maximum de six mois, le conseil d'administration délibère valablement si le nombre des membres présents ou représentés est égal à la moitié au moins du nombre total de membres prévu par les statuts.

**Article 6** - En cas de vacance du poste de directeur général, de directeur ou, quel que soit son titre, du titulaire des fonctions équivalentes, l'autorité de tutelle peut désigner la personne chargée d'assurer l'intérim jusqu'à la désignation d'un nouveau titulaire des fonctions en cause.

Jusqu'à la nomination de l'intérimaire, les titulaires d'une délégation donnée par le précédent titulaire des fonctions sont compétents pour agir dans le cadre de cette délégation.

**Article 7** - En cas de vacance du poste de président du conseil d'administration ou de l'organe en tenant lieu, la présidence est assurée à titre intérimaire, jusqu'à la désignation d'un nouveau président, par un membre dudit conseil ou organe désigné par l'autorité de tutelle.

**Article 8** - Lorsque les statuts confient les fonctions de président et de directeur général à un même titulaire, l'intérim de la présidence du conseil d'administration ou de l'organe en tenant lieu est exercé par la personne désignée dans les conditions prévues à l'article 6.

(...)

### 3.3. Décentralisation 2004

#### *Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (extraits)*

#### **Article 30**

I. - La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'État sont transférés, au plus tard au 1er janvier 2007 et dans les conditions fixées par le code des ports maritimes et au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

II. - Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales peut demander, jusqu'au 1er janvier 2006, à exercer les compétences prévues au I pour chacun des ports situés dans son ressort géographique pour la totalité ou pour une partie du port, individualisable, d'un seul tenant et sans enclave. Cette demande est notifiée simultanément à l'État ainsi qu'aux autres collectivités et groupements intéressés.

Au cas où, pour un port déterminé, aucune autre demande n'a été présentée dans un délai de six mois suivant cette notification, le transfert est opéré au profit de la collectivité ou du groupement pétitionnaire.

Si plusieurs demandes sont présentées pour le même port, le représentant de l'État dans la région organise entre les collectivités et groupements intéressés une concertation, dont il fixe la durée, en s'efforçant d'aboutir à la présentation d'une demande unique. Si un accord intervient sur une candidature unique, il désigne la collectivité ou le groupement concerné comme bénéficiaire du transfert.

En l'absence d'accord au terme de la concertation ou de demande de transfert à la date du 1er janvier 2006, le représentant de l'État dans la région désigne avant le 31 décembre 2006 les bénéficiaires du transfert des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, pour leur totalité ou une partie individualisable, d'un seul tenant et sans enclave.

Les collectivités bénéficiaires sont désignées entre la région et les départements sur le territoire desquels sont situés les ports ou les parties individualisables des ports à transférer.

Pour l'application du présent II, le représentant de l'État dans le département communique aux collectivités ou groupements sollicitant le transfert de compétence toutes les informations permettant le transfert en connaissance de cause du port maritime concerné dans un délai de six mois.

III. - Pour chaque port transféré, une convention conclue entre l'État et la collectivité territoriale ou le groupement intéressé, ou, à défaut, un arrêté du ministre chargé des ports maritimes dresse un diagnostic de l'état du port, définit les modalités du transfert et fixe sa date d'entrée en vigueur.

La collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert succède à l'État dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard des tiers.

Les dépendances du domaine public de ces ports sont transférées à titre gratuit aux collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales compétents et ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

La convention, ou à défaut l'arrêté, précise les conditions dans lesquelles le bénéficiaire met gratuitement à la disposition de l'État les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

IV. - Les délégations de service public portant sur les ports faisant l'objet des transferts de

compétence prévus au présent article sont prorogées dans les conditions ci-après :

1° Les délégations de service public venant à échéance avant le transfert des ports sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'à la nouvelle échéance du 31 décembre 2007 ;

2° Les délégations de service public venant à échéance au cours de l'année suivant le transfert de compétence mais avant sa première date anniversaire sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'à cette dernière date.

