



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ports maritimes

ANNEXE



Table des matières

| | |
|--|----|
| TITRE PRÉLIMINAIRE..... | 7 |
| Chapitre 1. Rappel des textes de codification | 7 |
| Chapitre 1. Rappel des textes de codification | 7 |
| 1.1 Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports..... | 7 |
| 1.2 Décret n° 2014-1440 du 4 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports (extrait)..... | 7 |
| 1.3 Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l’outre-mer (extrait)..... | 7 |
| Chapitre 2. Textes relatifs à la décentralisation..... | 7 |
| 2.1 Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (extraits, article 30 et 31)..... | 7 |
| 2.2 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..... | 10 |
| 2.3 Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 modifiée portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (extrait)..... | 10 |
| 2.4 Loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République : transfert de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des ports relevant d'un département. Extrait de l’article 22..... | 12 |
| Chapitre 3. Réforme portuaire de 2008 | 14 |
| 3.1 Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 modifiée portant réforme portuaire (extraits)..... | 14 |
| 3.2 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..... | 17 |
| TITRE Ier :ORGANISATION DES PORTS MARITIMES..... | 19 |
| 1. Prise de participation des GPM (art. R. 5312-82 du CT) :..... | 19 |
| Arrêté du 2 septembre 2009 modifié 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..... | 19 |
| 2. Autres textes applicables :..... | 19 |
| 2.1 Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public (extraits) | 19 |
| 2.2 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 établissements publics de l’État (extraits)..... | 28 |
| TITRE II : DROITS DE PORT..... | 31 |
| 1. Arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d’équipement..... | 31 |
| 2. Redevances sur le navire : Article R4323-9 à Article R4323-16 du code des Transports.... | 44 |
| 3. Réductions et exemptions de la redevance maritimes : Article R. 4323-27 à Article R. 4323-30 du code des Transports..... | 46 |
| TITRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES..... | 47 |
| Chapitre Ier Dispositions générales..... | 47 |
| 1. Liste des ports maritimes AIPPP État (art. L. 5331-6) : 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..... | 47 |
| 2. Code de la Défense : Article R3223-61..... | 47 |
| 3. Code de la route : Article L330-2 (extrait):..... | 48 |
| 4. Extrait de la note technique du 2 novembre 2015 relative à la conduite à tenir en cas d'absence de notification d'arrivée des navires étrangers, avec son annexe..... | 48 |
| 6. Statistiques (article R. 5334-2) : Arrêté du 24 octobre 2012 pris en application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes (extrait)..... | 54 |
| Chapitre II Sûreté portuaire..... | 55 |
| 1. Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire..... | 55 |
| 2. Arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires..... | 58 |
| 3. 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 (article R. 5332-44)..... | 87 |
| 4. Arrêté du 2 juin 2008 fixant les conditions d'organisation des exercices et entraînements de sûreté dans les ports et les installations portuaires..... | 89 |
| 5. Arrêté du 4 juin 2008 modifié relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation..... | 91 |
| 6. 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..... | 115 |
| 7. 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) »..... | 118 |
| 8. 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 art. R. 5332-34 et R. 5332-35). | 121 |
| 9. Arrêté du 11 août 2021 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports..... | 125 |
| 10. Arrêté du 15 mai 2020 relatif à la reconnaissance et au suivi des sociétés habilitées comme organismes de sûreté..... | 128 |
| 11. Arrêté du 28 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine..... | 136 |
| 12. Arrêté du 28 mai 2021 portant application de l'article 39 de l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique..... | 139 |
| 13. Arrêté du 28 mai 2021 portant désignation du préfet chargé de la sûreté portuaire sur l'emprise du port de Bayonne..... | 140 |
| 14. Arrêté du 28 mai 2021 portant désignation du préfet chargé de la sûreté portuaire sur l'emprise du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine..... | 141 |
| TITRE IV : LES SERVICES PORTUAIRES..... | 143 |
| Chapitre 1. Les services portuaires..... | 143 |
| 1. Règlement européen sur les services portuaires : règlement (UE) 2017/352 du parlement européen et du conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services | |

| | |
|---|-----|
| portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports..... | 143 |
| Chapitre 2. Citation des principales circulaires sur le pilotage | 169 |
| Chapitre 3. Citation des principales circulaires Services annexes lamanage..... | 170 |
| TITRE V : VOIES FERRÉES PORTUAIRES..... | 171 |
| 1. Article 9 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoyant la possibilité pour les ports de devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires..... | 171 |
| 2. Article 1er 1° du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises..... | 171 |
| Titre VI : HAROPA..... | 173 |
| 1. Ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique :..... | 173 |
| 2. Décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique..... | 182 |
| 3. Décret n° 2021-619 du 19 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine..... | 186 |
| Titre VII Domanialité publique :..... | 191 |
| 1. Code général de la propriété des personnes publiques (extraits) :..... | 191 |
| Domaine public naturel et domaine public artificiel | 191 |
| Domaine public naturel et domaine public artificiel | 191 |
| Règles générales d'occupation..... | 192 |
| Dispositions applicables à l'État et à ses établissements publics..... | 203 |
| Règles particulières au domaine public de l'Etat compris dans les limites administratives des ports relevant de la compétence des collectivités territoriales..... | 205 |
| Atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public maritime : Article L2132-4.... | 206 |
| 2. Code général des collectivités territoriales (extraits) :..... | 206 |
| Titre VIII: Exploitation..... | 209 |
| Chapitre 1 : Convention de terminal..... | 209 |
| 1. Conventions de terminal GPM (art. R. 5312-83 du CT) : (Pour mémoire) Arrêté du 20 mars 2009 pris en application de l'article R. 105-4 du code des ports maritimes..... | 209 |
| Chapitre 2 : Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des n..... | 209 |
| 1.1 Arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets..... | 209 |
| 1.2 Arrêté du 11 août 2022 relatif aux opérations de dépôt de déchets dans les ports..... | 221 |
| 1.3 Arrêté du 11 août 2022 relatif au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français..... | 228 |
| 1.4 Arrêté du 11 août 2022 modifiant l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des droits de port et des redevances d'équipement..... | 234 |
| Section 1 : Liste des critères obligatoires visés au 1 du IX du présent article..... | 240 |
| Section 2 : Liste des critères facultatifs visés au 2 du IX du présent article..... | 240 |
| 1.5 Circulaire du 18 juin 2018 relative aux droits de port dans les ports maritimes : Redevance sur les déchets d'exploitation des navires | 242 |
| : https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=43634 | 242 |
| Chapitre 3 Dragage..... | 242 |
| Chapitre 3 Dragage..... | 242 |
| 1. Article 85 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue : traitement des sédiments et résidus de dragage pollués à partir du 1er janvier 2025 (disposition non codifiée). | 242 |
| Chapitre 4 chargement des containers..... | 242 |

| | |
|---|-----|
| Arrêté du 28 avril 2016 modifié relatif à la communication du chargeur à l’armateur, sur le document d’expédition, de la masse brute vérifiée d’un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime..... | 242 |
| Titre IX : Questions sanitaires et de santé publique..... | 247 |
| 1. Code de la santé publique : articles R. 3115-31 et R. 3115-36..... | 247 |
| 2. Arrêté du 30 octobre 2018 relatif à la liste des ports dans lesquels sont délivrés des certificats de contrôle sanitaire, des certificats d’exemption de contrôle sanitaire des navires et des prolongations de certificats..... | 247 |
| Titre X: PAS (Port autonome de Strasbourg)..... | 251 |
| Chapitre 1. Dispositions législatives au port autonome de Strasbourg..... | 251 |
| 1.1 Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl, signé à Strasbourg le 23 septembre 1992..... | 251 |
| 1.2 Loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 252 |
| 1.3 Loi du 14 juin 1939 tendant à approuver un deuxième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l’État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 256 |
| 1.4 Loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports..... | 256 |
| 1.5 Loi n° 93-1275 du 2 décembre 1993 autorisant l’approbation d’un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl..... | 257 |
| 1.6 Loi n° 93-1283 du 6 décembre 1993 portant approbation d’un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l’État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 257 |
| 1.7 Convention annexée à la loi du 26 avril 1924 et avenants Convention entre l’État et la Ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 257 |
| 1.8 Premier avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l’État et la Ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 270 |
| 1.9 Deuxième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l’État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 273 |
| 1.10 Troisième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l’État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 273 |
| 1.11 Quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 entre l’État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan des Strasbourg en port autonome et à l’exécution des travaux d’extension de ce port..... | 275 |
| Chapitre 2. Dispositions réglementaires particulières au port autonome de Strasbourg..... | 275 |
| 2.1 Prises de participations financières des ports autonomes de Paris et de Strasbourg : arrêté du 19 septembre 2012..... | 275 |
| 2.2 Décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg (texte consolidé au 12 avril 2014)..... | 276 |

| | |
|---|-----|
| 2.3. Décret-loi du 17 juin 1938 étendant la compétence des Conseils de Préfecture (compétence en matière de certains litiges)..... | 293 |
| 2.4. Décret du 29 juillet 1939 relatif à la révision des baux commerciaux et industriels (compétence du tribunal de Strasbourg pour certains litiges)..... | 294 |
| 2.5 Décret n° 84-413 du 30 mai 1984 portant approbation d'un avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg et modifiant le décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg..... | 294 |
| 2.6 Décret n° 94-286 du 12 avril 1994 portant modification du décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg..... | 295 |
| 2.7 Décret n° 2007-38 du 9 janvier 2007 modifiant le décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg..... | 297 |
| 2.8 Arrêté du 16 novembre 1925 relatif à la date d'entrée en fonctionnement du port autonome de Strasbourg..... | 298 |

TITRE PRÉLIMINAIRE

Chapitre 1. Rappel des textes de codification

1.1 Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

1.2 Décret n° 2014-1440 du 4 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports (extrait)

1.3 Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer (extrait)

Chapitre 2. Textes relatifs à la décentralisation

2.1 Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (extraits, article 30 et 31)

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'Etat 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, ou du groupement constitué du pétitionnaire et d'une ou de plusieurs collectivités ou groupements territorialement intéressés.