V. - Les ports maritimes départementaux existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi peuvent, sur demande du département et après accord, selon le cas, du conseil régional ou de l'assemblée de Corse, être transférés à la région ou à la collectivité territoriale de Corse. A compter de la date du transfert de compétences, la région ou la collectivité territoriale de Corse est substituée au département dans les droits et obligations à l'égard des tiers, afférents au domaine et aux biens transférés, sans que cette substitution puisse porter atteinte aux droits que les délégataires tiennent des délégations en cours.

Une convention conclue entre la région ou la collectivité territoriale de Corse et le département délimite les emprises des ports, détermine les modalités du transfert de compétence, de transfert et de mise à disposition de moyens, notamment de personnels, et prévoit le versement à la région ou à la collectivité territoriale de Corse du concours particulier créé au sein de la dotation générale de décentralisation au titre des ports maritimes de commerce et de pêche en application de l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales.

VI., VII., VIII., IX. - Paragraphes modificateurs.

X. - Lorsque le transfert de compétences relatif à un port a été réalisé avant la publication de la présente loi, l'État procède, à la demande de la collectivité, au transfert à titre gratuit des dépendances du domaine public portuaire.

XI. - Paragraphe modificateur.

XII. - Un décret en Conseil d'État fixe avant le 31 août 2005 la liste des ports des départements d'outre-mer qui sont exclus du transfert prévu au présent article.

### **Article 31**

Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre, par ordonnance, les mesures nécessaires :

1° A l'actualisation et à l'adaptation du livre III du code des ports maritimes relatif à la police des ports maritimes. Ces mesures définiront les missions relevant de l'État en matière de sécurité et de sûreté du transport maritime et des opérations de police portuaire exercées par l'État dans l'ensemble des ports dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des matières dangereuses, la police du plan d'eau portuaire, les conditions d'accueil des navires en difficulté, ainsi que les statuts des agents de l'État exerçant ces missions. Elles définiront également les missions relevant des autres autorités portuaires, ainsi que les statuts des agents chargés de les exercer ;

2° A la transposition des dispositions communautaires applicables aux ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ainsi que des dispositions particulières applicables

aux délégations de service public relatives à ces ports, notamment en ce qui concerne leur durée maximale et leur objet, qui pourra comprendre une ou plusieurs des activités portuaires telles que le commerce, la pêche, la réparation navale ou les zones d'activités portuaires ;

3° A l'actualisation des dispositions relatives aux voies ferrées portuaires.

Ces ordonnances seront prises dans un délai d'un an suivant la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification sera déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de ces ordonnances.

***Décret n° 2006-330 du 20 mars 2006 fixant la liste des ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu par l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales***

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment son article 30 ;

Vu l'avis du conseil général de la Guyane en date du 8 juillet 2005 ;

Vu l'avis du conseil régional de la Réunion en date du 12 juillet 2005 ;

Vu la saisine du conseil régional de la Guyane en date du 28 juin 2005 ;

Vu la saisine du conseil régional de la Martinique en date du 30 juin 2005 ;

Vu la saisine du conseil général de la Martinique en date du 30 juin 2005 ;

Vu la saisine du conseil général de la Réunion en date du 4 juillet 2005 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 juillet 2005 ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

**Article 1** - Les ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu à l'article 30 de la loi du 13 août 2004 susvisée sont les suivants :

- a) Fort-de-France (Martinique) ;
- b) Dégrad-des-Cannes (Guyane) ;
- c) Port-Réunion (Réunion).

**Article 2** - Le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

***Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 modifiée portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (extrait)***

**Chapitre II - Dispositions transitoires**

**Article 4** Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 61

A l'exception des installations terminales embranchées, ont vocation à devenir des voies ferrées portuaires les voies ferrées, ainsi que leurs équipements et accessoires, exploitées par la Société

nationale des chemins de fer français (SNCF) à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, à l'intérieur de la circonscription des ports autonomes ou des limites administratives des autres ports, qui ne relèvent pas du réseau ferré national et qui participent à la desserte de la zone portuaire.

Pour chaque port, la répartition des voies et des installations entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires vise à faciliter l'organisation de la desserte ferroviaire du port. Elle est fixée par une convention de répartition entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF avant le 31 mars 2006 pour les ports autonomes et avant le 1er juillet 2007 pour les autres ports.

La convention de répartition précise la description des voies et des points d'échange, les limites foncières et les limites de gestion et d'entretien.

Les charges d'entretien et de gestion imputées à l'autorité portuaire du fait de cette répartition font l'objet d'une compensation. La compensation est déterminée forfaitairement en tenant compte du type des voies transférées, de leur longueur, des catégories d'équipements et accessoires qui s'y rattachent et des coûts correspondant à l'entretien et à la gestion de ces biens. Cette compensation ne donne lieu à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

La convention de répartition fixe le montant total de la compensation et la fraction incombant respectivement à Réseau ferré de France et à la SNCF. Elle détermine également les conditions de partage entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF du coût de l'éventuelle remise en état de ces voies et de leurs équipements.

La convention de répartition peut préciser également les modalités de transfert progressif, sur une période d'un an, des responsabilités de maintenance et de gestion de ces voies, de la SNCF à l'autorité portuaire.

A défaut de signature de la convention de répartition avant les dates prévues au deuxième alinéa, l'autorité ministérielle arrête la répartition dans le respect des objectifs définis au présent article, fixe la date à laquelle la répartition entre en vigueur et le montant des compensations et coûts de remise en état incombant respectivement à l'autorité portuaire, à Réseau ferré de France et à la SNCF.

NOTA: Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, article 61 V : Les dispositions transitoires prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 précitée, telles que modifiées par la présente loi, sont applicables aux voies ferrées portuaires des ports autonomes fluviaux. Toutefois, l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer disposent, pour conclure la convention de répartition, d'un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi.

**Article 5** (Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 61)

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires sont intégrés dans le domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

L'incorporation de voies ferrées portuaires dans le réseau ferré national ou le retranchement de telles voies, à la suite de la convention ou de l'arrêté de répartition, est prononcé par décret.

Les terrains faisant l'objet de l'intégration, des incorporations ou des retranchements sont apportés en pleine propriété selon le cas à Réseau ferré de France ou à l'autorité portuaire.

Les transferts de propriété en résultant sont effectués à titre gratuit. Ils ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraires au profit d'agents de l'État ni aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités de prise en compte dans les comptes des entités intéressées de l'intégration des voies et accessoires dans leur patrimoine.

L'autorité portuaire se substitue, à la date de l'entrée en vigueur de la convention ou de l'arrêté de répartition, à Réseau ferré de France et à la SNCF dans leurs droits et obligations résultant des conventions de raccordement des installations terminales embranchées sur ces voies. Ces conventions de raccordement sont résiliées de plein droit sans indemnité un an après la mise en œuvre de la convention ou de l'arrêté de répartition.

**Article 6** (Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 61)

Jusqu'à ce que l'autorité portuaire soit en mesure d'assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou confie ces tâches à un tiers dans le cadre d'un marché public, d'une délégation de service public ou d'un contrat de partenariat et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2010, la SNCF continue à exercer cette mission selon des modalités définies par la convention ou l'arrêté de répartition.

Pendant cette période, l'autorité portuaire et la SNCF sont soumises mutuellement à un préavis de six mois avant tout changement dans l'organisation de ces prestations.

NOTA: Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, article 61 V : Les dispositions transitoires prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 précitée, telles que modifiées par la présente loi, sont applicables aux voies ferrées portuaires des ports autonomes fluviaux. Toutefois, l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer disposent, pour conclure la convention de répartition, d'un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi.

### **3.4. Indemnisation des réquisitions Code de la défense (Partie Législative)**

#### **Dispositions communes à l'ensemble des réquisitions**

##### **Section 1 : Indemnisation**

###### **Article L2234-1**

La rémunération des prestations requises, en vertu du présent livre, est assurée conformément aux prescriptions du présent chapitre.

Les indemnités dues au prestataire compensent uniquement la perte matérielle, directe et certaine que la réquisition lui impose. Elles tiennent compte exclusivement de toutes les dépenses qui ont été exposées d'une façon effective et nécessaire par le prestataire, de la rémunération du travail, de l'amortissement et de la rémunération du capital, appréciés sur des bases normales.