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, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts 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 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.-Paragraphe 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.

2.2 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.

2.3 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 l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 - art. 20)

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 SNCF

Réseau et SNCF Mobilités 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, SNCF Réseau et SNCF Mobilités avant le 30 juin 2016.

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 SNCF Réseau et à SNCF Mobilités. Elle détermine également les conditions de partage entre l'autorité portuaire, SNCF Réseau et SNCF Mobilités du coût de l'éventuelle remise en état de ces voies et de leurs équipements.

À 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 SNCF Réseau et à SNCF Mobilités.

Article 5 *(Modifié par l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 - art. 20)*

Les terrains transférés sont apportés en pleine propriété selon le cas à SNCF Réseau ou à l'autorité portuaire.

Les transferts de propriété en résultant sont effectués à titre gratuit. Ils ne donnent lieu à aucun versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ou d'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 SNCF Réseau et à SNCF Mobilités 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 l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 - art. 20)

La convention ou l'arrêté de répartition peuvent fixer la date à laquelle la répartition entre en vigueur et peuvent également préciser les modalités d'un transfert progressif, sur une période maximale de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la répartition, des responsabilités de maintenance ou de gestion des voies ferrées portuaires à l'autorité portuaire.

2.4 Loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République : transfert de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des ports relevant d'un département. Extrait de l'article 22

I.-La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, au plus tard au 1er janvier 2017 et dans les conditions fixées au présent article, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

Le département ou le groupement dont il est membre communique, avant le 1er novembre 2015, au représentant de l'État dans la région toutes les informations permettant le transfert du port en connaissance de cause. Il transmet ces informations à toute collectivité ou groupement intéressé par le transfert, dès réception d'une demande d'information de leur part.

Toute collectivité territoriale ou tout groupement de collectivités territoriales peut demander au département ou au groupement dont le département est membre, jusqu'au 31 mars 2016, à exercer les compétences mentionnées au premier alinéa du présent I pour chacun des ports situés dans son ressort géographique. La demande peut porter seulement sur une partie du port dès lors qu'elle est individualisable, d'un seul tenant et sans enclave et que cette partition n'est pas de nature à nuire à la sécurité de la navigation. Le département ou le groupement dont il est membre peut demander le maintien de sa compétence. La demande est notifiée simultanément à l'État et aux autres collectivités et groupements susceptibles d'être intéressés. Au cas où, pour un port déterminé, une demande a été formulée par le seul département ou groupement compétent, celui-ci bénéficie de plein droit du maintien de sa compétence. Au cas où, pour un port déterminé, aucune autre demande n'a été présentée, la collectivité ou le groupement pétitionnaire est le bénéficiaire du transfert.

Si plusieurs demandes sont présentées pour le même port, le représentant de l'Etat dans la région propose, par priorité, la constitution d'un syndicat mixte aux collectivités territoriales et aux groupements intéressés par le transfert ou l'attribution. En l'absence d'accord au terme de la concertation, le représentant de l'État dans la région désigne une collectivité ou un groupement comme attributaire de la compétence. Il peut désigner un attributaire de la compétence sur une partie seulement du port si cette partie est individualisable, d'un seul tenant et sans enclave et que cette partition n'est pas de nature à nuire aux nécessités de la sécurité de la navigation.

En l'absence de demande de transfert ou de maintien de la compétence départementale à la date du 31 mars 2016, la région sur le territoire de laquelle sont situés les ports ou les parties individualisables des ports restant à transférer est désignée bénéficiaire du transfert par le représentant de l'État dans la région.

II.-Pour chaque port transféré, un diagnostic de l'état du port, les modalités de transfert et la date d'entrée en vigueur du transfert sont fixés par une convention conclue entre le département et la collectivité territoriale ou le groupement bénéficiaire du transfert ou, à défaut de conclusion de cette convention au plus tard le 30 novembre 2016, par un arrêté du représentant de l'État dans la région.

La collectivité territoriale ou le groupement bénéficiaire du transfert succède au département dans l'ensemble des droits et obligations de celui-ci à l'égard des tiers.

Les dépendances du port qui appartiennent au domaine public du département sont transférées à titre gratuit à la collectivité territoriale ou au groupement bénéficiaire du transfert et ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Dans le cas où le département est membre d'un syndicat mixte avant le transfert, la collectivité territoriale ou le groupement bénéficiaire du transfert se substitue au département dans les droits et obligations de celui-ci au sein du syndicat.

La collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert peut, par délibération de son organe délibérant pris dans un délai de trois mois à compter de la date effective du transfert, choisir de se retirer du syndicat dans les conditions prévues à l'article L. 5721-6-2 du code général des collectivités territoriales.

III.-Une convention conclue entre le bénéficiaire du transfert et le représentant de l'Etat dans la région ou, à défaut de conclusion de cette convention au plus tard le 30 novembre 2016, un arrêté du représentant de l'État dans la région 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.

Dans les ports où les dépendances du domaine public portuaire de l'Etat sont mises à la disposition du département ou du groupement dont il est membre, ces dépendances sont mises de plein droit et à titre gratuit à la disposition du bénéficiaire du transfert de compétence.

La collectivité territoriale ou le groupement bénéficiaire du transfert peut demander ultérieurement à l'État le transfert en pleine propriété et à titre gratuit des dépendances du domaine public portuaire qui sont mises à sa disposition.

IV.-Les délégations de service public portant sur les ports faisant l'objet des transferts prévus au présent article et venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'au 31 décembre 2017.

IX.-A titre transitoire et par dérogation au 2° du VII, le département continue à entretenir et exploiter chacun des ports relevant de sa compétence jusqu'à la date de leur transfert.

Chapitre 3. Réforme portuaire de 2008

3.1 Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 modifiée portant réforme portuaire (extraits)

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. À 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 1° 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 conformément aux dispositions de l'article L. 5312-14-1 du code des transports ;

3° Si l'appel à candidature mentionné au 2° 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. À 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

À 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 incombaient 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 engagé, 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'Etat, 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, contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts 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'Etat 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.

3.2 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 :

Article 1

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.

Article 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.

TITRE Ier : ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

1. Prise de participation des GPM (art. R. 5312-82 du CT) :

Arrêté du 2 septembre 2009 modifié 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'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, 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'État,

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

Article 1

Le seuil mentionné à l'article R. 5312-82 du code des transports est fixé à 500 000 euros.

Article 2

Le directeur des services de transport, le directeur de l'Agence des participations de l'État 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. Autres textes applicables :

2.1 Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public (extraits)

Extraits applicables aux établissements portuaires de l'État listés dans son annexe II.

Titre Ier : Champ d'application

Article 1 *(Modifié par l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38)*

Sont régis par les dispositions de la présente loi les établissements publics industriels et commerciaux de l'État autres que ceux dont le personnel est soumis à un régime de droit public ainsi que les autres établissements publics de l'État qui assurent tout à la fois une mission de service public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial lorsque la majorité de leur personnel est soumise aux règles du droit privé.

Article 4 *(Modifié par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 - art. 178)*

Les établissements publics dont le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois est inférieur à 200 et qui ne détiennent aucune filiale comprenant des représentants des salariés relevant du I de l'article 8 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, ainsi que les établissements publics énumérés à l'annexe II de la présente loi, sont exclus du champ d'application des dispositions du chapitre premier du titre II.

Toutefois, les conseils d'administration ou de surveillance de ces établissements publics comprennent des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II. En dehors des cas où leur nombre est fixé par une disposition législative, celui-ci est fixé par décret en Conseil d'État. Ce nombre est au moins égal à deux et au plus au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ou de surveillance. Ce même décret pourra, si les spécificités de l'entreprise le justifient, organiser la représentation de catégories particulières de salariés au moyen de collèges électoraux distincts. Les dispositions du chapitre III sont applicables à tous les représentants des salariés.

En outre, les établissements et entreprises publics énumérés à l'annexe III de la présente loi sont exclus du champ d'application de l'ensemble des dispositions du titre II.

Les dispositions des articles 6-2, 7, 8 et 9 sont applicables aux établissements publics mentionnés au présent article.

Titre II : Démocratisation des conseils d'administration ou de surveillance

Chapitre Ier : Composition et fonctionnement des conseils

Article 6-2 *(Modifié par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 - art. 178)*

L'écart entre le nombre de femmes et le nombre d'hommes parmi les personnalités qualifiées et les représentants de l'État nommés, en raison de leurs compétences, de leurs expériences ou de leurs connaissances, administrateurs dans les conseils d'administration, les conseils de surveillance ou les organes équivalents des établissements publics mentionnés aux premier et avant-dernier alinéas de l'article 4 ne peut être supérieur à un.