Aucune indemnité n'est due pour la privation du profit qu'aurait pu procurer au prestataire la libre disposition du bien requis ou la continuation en toute liberté de son activité professionnelle.

Les indemnités sont dues à compter de la prise de possession définitive ou temporaire du bien, ou du début des services prescrits. Cependant, si le prestataire justifie d'un préjudice direct, né du fait de la réquisition après la notification de l'ordre de réquisition et avant son exécution, les indemnités sont dues à compter du jour où ce préjudice est devenu effectif sous réserve des abattements qu'elles peuvent comporter.

A défaut de bases législatives ou réglementaires de détermination des prix ou des loyers, les indemnités de dépossession définitive ou temporaire sont déterminées au moyen de tous éléments, compte tenu de l'utilisation habituelle antérieure des biens requis.

La dépossession temporaire ouvre droit à une indemnité périodique de privation de jouissance. En cas de transformation d'une réquisition d'usage en réquisition de propriété, les sommes allouées pendant la dépossession temporaire à titre d'amortissement et, s'il s'agit d'une réquisition de navire, les sommes éventuellement versées au titre des réparations et de l'entretien mais non utilisées, sont déduites de l'indemnité de dépossession définitive.

Les réquisitions de services sont indemnisées, en principe, à partir des prix normaux et licites des prestations fournies. A défaut de tels prix, quand il s'agit de prestations d'entreprise, l'indemnité est déterminée d'après le prix de revient obtenu en ajoutant à l'indemnité de dépossession temporaire, calculée conformément aux dispositions de l'article L. 2234-2, le montant des charges et frais normaux d'exploitation supportés par l'entreprise pour l'exécution des services fournis.

###### **Article L2234-2**

Lorsque les immeubles requis en usage sont affectés à une exploitation en activité, l'indemnité de dépossession temporaire tient compte, le cas échéant, de la perte effective résultant de l'empêchement total ou partiel d'exploiter dans les lieux requis.

Pour apprécier la durée et l'importance de la réduction de l'activité normale de l'exploitation, il est fait état, d'une part, de ses possibilités de transfert et de reprise ultérieure d'activité, d'autre part, des résultats des trois dernières années.

Quand il s'agit d'une exploitation non agricole, et non transférable, l'indemnité de dépossession est calculée à partir de la valeur de l'ensemble des éléments de l'actif requis. S'il existe des dettes spécifiquement afférentes aux éléments corporels de cet actif, et si l'intérêt compris dans

l'indemnité ne couvre pas les charges de ces dettes, il peut être majoré, à cet effet, dans la mesure où le prestataire les acquittait normalement avec les produits de l'entreprise ; toutefois, quand les charges en cause comprennent un amortissement, celui-ci est périodiquement déduit de la valeur de l'actif.

L'amortissement compris dans l'indemnité ne s'applique qu'aux éléments corporels et ne peut dépasser le taux admis avant la réquisition pour le calcul des impôts. Si le prestataire est locataire des immeubles requis, l'intérêt et l'amortissement sont calculés sur les seuls éléments d'actif lui appartenant, et le loyer en cours pour les immeubles lui est remboursé.

Quand il s'agit d'une exploitation agricole non transférable, l'indemnité de privation de jouissance allouée au titre du sixième alinéa de l'article L. 2234-1 est majorée de façon à compenser la réduction ou l'absence de récoltes, compte tenu des productions antérieures appréciées par tous les moyens et des cours licites en vigueur dans la région pendant la durée de la réquisition. Le règlement en est opéré par période normale d'exploitation, compte tenu des usages locaux. Lorsqu'une exploitation peut être transférée en tout ou en partie hors du lieu requis, les frais de transfert directement nécessaires sont remboursés au prestataire.

### **Article L2234-3**

Dans les conditions définies par décret en Conseil d'État, des indemnités complémentaires sont allouées éventuellement, sur justifications, pour compenser des préjudices non indemnisés au titre des quatrième, cinquième, sixième et septième alinéas de l'article L. 2234-1 et au titre de l'article L. 2234-2, ou pour rembourser des frais nécessaires directement motivés par la réquisition, ainsi que des charges inévitables incombant normalement à l'usager des biens requis et acquittées par le prestataire.