Les nominations intervenues en violation du premier alinéa du présent article sont nulles, à l'exception des nominations d'administrateurs appartenant au sexe sous-représenté au sein du conseil. Cette nullité n'entraîne pas la nullité des délibérations du conseil d'administration, du conseil de surveillance ou de l'organe équivalent.

Article 7 *(Modifié par la loi n°2001-420 du 15 mai 2001 - art. 141)*

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires, qui lui sont applicables, le conseil d'administration ou de surveillance délibère sur les grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'activité de l'entreprise, notamment, le cas échéant, sur le contrat de plan ou d'entreprise, avant l'intervention des décisions qui y sont relatives.

Le conseil d'administration ou le directoire, après avis du conseil de surveillance, fixe les modalités de consultation des institutions représentatives du personnel sur les plans établis par l'entreprise en vue de la conclusion d'un contrat de plan élaboré en application de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification ou d'un contrat d'entreprise élaboré en application de l'article 140 de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques.

Article 8

Le conseil d'administration ou de surveillance se réunit en séance ordinaire sur convocation du président et examine toute question inscrite à l'ordre du jour par le président ou le conseil statuant à la majorité simple.

Toutefois, le tiers au moins des membres du conseil d'administration ou de surveillance peut, en indiquant l'ordre du jour de la séance, convoquer le conseil si celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Article 9

Les membres du conseil d'administration ou de surveillance disposent des moyens nécessaires à l'exercice de leur mandat et, notamment, de locaux dotés du matériel nécessaire à leur fonctionnement ainsi que des moyens de secrétariat.

Le conseil d'administration ou de surveillance définit ces moyens et fixe les conditions d'accès de ses membres dans les établissements de l'entreprise.

Chapitre II : Élection des représentants des salariés

Article 14 *(Modifié par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 - art. 178)*

Les représentants des salariés sont élus, dans chacune des entreprises relevant de la présente loi, par les salariés qui remplissent les conditions requises pour être électeur au comité d'entreprise ou à l'organe en tenant lieu soit dans l'entreprise elle-même, soit dans l'une de ses filiales comprenant des représentants des salariés relevant du I de l'article 8 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 précitée, dont le siège social est fixé sur le territoire français.

Article 15 *(Modifié par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 - art. 178)*

Sont éligibles au conseil d'administration ou de surveillance d'une des entreprises mentionnées à l'article 1er, les électeurs âgés de dix-huit ans accomplis, travaillant dans cette entreprise ou l'une de ses filiales comprenant des représentants des salariés relevant du I de l'article 8 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 précitée, et ayant travaillé pendant une durée d'au moins deux ans au cours des cinq dernières années soit dans ladite entreprise, soit dans l'une de ses filiales, soit dans une société dont ladite entreprise est une filiale, soit dans une société ayant fusionné avec elle.

Est réputé travailler ou avoir travaillé dans une entreprise le salarié de cette entreprise qui exerce ou a exercé des fonctions de permanent syndical avec ou sans suspension du contrat de travail.

Article 16 *(Modifié par 'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38)*

L'élection a lieu au scrutin secret, de liste, avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne et sans panachage.

Toutefois, un siège est réservé aux ingénieurs, chefs de service et cadres administratifs, commerciaux ou techniques assimilés sur le plan de la classification et est attribué à la liste ayant obtenu le plus de voix dans cette catégorie, sous réserve que cette liste comporte au moins un candidat appartenant à ladite catégorie. Ce siège est, le cas échéant, imputé sur le ou les sièges déjà obtenus par la liste bénéficiaire.

L'élection a lieu le même jour, pendant le temps de travail, pour l'ensemble du corps électoral tel qu'il est défini pour chaque entreprise à l'article 14.

La participation des salariés au scrutin ne peut donner lieu à aucune diminution de rémunération.

Les suffrages peuvent être recueillis par correspondance dans des conditions fixées par décret.

Lorsque le nom d'un candidat a été raturé, les ratures ne sont pas prises en compte si leur nombre est inférieur à 10 p. 100 des suffrages valablement exprimés en faveur de la liste sur laquelle figure ce candidat ; dans ce cas, et sous réserve de l'application éventuelle du deuxième alinéa du présent article, les candidats sont déclarés élus dans l'ordre de présentation.

Les candidats venant sur une liste immédiatement après le dernier candidat élu sont appelés à remplacer les représentants élus sur cette liste dont le siège deviendrait vacant pour quelque cause que ce soit, sauf en cas de renouvellement du conseil d'administration ou de surveillance dans les conditions prévues à l'article 13.

Si la liste concernée ne suffit plus à pallier les vacances, les sièges non pourvus demeurent vacants jusqu'à l'élection suivante.

Toutefois, dans l'hypothèse où le nombre des vacances dépasse la moitié des sièges, une élection partielle est organisée sauf dans les six derniers mois du mandat, conformément aux dispositions du chapitre II du titre II.

Article 17 *(Modifié par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 - art. 178)*

Les listes des candidats présentées aux suffrages des salariés doivent répondre aux conditions suivantes :

1. Comporter un nombre de candidats égal à une fois et demie le nombre de sièges à pourvoir ;

1 bis.-Être composées alternativement d'un candidat de chaque sexe sans que, sur chacune des listes, l'écart entre le nombre des candidats de chaque sexe ne puisse être supérieur à un (1) ;

2. Présenter, en annexe, un ensemble de propositions d'orientation pour l'administration ou le contrôle de la gestion ;

3. Avoir recueilli la signature :

- soit d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives sur le plan national ;

- soit de délégués du personnel, de membres des comités d'entreprise ou d'établissement ou des organes en tenant lieu, titulaires et suppléants, exerçant ces fonctions ou ayant exercé celles-ci lors du précédent exercice, travaillant dans l'entreprise ou, le cas échéant, dans l'une de ses filiales comprenant des représentants des salariés relevant du I de l'article 8 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 précitée et élus par le corps électoral habilité à désigner les représentants des salariés. Leur nombre doit être égal au moins à 10 p. 100 du nombre actuel d'élus à ces instances.

Nul ne peut être inscrit sur plus d'une liste à peine de nullité de ses candidatures.

Article 18

L'élection a lieu au plus tard quinze jours avant la date de renouvellement du conseil d'administration ou du conseil de surveillance. Les candidatures sont déposées au siège social de l'entreprise au plus tard un mois avant la date de l'élection.

En cas de renouvellement d'un conseil d'administration ou de surveillance dans son ensemble en application de l'article 13 de la présente loi, l'élection a lieu au cours de la quatrième semaine qui suit la révocation. Les listes doivent être déposées quinze jours au moins avant la date de l'élection.

Article 19 *Modifié par l'ordonnance n°2019-964 du 18 septembre 2019 - art. 35 (VD)*

Les contestations relatives à l'électorat, à l'éligibilité et à la régularité des opérations électorales sont de la compétence du tribunal judiciaire. Ce tribunal statue en dernier ressort. La décision peut être déférée à la Cour de cassation. Lorsqu'une contestation rend indispensable le recours à une mesure d'instruction, les dépenses afférentes à cette mesure sont à la charge de l'Etat.

L'annulation d'une élection n'entraîne pas la nullité des délibérations du conseil d'administration ou de surveillance auxquelles a pris part le représentant des salariés dont l'élection a été annulée.

En cas d'annulation totale des élections, une nouvelle élection a lieu au cours de la quatrième semaine qui suit l'annulation. Les listes doivent être déposées quinze jours au moins avant la date du scrutin.

Article 20

Les règles relatives à l'organisation des élections, à la campagne électorale et au déroulement du scrutin sont déterminées par décret en Conseil d'État.

Chapitre III : Statut des représentants des salariés

Article 21 *(Modifié par l'Ordonnance n°2000-912 du 18 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 21 septembre 2000)*

Les représentants des salariés ont les mêmes droits et obligations que les autres membres du conseil d'administration ou de surveillance. Ils sont soumis à toutes les dispositions applicables à ces derniers sous réserve des dispositions spécifiques de la présente loi.

Les articles L. 225-22, L. 225-25 à L. 225-26 et L. 225-72 à L. 225-73 du code de commerce ne leur sont pas applicables. Les dispositions des articles L. 225-43 et L. 225-91 du même code ne sont pas applicables aux prêts qui leur sont consentis par la société en application des dispositions de l'article L. 313-1 du code de la construction et de l'habitation.

Article 22 *(Modifié par l'Ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38)*

Le mandat de membre du conseil d'administration ou de surveillance des représentants des salariés est gratuit, sans préjudice du remboursement par l'entreprise des frais exposés pour l'exercice dudit mandat.

Lorsque leur responsabilité d'administrateur est mise en cause, elle s'apprécie en tenant compte du caractère gratuit de leur mandat. En aucun cas, ils ne peuvent être déclarés solidairement responsables avec les autres administrateurs.

Lorsque leur responsabilité de membre du conseil de surveillance est mise en cause, elle s'apprécie en tenant compte du caractère gratuit de leur mandat.

Article 23

Le mandat d'administrateur ou de membre du conseil de surveillance d'un représentant des salariés est incompatible avec toute autre fonction de représentation des intérêts du personnel à l'intérieur de l'entreprise ou de ses filiales, notamment avec les fonctions de délégué syndical, de membre du

comité d'entreprise, de délégué du personnel ou de membre du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

Le ou les mandats susvisés et la protection y afférente prennent fin à la date d'acquisition du nouveau mandat.

Le mandat d'administrateur ou de membre du conseil de surveillance d'un représentant des salariés est également incompatible avec l'exercice des fonctions de permanent syndical, au sens du second alinéa de l'article 15 de la présente loi. En cas d'élection au conseil d'administration ou de surveillance d'un salarié exerçant des fonctions de permanent syndical, il est mis fin à de telles fonctions et l'intéressé réintègre son emploi.

Article 24

Le mandat des représentants des salariés au conseil d'administration ou de surveillance prend fin de plein droit lorsque ces représentants ne remplissent plus les conditions d'éligibilité prévues à l'article 15. Le président du conseil d'administration ou le directoire pourvoit dans ce cas au remplacement des représentants des salariés dans les conditions définies à l'article 16.

Article 25 *(Modifié par l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38)*

Tout représentant des salariés peut être révoqué pour faute grave dans l'exercice de son mandat d'administrateur ou de membre du conseil de surveillance par jugement du président du tribunal judiciaire statuant selon la procédure accélérée au fond à la demande de la majorité des membres du conseil dont il est membre.

Article 26

Le chef d'entreprise est tenu de laisser aux représentants des salariés le temps nécessaire à l'exercice de leur mandat.

Ce temps, qui ne peut, pour chaque représentant, être inférieur à quinze heures par mois ni supérieur à la moitié de la durée légale de travail, est déterminé en tenant compte de l'importance de l'entreprise, de ses effectifs et de son rôle économique. Ce temps est, de plein droit, considéré comme temps de travail et payé à l'échéance normale. En cas de contestation par l'employeur de l'usage fait du temps ainsi alloué, il lui appartient de saisir le conseil de prud'hommes.

Les statuts de l'entreprise doivent fixer les dispositions relatives au crédit d'heures des représentants des salariés.

Le temps passé par les membres du conseil d'administration ou de surveillance aux séances n'est pas déduit du crédit d'heures prévu aux alinéas précédents.

Article 27

Le conseil d'administration ou de surveillance arrête un programme de formation à la gestion des entreprises destiné aux représentants des salariés nouvellement élus. Le temps passé à cette formation n'est pas imputé sur le crédit d'heures alloué à l'article 26. Son coût est à la charge de l'entreprise dans laquelle ils sont membres du conseil d'administration ou de surveillance et n'est pas pris en compte dans le calcul des sommes consacrées à la formation continue prévues au titre V du livre IX du code du travail.

Article 28

Il est interdit à l'employeur de prendre en considération le fait qu'un salarié siège dans un conseil d'administration ou de surveillance ou le comportement de celui-ci dans l'exercice de son mandat, lorsque les décisions qu'il prend sont susceptibles d'affecter le déroulement de la carrière de ce salarié.

Toute modification substantielle du contrat de travail d'un représentant des salariés est soumise pour avis au conseil d'administration ou de surveillance.

Article 29 (abrogé)

Titre III : Droits nouveaux des salariés

Titre IV : Dispositions diverses

Article 36 (*Modifié par la loi n°2013-403 du 17 mai 2013*)

Dans les entreprises mentionnées à l'article 1er, il peut être institué une commission consultative dans chaque établissement de plus de 200 salariés. Cette commission est composée :

-de représentants de la commune, du conseiller départemental du canton et des parlementaires intéressés ;

-de représentants du comité d'établissement ou du comité d'entreprise.

Elle est présidée par le chef d'établissement assisté de collaborateurs choisis par lui.

Elle se réunit, au moins une fois par an, sur convocation du chef d'établissement. Il est établi un ordre du jour qui est arrêté après consultation des deux autres catégories de membres. Cet ordre du jour porte sur les conséquences de l'implantation de l'établissement sur l'environnement et la vie locale ainsi que sur l'harmonisation des actions culturelles et sociales.

Article 37 (*Modifié par l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38*)

Les entreprises soumises aux dispositions de la présente loi restent soumises aux dispositions législatives, conventionnelles ou statutaires qui leur sont applicables en tant qu'elles ne sont pas contraires à la présente loi.

Ces entreprises favorisent la liberté d'expression des salariés, notamment par la liberté d'affichage. Les modalités d'exercice de ces droits sont arrêtées par le conseil d'administration ou de surveillance.

Les dispositions de l'article 5 de la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970, de l'article 5 de la loi n° 73-9 du 4 janvier 1973 et de l'article 11 de la loi n° 73-8 du 4 janvier 1973 sont abrogées ;

Par dérogation aux dispositions de l'article 14 de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat déterminera les modalités de participation des salariés des Houillères de bassin à l'élection des représentants des salariés au conseil d'administration des Charbonnages de France.

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités suivant lesquelles il sera procédé à l'élection des représentants des salariés aux conseils d'administration d'Electricité de France et de Gaz de France

en tenant compte de l'existence des services communs à ces deux établissements tels que prévus par la loi n° 46-628 du 4 avril 1946 portant nationalisation de l'électricité et du gaz.

En ce qui concerne le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, les dispositions de l'article 7 de la présente loi s'appliquent sous réserve des attributions du comité de l'énergie atomique et du comité mixte compétent pour les programmes d'armement nucléaire, définies par décret en Conseil d'État.

Après le 3° de l'article 22 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination et à la récupération des déchets (1), il est ajouté un alinéa ainsi rédigé : (dispositions modificatrices).

Article 38 (abrogé)

Article 39

Les dispositions du titre II de la présente loi sont d'ordre public. Le conseil d'administration ou de surveillance des entreprises visées à l'article 1er en fixe la date d'application. Celle-ci ne peut être postérieure au 30 juin 1984, sauf dans les entreprises mentionnées aux 4 et 5 de l'article 1er dont l'effectif est inférieur à 1.000, pour lesquelles cette limite est fixée au 30 juin 1985.

Les conseils d'administration mis en place en application des articles 7, 22 et 35 de la loi de nationalisation n° 82-155 du 11 février 1982 restent en fonctions jusqu'à la date de la première réunion des conseils prévus dans la présente loi.

Les statuts des entreprises régies par la présente loi doivent, dans les mêmes délais, être mis en conformité avec ces dispositions.

Les dispositions du chapitre II du titre II de la présente loi sont applicables à l'établissement public industriel et commercial "Société nationale des chemins de fer français" au terme du premier mandat de cinq ans des membres du conseil d'administration de l'établissement public en fonction à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 40 *(Modifié par l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 - art. 38)*

Lorsqu'une entreprise entre, pour quelque cause que ce soit, dans le champ d'application de la présente loi, tel qu'il est défini à l'article 1er du titre Ier, et lorsqu'une entreprise vient à dépasser en moyenne pendant vingt-quatre mois consécutifs les seuils définis au premier alinéa de l'article 4, les dispositions de la présente loi relatives à la composition des conseils d'administration ou de surveillance sont applicables dans un délai de trois mois.

Toutefois, le conseil d'administration ou le conseil de surveillance d'un établissement public qui est nouvellement créé peut valablement siéger avant l'élection des représentants des salariés.

Dans un délai maximum de deux ans à compter de la première réunion du conseil ainsi constitué, il doit être procédé à l'élection des représentants des salariés appelés à compléter ce conseil. Par dérogation aux dispositions de l'article 15, l'ancienneté nécessaire pour être éligible est alors réduite à six mois.

Article 40-1 *(Création Loi n°85-772 du 25 juillet 1985 - art. 70 () JORF 26 juillet 1985)*

Sous réserve de l'application des dispositions de l'article 40, une élection est organisée pour procéder à une nouvelle désignation des représentants des salariés au conseil d'administration ou de

surveillance d'une entreprise régie par les dispositions du titre II lorsque les effectifs de cette entreprise augmentent de plus de 33 p. 100 du fait d'une opération ne revêtant pas un caractère manifestement provisoire et entraînant, par application de l'article L. 122-12 du code du travail, le transfert des contrats de travail de salariés employés par une autre entreprise relevant également du titre II de la présente loi.

L'élection des nouveaux représentants des salariés a lieu dans les six mois suivant la date à laquelle est réalisée cette opération.

Ces représentants n'exercent leurs fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité du conseil.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsque l'opération est réalisée dans les douze mois précédant le renouvellement de la totalité du conseil.

Article 40-2 (abrogé)

Article 41

Les négociations en vue de la conclusion des accords prévus aux articles L. 412-23 et L. 462-3 du code du travail doivent être engagées dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Elles doivent être engagées dans le même délai lorsque, par la suite, une entreprise vient à entrer dans le champ d'application de la loi.

Lorsque l'employeur prend l'initiative de la négociation, il en informe toutes les organisations syndicales de salariés représentatives dans l'entreprise.

Toute organisation syndicale représentative dans l'entreprise peut demander à l'employeur que soient engagées les négociations prévues au premier alinéa du présent article. Dans les quinze jours qui suivent la demande formulée par cette organisation syndicale, l'employeur doit en informer les autres organisations syndicales et convoquer les parties à la négociation. L'employeur qui contrevient à cette obligation est passible des peines prévues à l'article L. 471-2 du code du travail.