### **Article L2234-4**

L'indemnité de réquisition est évaluée au jour de la dépossession définitive ou temporaire du bien ou au premier jour de l'exécution de la prestation de services ; en cas de dommages, l'indemnité compensatrice est évaluée au jour de la décision administrative qui en fixe le montant. Lorsque, après avoir requis l'usage d'un bien mobilier, l'autorité requérante étend la réquisition à la propriété de ce bien, l'indemnité de dépossession définitive est évaluée au jour où est notifiée la transformation de la réquisition, en prenant en considération l'état du bien au jour de la prise de possession temporaire.

Les indemnités autres que de dépossession définitive peuvent être révisées pour tenir compte de la variation licite des prix intervenue au cours de la période de réquisition. Des acomptes sont accordés sur demande du prestataire dans les limites et conditions définies par décret en Conseil d'État. Quand l'indemnité a été liquidée, si elle n'est pas acquittée dans les six mois de la décision administrative ou judiciaire devenue définitive, les intérêts courent de plein droit, au taux légal, à l'expiration de ce délai, sur le montant de l'indemnité due, déduction faite de l'indemnité provisionnelle ou des acomptes déjà versés au prestataire.

### **Article L2234-5**

En règle générale et chaque fois que les circonstances le permettent, des tarifs ou des barèmes d'indemnisation, établis dans le cadre de la législation sur les prix, sont définis par arrêtés conjoints du ministre de la défense, du ministre de l'économie et des finances et du ministre responsable de la

ressource, après consultation obligatoire ou sur proposition du comité consultatif prévu à l'article L. 2234-26, qui s'adjoint, à cette occasion, des représentants des organismes professionnels.

Les arrêtés sont soumis à la signature du ministre de l'économie et des finances si le représentant de ce département au comité consultatif en formule la demande.

L'indemnité de réquisition est obligatoirement déterminée conformément aux tarifs ou barèmes qui s'appliquent à la prestation. Ces tarifs ou barèmes peuvent être établis dès le temps de paix et sont révisés chaque fois que les circonstances l'exigent. Il en est établi obligatoirement pour le logement et le cantonnement ainsi que pour les véhicules automobiles. Le barème concernant le logement précise, en outre, les prestations exigibles.

#### **Article L2234-6**

Les prix de base des véhicules automobiles requis en propriété, que ceux-ci aient été ou non recensés et classés, sont déterminés, compte tenu notamment de leur année de fabrication, au moyen de barèmes.

Il peut être alloué une indemnité différente de celle qui résulte de l'application du barème pour les véhicules d'une valeur notablement supérieure ou inférieure au prix de base de ce barème. Toutefois la majoration ou la réduction ne peut dépasser le quart du prix de base et, en aucun cas, l'indemnité allouée ne peut être supérieure au prix d'un véhicule neuf du même type. Si la réquisition est opérée chez le fabricant, l'indemnité ne peut dépasser ce prix diminué de la marge consentie normalement par le fabricant aux concessionnaires.

Le cas échéant, le montant de la prime d'achat qui aurait pu être allouée, en temps de paix, par l'administration aux prestataires, en raison des caractéristiques spéciales des véhicules, est déduit de l'indemnité totale de réquisition.

#### **Article L2234-7**

La réquisition de personne réalisée sur la base des articles L. 2212-1 et L. 2212-2 n'ouvre droit à aucune indemnité autre qu'un traitement ou salaire.

Le traitement est défini par l'autorité requérante sur la base du traitement de début de l'emploi occupé ou de la fonction à laquelle cet emploi est assimilé. Aucune assimilation autre que celle résultant d'un texte exprès ne peut être décidée que par décret contresigné par le ministre intéressé et par le ministre de l'économie et des finances.

Les salaires sont définis sur la base des salaires normaux.

Les salaires ne peuvent être majorés que de primes de rendement dont le montant est déterminé, dans chaque cas particulier, par l'autorité requérante.

Les personnes dont les services sont requis bénéficient de la législation du travail et de la protection sociale, sauf dérogations imposées par les circonstances.