Article 42

Pour apprécier les effectifs des salariés pris en compte au sens de la présente loi, il est fait application de l'article L. 431-2 du code du travail.

La présente loi est applicable aux salariés employés sur le territoire français même s'ils sont détachés à l'étranger à titre temporaire.

Article 43

Dans tous les cas où une entreprise sort du champ d'application de la présente loi, les accords mentionnés à l'article 41 demeurent en vigueur, sous réserve des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 132-8 du code du travail.

Article 44

Lorsque le nombre de salariés d'une entreprise visée à la présente loi devient inférieur aux seuils prévus à l'article 1er pendant vingt-quatre mois consécutifs, les dispositions du titre II cessent de s'appliquer à l'issue de cette période.

Lorsque le nombre de salariés employés en moyenne au cours des vingt-quatre derniers mois dans une entreprise visée à la présente loi devient inférieur aux seuils prévus aux articles 4, 6 et 16, la

représentation des salariés au conseil d'administration ou de surveillance est maintenue jusqu'au terme du mandat de cinq ans en cours.

Article 45

Il est fait état de l'application des dispositions du chapitre Ier du titre III de la présente loi, art. 31 et 32 : dans le rapport mentionné à l'article 10 de la loi n° 82-689 du 4 août 1982 relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise.

Le Gouvernement adressera au Parlement tous les deux ans un rapport relatif à l'application du titre Ier de la présente loi. Le premier rapport sera adressé au plus tard le 31 décembre 1984.

2.2 Décret n° 2010-1035 du 1^{er} septembre 2010 relatif à la durée des mandats des dirigeants et au fonctionnement des organes de direction de certains établissements publics de l'État (extraits)

CHAPITRE IER : DURÉE DES MANDATS DES DIRIGEANTS (Articles 1 à 2)

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'État 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'État 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'État.

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.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 9

I. - Le décret n° 79-153 du 26 février 1979 relatif à la durée des fonctions des présidents et de certains dirigeants des établissements publics d'État, des entreprises nationalisées et sociétés nationales et de certains organismes publics est abrogé.

Les dispositions réglementaires ayant fixé, avant l'entrée en vigueur du présent décret, une durée supérieure à cinq ans pour les fonctions mentionnées à l'article 1er demeurent applicables ; elles ne peuvent être modifiées que par décret en Conseil d'État et en conseil des ministres.

TITRE II : DROITS DE PORT

1. Arrêté du 15 octobre 2001 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'État 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/m³ 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

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 1o de l'article 1er :

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 États membres de l'Union européenne ou des États 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 prévue 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.

Article 11

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.

Section 5

Redevance sur les déchets d'exploitation des navires

*[POUR CETTE SECTION SE REPORTER AU TITRE VIII « EXPLOITATION » - CHAPITRE 2
INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRE POUR LE DÉPÔT DES DÉCHETS DES NAVIRES]*

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 I I I

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.

Fait à Paris, le 15 octobre 2001.

2. Redevances sur le navire : Article R4323-9 à Article R4323-16 du code des Transports

Section 1 : Ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et de la Moselle

Sous-section 2 : Redevance sur le navire

Article R4323-9 - Sauf pour le cas particulier des aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi, en fonction de ses caractéristiques physiques, par la formule ci-après :
 $V = L \times b \times Te$

dans laquelle V est exprimé en mètres cubes, L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximal d'été, et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximal du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à :

Vous pouvez consulter la formule dans le JO n° 73 du 27/03/2013 texte numéro 47 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130327&numTexte=47&pageDebut=05151&pageFin=05216

Article R4323-10 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Pour les aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi selon la formule de l'article R. 4323-9 en prenant forfaitairement un tirant d'eau égal à un mètre.

Article R4323-11 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - La redevance fluviale et la redevance maritime sont fixées dans chaque port par mètre cube ou fraction de mètre cube. Elles comprennent un taux pour les navires n'effectuant au port que des opérations de soutage ou d'avitaillement et, pour les autres navires, des taux variant selon les types de navires et les genres de navigation énumérés aux articles R. 4323-12 et R. 4323-13.

Les tarifs fixés pour chaque port peuvent prévoir des réductions de ces taux pour des catégories de navires appartenant à un même type afin de tenir compte de leurs caractéristiques particulières de taille, de structure et d'équipement et du coût du service rendu par le port qui en découle.

Article R4323-12 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Les types de navires mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

1° Navires à passagers ;

2° Navires transbordeurs ;

3° Navires transportant des hydrocarbures liquides ;

4° Navires transportant des gaz liquéfiés ;

5° Navires transportant principalement des marchandises liquides en vrac autres qu'hydrocarbures ;

6° Navires transportant des marchandises solides en vrac ;

7° Navires réfrigérés ou polythermes ;

8° Navires de charges à manutention horizontales ;

9° porte-container ;

10° Navires porte-barges ;

11° Aéroglisseurs ;

12° Hydroglisseurs,

13° Navires autres que ceux désignés ci-dessus.

Article R. 4323-13 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Les genres de navigation (selon la zone de provenance ou de destination) mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

1° France métropolitaine, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon ;

2° Cabotage international ;

3° Long cours.

Article R. 4323-14 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Un navire est classé en fonction de son utilisation dominante lorsque, en raison de son chargement, il relève de plusieurs types à la fois ; les unités prises en compte pour cette appréciation sont respectivement le passager et la tonne de marchandises.

Toutefois, les tarifs pris pour chaque port peuvent prévoir la possibilité de classer certains navires en fonction de leur aménagement, indépendamment de leur chargement.

Article R. 4323-15 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - La redevance fluviale est liquidée distinctement à raison des opérations d'entrée et des opérations de sortie en fonction de la provenance et de la destination du navire. L'ensemble des droits ainsi calculés fait l'objet d'une perception unique, par touchée du navire au port.

Lorsqu'un navire, à l'entrée ou à la sortie, ne débarque, n'embarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, la redevance fluviale n'est liquidée et perçue qu'une fois, à la sortie ou à l'entrée, selon le cas. Lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement, la redevance sur le navire n'est liquidée et perçue qu'une fois à la sortie.

Article R. 4323-16 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Pour la détermination des zones de provenance ou de destination, il est tenu compte :

- 1° A l'entrée, du port d'embarquement des marchandises ou des passagers débarqués ou transbordés
- 2° A la sortie, du port déclaré comme celui du débarquement des marchandises ou des passagers embarqués ou transbordés.

Lorsque les marchandises et les passagers d'un même navire sont embarqués ou débarqués dans plusieurs ports n'appartenant pas à la même zone, il est tenu compte, pour le calcul de la redevance fluviale, de la zone la plus éloignée.

Article R. 4323-17 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Les dispositions de l'article R. 4323-16 relatives à la détermination de la zone de provenance et de destination du navire sont applicables à la redevance maritime.

Article R. 4323-18 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - La redevance fluviale et la redevance maritime doivent être payées, ou garanties avant le départ du navire.

3. Réductions et exemptions de la redevance maritimes : Article R. 4323-27 à Article R. 4323-30 du code des Transports

Article R. 4323-27 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance maritime peuvent être réduits, en fonction du nombre de fois où la ligne remonte le fleuve, par le tarif fixé dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3.

Article R. 4323-28 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute en provenance ou à destination de la France continentale ou de la Corse, les taux de la redevance maritime sont réduits de moitié.

Article R. 4323-29 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - Des réductions de la redevance maritime peuvent également être accordées par les tarifs fixés dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3 aux navires en provenance de la Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte, de La Réunion, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ou aux navires de croisières.

Article R. 4323-30 (créé par le décret n° 2013-253 du 25 mars 2013) - La redevance maritime n'est pas due pour les navires affectés au pilotage, au sauvetage et au remorquage ainsi que pour les bâtiments de servitude.

TITRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES

Chapitre I^{er} Dispositions générales

1. Liste des ports maritimes AIPPP État (art. L. 5331-6) : 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

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. Code de la Défense : Article R3223-61

Article R3223-61 *(créé par l'article 10 du décret n° 2013-779 du 27 août 2013 modifiant diverses dispositions réglementaires du code de la défense. Procédure de délimitation des ports militaires)* - Un port militaire est une zone militaire au sens de l'article [R. 2361-1](#), comprenant des terrains, des quais, des installations, des équipements et des plans d'eau affectés à l'autorité militaire.

Les limites du port militaire sont fixées, côté terre comme côté mer, par le ministre de la Défense.

Lorsque le plan d'eau du port militaire inclut un accès nautique à un port maritime civil contigu, la décision du ministre ne peut intervenir qu'après avis de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de ce port, mentionnées aux articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports.

Cette délimitation est établie sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux zones maritimes et fluviales de régulation prévues à l'article L. 5331-1 du code des transports.

La demande d'avis sur la délimitation du port militaire comporte le projet de règlement d'usage de la zone, qui doit prendre en compte les impératifs d'accès au port maritime civil attenant.

3. Code de la route : Article L330-2 (extrait):

I.-Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées :

.....

15° Aux agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques ainsi qu'aux articles L. 2241-1, L. 4321-3, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports habilités à dresser procès-verbal de contravention de grande voirie en application de ces mêmes codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation.

4. Extrait de la note technique du 2 novembre 2015 relative à la conduite à tenir en cas d'absence de notification d'arrivée des navires étrangers, avec son annexe.

Références réglementaires

- 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 et d'information

La notification de l'arrivée des navires est une obligation prévue par l'article 4 de la directive 2002/59/CE. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un de nos ports doit notifier son arrivée à l'autorité portuaire au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

L'article 25 de la directive prévoit également que les États établissent un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction aux dispositions nationales prises en application de la directive.

- Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

La notification de l'arrivée de navires 72 heures à l'avance est une obligation prévue par l'alinéa 1 de l'article 9 de la directive 2009/16/CE pour les navires susceptibles d'être soumis à inspection renforcée tels que définis à l'article 14. Ce dernier, en son alinéa 2, précise également, que l'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoit suffisamment de temps pour que l'inspection renforcée puisse être menée ; le navire doit rester au port jusqu'à la fin de l'inspection sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté.

L'annexe III de la directive précise le format de l'inspection mais aussi le délai de notification, soit 72 heures avant l'arrivée du navire au port ou au mouillage ou, si le voyage doit durer moins de 3 jours, avant que le navire ne quitte le port ou le mouillage précédent.

Enfin, l'article 34 de la directive prévoit que les États établissent un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction aux dispositions nationales prises en application de la directive.

Ces dispositions ont été transposées par le dispositif législatif et réglementaire suivant :

Code des transports :

- articles L5243-1 et L5243-2-1 du code des transports : personnes habilitées à constater les infractions
- article L5241-4-3 du code des transports : contrôle par l'État du port
- article L5241-7 du code des transports : personnes habilitées
- article R5333-4 du code des transports : obligation de notification de l'arrivée au port

Décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution :

- article 25-3 : personnes habilitées aux visites de sécurité
- article 41-7 : personnes habilitées pour les visites au titre du contrôle par l'État du port
- article 41-8 : possibilité d'ajournement du départ du navire
- article 58 : qualification de l'infraction d'obstacle à l'accomplissement d'un contrôle

Arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé ;
Division 150, relative au contrôle des navires étrangers par l'État du port en France métropolitaine, du règlement annexé à l'arrêté précité.

Obligation de notifier son arrivée au port

L'exploitant, l'agent ou le capitaine de tout navire de commerce de plus de 300 UMS ou yacht commercial de plus de 45 m doit notifier son arrivée à l'autorité portuaire 24 heures à l'avance. Si le voyage doit durer moins de 24 heures, la notification doit être transmise, au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent.

L'exploitant, l'agent ou le capitaine des navires susceptible d'être soumis à une inspection renforcée doivent notifier leur arrivée 72 heures à l'avance. Les navires susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée sont :

- les navires qui présentent un profil de risque élevé et qui n'ont pas été inspectés au cours des cinq derniers mois,
- les navires à passagers, les pétroliers, les vraquiers navires citerne pour gaz ou produits chimiques, de plus de douze ans, qui présentent un profil de risque normal et qui n'ont pas été inspectés au cours des dix derniers mois, ou
- les navires à passagers, les pétroliers, les vraquiers, les navires citerne pour gaz ou produits chimiques, de plus de douze ans, qui présentent un profil de risque faible et qui n'ont pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois.

Lors du ciblage des navires, il apparaît dans l'application THETIS si le navire est soumis ou non à inspection renforcée (page « allocation », onglet « ship calls » dans l'exemple ci-dessous).

| Ship Calls | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|-----------|------------|---------|-------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------|----------------------|
| Allocate Postpone Justify Miss | | | | | | | | | | | |
| | | Situation | Inspectors | IMO | Alert | Name | Flag | Ship type | Current Priority | EI ▲ | Port |
| | ★ | Actions | | 9416164 | | CIDO PACIFIC | Panama | Bulk carrier | PII | Optional | Rouen (GPM) FRURO |
| | ★ | Actions | | 9277092 | | LEENI | Cyprus | Chemical tanker | PII | Optional | Rouen (GPM) FRURO |
| | ★ | Actions | | 9126273 | | PRINCESS NAOMI | Isle of Man, UK | Chemical tanker | PII | Mandatory | Rouen (GPM) FRURO |
| | ★ | Actions | | 9010955 | | MARY WONSILD | Italy | Chemical | | | Rouen (GPM) |

Dans l'exemple ci-dessus, seul le « PRINCESS NAOMI » est concerné.



Si le voyage doit durer moins de 72 heures, la notification doit être transmise, au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent.

Les navires ayant obligation de notifier leur arrivée 72h à l'avance sont également tenus de notifier leur arrivée 24h à l'avance.

Si le centre de sécurité des navires (CSN) détecte un navire qui n'a pas notifié son arrivée 24h à l'avance, ou 72h à l'avance pour les navires concernés, la capitainerie doit être interrogée.

En effet, préalablement à toute mise en œuvre de la procédure de constatation d'infraction à l'obligation de notification, il convient de consulter la capitainerie afin qu'elle certifie la disponibilité du système d'information portuaire au moment de l'envoi du message par le navire et l'absence de notification dans les délais réglementaires par ce dernier.

En guise d'aide à la décision, THETIS permet d'identifier les navires dont le message de notification d'arrivée (ETA) est arrivé en retard dans THETIS (page « Port call », onglet « Reporting obligations »).

| Ship | | | | | | | Actual Port Call | | | | | |
|------|---------|-------|--------------------|----------|---|-----|------------------|---|------------------|------------------|------------------|--------|
| | IMO | Alert | Name | Flag | P | SRD | Port | A | Sent At | ETA | ATA | Reason |
| | 9316364 | | SHEHAB ALMUHEDDINE | Panama | | HRS | Rouen (GPM) | | 28/11/2013 11:27 | 30/11/2013 01:16 | 29/11/2013 20:55 | 72H |
| | 9204764 | | SEATURBOT | Germany | | LRS | Rouen (GPM) | | 19/11/2013 09:07 | 20/11/2013 10:58 | 20/11/2013 10:20 | 72H |
| | 9145700 | | MATHAWEE NAREE | Thailand | | SRS | Rouen (GPM) | | 18/11/2013 10:58 | 20/11/2013 07:00 | 20/11/2013 04:30 | 72H |

Attention, cet outil, fourni par THETIS, ne doit pas être utilisé comme un « détecteur » de navires n'ayant pas notifié dans les délais réglementaires : l'application informatique communautaire ne vérifie pas si la durée du voyage du navire était inférieure à 24h, si le port d'escale n'a été connu que tardivement par l'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire, ou si un délai non-imputable au navire a été créé entre le moment où il a notifié son port d'arrivée et la réception de cette information dans THETIS.

Un message « facteur imprévu » peut également être créé directement dans l'onglet « Reporting obligations ».

Procédure de constatation de l'infraction de retard ou d'absence de notification

Les sanctions doivent être proportionnées aux conséquences de l'infraction.

La constatation d'un défaut d'émission de notification d'arrivée 24 heures à l'avance, ou 72 heures à l'avance pour les navires concernés, impose la création d'un message « facteur imprévu » dans THETIS. Si un tel message est créé dans l'application informatique communautaire, dans la mesure du possible, le navire concerné pourra être inspecté lors de son escale.

Toutefois, les cas suivants de retard ou d'absence de notification imposent, après la création du message « facteur imprévu » dans THETIS, l'inspection du navire concerné :

- la constatation de retard ou d'absence de notification 72 heures à l'avance (ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 72 heures) pour un navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et éligible à une inspection obligatoire (P1) ;
- la constatation de retard ou d'absence de notification 24 heures à l'avance (ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures) pour un navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée (qu'il soit P1 ou P2) ;
- la constatation de retard ou d'absence de notification 24 heures à l'avance (ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures) pour un navire éligible à une inspection obligatoire (P1) ;

L'absence de communication des informations d'escales de la part de l'exploitant ou du capitaine d'un navire peut représenter un obstacle à l'accomplissement de l'inspection et constituer, en tant que telle, une infraction pénale (Art 58 du D84-810). Ainsi en cas d'absence de notification d'arrivée des navires de priorité I et de profil de risque élevée, le Parquet pourra être saisi. En tant que de besoin le bureau SM3 assurera la coordination de la procédure pénale.

Ajournement d'appareillage :

Pour disposer du temps nécessaire à la conduite de l'inspection, conformément au code des transports, article L.5241-5 et au décret 84-810 modifié, article 41-8, alinéa V, le chef du centre de sécurité des navires a la possibilité d'ajourner le départ d'un navire qui n'a pas notifié dans les délais réglementaires.

Dans le cas où l'ajournement est nécessaire, il doit, dans les plus brefs délais, le notifier au capitaine et en informer la capitainerie. La durée de l'ajournement d'appareillage ne peut pas être supérieure à soixante-douze heures à compter de l'arrivée du navire. La décision d'ajournement d'appareillage est levée à l'issue de l'inspection.

Une copie de la décision d'ajournement d'appareillage est transmise au bureau SM3.

Afin de faciliter la mise en œuvre de la procédure d'ajournement d'appareillage, les chefs de centre de sécurité des navires peuvent se référer au document joint en annexe.

Annexe à la note technique relative à la conduite à tenir en cas d'absence de notification d'arrivée des navires étrangers

Centre de sécurité des navires de

Adresse :

Telephone: +33 (0)

Telefax: +33 (0)

E-mail:

Décision d'ajournement de départ

Le Chef de Centre de Sécurité des Navires décide, conformément à l'article L. 5241-5 du code des transports, au navire suivant :

Navire : Indicatif d'appel :

IMO : Jauge brute :

Port d'attache : Pavillon :

Type : Pose de quille :

Propriétaire : Société de classification/RO :

l'ajournement de son départ :

n'ayant pas respecté, préalablement à son arrivée au port ou au mouillage, l'obligation de signalement aux autorités maritimes ou portuaires des informations relatives à la sécurité maritime, dans les conditions décrites par les articles L. 5334-6-2 et R. 5333-4 du code des transports, pour une durée maximale de soixante-douze heures à compter de la notification de la présente décision, conformément à l'article 41-8 du décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;

qui n'est pas équipé d'un dispositif permettant d'assurer la sécurité de l'accès à bord en vue d'une inspection.

DECISION :

Article 1 : Le à heure locale, le départ du navire est ajourné afin de

procéder à une inspection de contrôle par l'Etat du port.

Article 2 : Le propriétaire ou l'exploitant du navire est invité à informer le centre de sécurité des navires,

désigné ci-dessus, lorsque le navire est disponible pour inspection.

Article 3 : Conformément à l'article L. 5241-5 du code des transports et l'article 41-13 du décret n° 84-810,

les frais engendrés par l'inspection du navire sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.

Article 4 : Conformément à l'article 41-12 du décret n° 84-810, tout recours contre une décision prise par

un chef de centre de sécurité des navires doit être formé devant le ministre chargé de la mer par le propriétaire, l'exploitant du navire ou leur représentant, dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la présente décision. Ce recours est préalable à tout autre recours.

Signature du chef de centre de sécurité des navires

Je soussigné,, capitaine du navire susnommé, reconnais avoir reçu la

notification de la présente décision le à heure locale.

Signature du capitaine

Notice of postponement of departure

The Head of the above-mentioned *Centre de sécurité des navires* notifies, in accordance with article L.

5241-5 du *Code des transports*, to the following ship :

Ship : Call sign :

IMO : Gross tonnage :

Port of registry : Flag :

Type : Keel laid :

Owner : Classification Society/RO :

the postponement of departure :

having failed to comply, prior its arrival at port or anchorage, with the obligation to report information relating to maritime safety to the maritime or port authorities, under the conditions described by articles L. 5334-6-2 and R. 5333-4 of the *Code des transports*, for a maximum duration of seventy-two hours from the notification of this notice, in accordance with article 41-8 of *décret No. 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires* ;

which is not equipped with a transfer arrangement to ensure safe access on board for inspection.

NOTICE :

Article 1 : On the..... at local time, the departure of the vessel is postponed in order to carry out a port state control inspection.

Article 2 : The owner or operator of the vessel is requested to notify the above-mentioned *centre de sécurité*

des navires, when the vessel is available for inspection.

Article 3 : In accordance with article L. 5241-5 of the *Code des transports* and article 41-13 of the *décret*

No. 84-810, all costs related to the inspection of the vessel must be paid by the owner or operator.

Article 4 : In accordance with article 41-12 of the *décret No. 84-810*, any appeal against this notice must

be brought by the owner, the operator of the vessel or their representative, to the Minister in charge for the

sea within fifteen days from the notification of this notice. This appeal is prior to any other appeal.

Head of the *Centre de sécurité des navires* signature

I undersigned,, Master of the above-named vessel, acknowledge having

received notification of this notice on at local time.

Master's signature

6. Statistiques (article R. 5334-2) : Arrêté du 24 octobre 2012 pris en application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes (extrait)

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu la directive 2009/42/CE du 6 mai 2009 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer ;

Vu l'article L. 5334-6 du code des transports ;

Vu l'article R. 154-1 du code des ports maritimes ;

Vu le décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 modifié 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 26 juillet 2012,

Arrête :

Article 1

En application de l'article **R. 5334-2** du code des transports, les soixante-six 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, Audierne, Barneville-Carteret, Bastia, Bayonne, Bonifacio, Bordeaux, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen, Ouistreham, Calais, Calvi, Cannes, Cherbourg-Octeville, Concarneau, Dégrad des Cannes (port de) (Remire-Montjoly) (Guyane française), Dieppe, Douarnenez, Dunkerque, Fécamp, Flammanville (port de Diélette), Fort-de-France (Martinique), Grand-Bourg (Guadeloupe), Granville, Guadeloupe (port de) (Guadeloupe), Hennebont, Kougou (port de Longoni) (Mayotte), L'Ile-d'Yeu (port de Port-Joinville), L'Ile-Rousse, La Rochelle, La Seyne-sur-Mer, Landerneau, Lannion, Le Havre, Le Tréport, Les Sables-d'Olonne, Lézardrieux, Lorient, Marseille, Matoury (port du Larivot) (Guyane française), Nantes-Saint-Nazaire, Nice-Villefranche-sur-Mer, Ponthieux, Port Réunion (Le Port) (La Réunion), Port-la-Nouvelle, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Propriano, Quiberon, Quimper (port du Corniguel), Redon, Rochefort, Roscoff, Rouen, Royan, Saint-Brieuc (port du Légué), Saint-Laurent-du-Maroni (Guyane française), Saint-Malo, Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Sète, Tonnay-Charente, Toulon, Tréguier, Trois-Rivières (Guadeloupe), Vannes.

Article 2

La fréquence de transmission du relevé statistique prévue à l'article **R. 5334-2** du code des transports 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, chaque année, enregistrent au moins une tonne de marchandises ou 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.

Article 4

Les nomenclatures en vigueur sont disponibles sur le site du ministère en charge des transports.

Article 5

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 des statistiques de la multimodalité :

soes-ports.sdst.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr.

Article 7

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.

Chapitre II Sûreté portuaire

1. Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire

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

Vu la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 et amendée ;

Vu le code des ports maritimes, notamment l'article L. 323-5 et les articles R. 324-1 à R. 324-5 ;

Vu la loi n° 90-1140 du 19 décembre 1990 autorisant l'approbation de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ;

Vu le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002,

Arrête :

Article 1

Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire conformément au code ISPS susvisé.

Article 2

L'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire est délivrée aux candidats qui remplissent les conditions suivantes :

1. Justifier de la formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, dans une école nationale de la marine marchande ou un centre de formation agréé. Le référentiel de cette formation est précisé à l'annexe du présent arrêté ;
2. Avoir subi avec succès le contrôle des connaissances permettant de démontrer qu'ils ont atteint la qualification requise. Une instruction conjointe du directeur des affaires maritimes et des gens de mer et du directeur du transport maritime, des ports et du littoral précise les modalités de ce contrôle.

Article 3

La formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire mentionnée à l'article 2 du présent arrêté doit être attestée par le directeur de l'École nationale de la marine marchande ou du centre de formation agréé dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article 3-1

Le présent arrêté et son annexe sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Article 4

Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer et le directeur du transport maritime, des ports et du littoral sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

A N N E X E

RÉFÉRENTIEL DE FORMATION D'AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

Durée minimale de la formation : 32 heures

I. - Objectifs du cours

Les personnes ayant suivi ce cours avec succès doivent pouvoir occuper les fonctions et assumer les responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire telles qu'elles sont définies dans la section A/17.2 du code ISPS et qui comprennent ce qui suit, sans que la liste soit exhaustive :

1. Effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire ;
2. Veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
3. Mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet;
4. Procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;
5. Recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire ;

6. Accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire,
7. Veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate ;
8. Faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire ;
9. Coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agents de sûreté compétents de la compagnie et du navire.
10. Assurer la coordination avec les autorités publiques compétentes en matière de sûreté ;
11. S'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées ;
12. S'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu ;
13. Aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

II. - Compétences des intervenants

Les instructeurs doivent avoir une expérience suffisante de la sûreté maritime et doivent connaître les prescriptions du chapitre XI-2 de SOLAS 74 amendé et du code ISPS.

Les instructeurs doivent avoir une bonne connaissance des méthodes pédagogiques. Le module A devra être assuré par un spécialiste du droit maritime.

Le sous-module B1 devra être assuré par un spécialiste de la gestion du risque. Le sous-module B2 devra être assuré par un spécialiste des communications maritimes ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module B3 devra être assuré par un intervenant ayant des compétences avérées en matière de pédagogie.

Les sous-modules C1, C3 et le module E devront être assurés par un officier de l'armée française spécialisé dans les problèmes de sûreté ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module C2 devra être effectué par un professionnel de la sûreté ayant une expérience avérée de la sécurité intérieure et ayant des compétences réelles dans le domaine de la gestion de foule ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module C4 devra être assuré par un instructeur ayant une expérience avérée de la fouille des sites et des personnes ou par une personne ayant des connaissances équivalentes. Le module D devra être assuré par un formateur ayant occupé la fonction d'officier sur les navires de commerce.

Le module F devra être assuré par une personne ayant une connaissance de la gestion de crise impliquant les services de l'Etat ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

III. - Programme de la formation

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO n° 183 du 08/08/2004 texte numéro 8.

2. 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 (Articles 1 à 5)

Article 1 *(Modifié par l'arrêté du 13 novembre 2020 - art. 4)*

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'Etat 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 au niveau Secret.

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. 5332-21 du code des transports.

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 (Articles 6 à 11)

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.

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 ;
 - containers ;
 - 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. À 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 : nnnn ;
- 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.

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

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'Etat (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 prêté 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.

3. 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 (article R. 5332-44)

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 des 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 prête 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.

4. 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. 5332-29 du code des transports 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.

5332-31 du code des transports, 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'Etat 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. 5332-22 du code des transports 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 6-1

Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

5. Arrêté du 4 juin 2008 modifié relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation.

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 la convention 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 ;

Vu le règlement 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 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. 321-31 à R. 321-47 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, Arrêtent :

TITRE Ier : CONDITIONS D'ACCÈS ET DE CIRCULATION EN ZONE D'ACCÈS RESTREINT

CHAPITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 - Définitions. - Pour l'application du présent arrêté on entend par :

a « Zone d'accès restreint (ZAR) », la zone qui recouvre tout ou partie de l'installation portuaire ou du port, créée par arrêté préfectoral, conformément aux articles R. 5332-34 et R. 5332-35 du code des transports, et accessible aux seules personnes mentionnées aux articles R. 5332-37 et R. 533238 du même code.

b « Contrôle d'accès », l'opération préventive qui consiste à vérifier que la personne et le véhicule pénétrant dans une zone d'accès restreint ou à bord d'un navire dispose d'un document permettant d'accéder à cette zone d'accès restreint ou à bord de ce navire. L'accès peut être subordonné à une vérification de la concordance du nom porté sur une pièce d'identité et de celui porté sur ce document, ou à un contrôle documentaire pour les marchandises, et à une inspection-filtrage.

c « Titre de transport de passager », tout document donnant droit à une prestation de transport (par exemple billet, carte d'embarquement ou de débarquement, contremarque, reçu, accusé de réception électronique imprimé) permettant d'établir le droit du passager à se trouver à bord du navire. Il peut comporter le nom et le prénom de ce passager.

d « Titre de transport de véhicule », tout document donnant droit à une prestation de transport (par exemple billet, document de voyage, carte d'embarquement ou de débarquement, contremarque, reçu, accusé de réception électronique imprimé) permettant de justifier la présence du véhicule à bord du navire. Il comporte au moins le numéro d'immatriculation du véhicule et le nom et le prénom d'une des personnes utilisatrices du véhicule et détentrice d'un titre de transport de passager.

e « Bagages », les articles transportés par une personne pénétrant en zone d'accès restreint ou propriété d'un passager. Ils sont distincts de la marchandise transportée.

f « Articles prohibés », les articles dont l'introduction en zone d'accès restreint ou à bord d'un navire est interdite ou soumise à des prescriptions particulières comme pouvant être utilisés pour commettre une action illicite intentionnelle qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers et à leur cargaison, et aux installations portuaires y afférentes.

g « Visite de sûreté », l'examen effectué dans le cadre des articles L. 5332-4 et L. 5332-6 du code des transports incluant l'inspection de locaux, d'espaces ou de navires et l'inspection-filtrage

avant l'entrée dans ces locaux, espaces ou navires dans le but de rechercher des articles prohibés ou des personnes non autorisées ou d'empêcher leur accès.

h « Inspection-filtrage », l'opération qui met en œuvre un contrôle de sûreté, une fouille ou une palpation de sécurité dans le but de détecter des articles prohibés ou des personnes non autorisées.

i « Contrôle de sûreté », l'examen effectué dans le but de détecter des articles prohibés ou des personnes non autorisées pouvant impliquer l'ouverture de la chose examinée (paquet, coffre de véhicule) ou d'un vêtement couvrant (manteau, pardessus)) par leur propriétaire. Cet examen peut être effectué avec des moyens de détection (magnétomètre à main, endoscope, etc.) ou par une observation visuelle attentive.

j« Fouille », l'examen d'un véhicule y compris sa 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. L'ouverture de la chose examinée requiert l'accord de la personne qui en a la charge, sauf si cette ouverture est demandée par un officier de police judiciaire ou un douanier.

k« Palpation de sécurité », la recherche par palpation de la présence d'un article prohibé sur une personne, avec son consentement préalable et par un agent du même sexe.

l« Moyen de détection », l'équipement utilisé pour la recherche d'articles prohibés. Au sens du présent arrêté, les équipes cynotechniques spécialisées dans la détection d'explosifs sont un moyen de détection ;

m« Niveaux de sûreté », les postures de sûreté programmées sont ainsi définies :

- niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;

- niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté ;

- niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

-

Article 2 - Obligations des autorités portuaires dans les zones d'accès restreint en dehors d'une installation portuaire.

Dans les zones d'accès restreint créées en dehors d'une installation portuaire en application de l'article R. 5332-35 du code des transports, l'autorité portuaire a la charge des obligations qui pèsent sur l'exploitant d'installation portuaire au titre du présent arrêté.

Article 3 - Articles prohibés.

Les articles prohibés sont les suivants :

- les armes à feu ;
- les explosifs ;
- les dispositifs incendiaires ;

- les articles dont la détention, le port et le transport est interdit par la législation maritime française ou communautaire ou en vertu d'un accord international maritime en vigueur auquel la France est partie.

Leur introduction en zone d'accès restreint ou à bord d'un navire est interdite, sauf s'ils ont été déclarés et si leur transport est autorisé par les lois et règlements en vigueur et, pour ce qui concerne le navire, par son capitaine.

Pour l'accès et la circulation en zone d'accès restreint des armes dont le transport est autorisé, le plan de sûreté de l'installation portuaire doit prévoir des mesures de sûreté qui tiennent compte des conditions de transport arrêtées par la compagnie maritime pour ses navires.

La cohérence des mesures prises par l'exploitant de l'installation portuaire et par l'armateur est garantie par la conclusion d'un protocole d'accord mutuel.

Ce document précise a minima que les articles prohibés ne sont acceptés à bord que s'ils sont placés dans un local sécurisé ou dans les véhicules verrouillés transportés dans les ponts garages, fermés au moment de l'appareillage après examen visuel du personnel de bord.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux agents de l'État autorisés à porter une arme pour l'exercice de leur fonction qui doivent, s'ils embarquent, signaler la présence de leur arme au capitaine du navire.

CHAPITRE II : TITRES ET DOCUMENTS D'ACCÈS EN ZONE D'ACCÈS RESTREINT

Article 4 - Titres et documents.

- Les documents permettant d'accéder en zone d'accès restreint sont :

I. - Pour les personnes :

- les titres de circulation permanents délivrés en application du 1°, 2° et du 7° de l'article R. 5332-37 et en application de l'article R. 5332-38 du code des transports ;
- les titres de circulation temporaires délivrés en application du 2°, du 3°, du 4° et du 7° de l'article R. 5332-37 du même code ;
- les titres de transport mentionnés au 5° de l'article R. 5332-37 du même code.

II. - Pour les véhicules :

- le titre de circulation de véhicule défini aux articles 66 à 72 du présent arrêté en application de l'article R. 5332-36 du code des transports ;
- le document de livraison ou d'enlèvement pour les véhicules apportant ou venant chercher une cargaison ou des provisions de bord ;
- le titre de transport des véhicules embarquant : véhicules particuliers et véhicules utilisés pour le transport de marchandises ou le transport collectif de personnes.

Les agents mentionnés au 6° de l'article R. 5332-37 et leurs véhicules peuvent pénétrer en zone d'accès restreint sans titre, ni document.

Article 5 - Titres de circulation communs à plusieurs zones d'accès restreint.

Les titres de circulation permanents peuvent être communs à plusieurs zones d'accès restreint.

Article 6 - Titres de circulation nationaux.

Les titres de circulation nationaux définis à l'article R. 5332-38 du code des transports sont valables dans toutes les installations portuaires et tous les ports.

CHAPITRE III : OBLIGATIONS DES PERSONNES

Article 7 - Obligations générales.

Les personnes pénétrant ou se trouvant dans la zone d'accès restreint doivent :

- se soumettre au contrôle des documents listés à l'article 4 du présent arrêté, être en mesure de présenter un document attestant de leur identité, et accepter que soit établie la correspondance entre ce document et leur personne ;
- se soumettre, ainsi que leurs véhicules leurs bagages et les marchandises qu'ils transportent, à l'inspection-filtrage ;
- signaler au plus tard lors du premier contrôle d'accès à l'installation portuaire au personnel chargé de procéder aux visites de sûreté les articles prohibés qu'ils transportent ;
- ne pas faciliter l'entrée en zone d'accès restreint d'articles prohibés ou de personnes dépourvues des autorisations nécessaires ;
- ne pas gêner, entraver ou neutraliser le fonctionnement normal de l'inspection-filtrage, notamment en ne respectant pas ou en contestant les consignes affichées ou les instructions données par le personnel chargé de procéder aux visites de sûreté.
- Les fonctionnaires et agents de l'État chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours mentionnés au 2° de l'article R. 5332-37 du code des transports et les inspecteurs et contrôleurs de l'inspection du travail mentionnés à l'article R. 5332-38 du même code ne sont soumis qu'à un contrôle documentaire.

Article 8 - Obligations attachées à la détention d'un titre de circulation de personne.

Le titulaire d'un titre de circulation de personne doit :

- n'accéder qu'aux zones d'accès restreint dont l'accès lui est autorisé ;
- porter son titre de circulation de façon visible pendant toute la durée du séjour dans la zone d'accès restreint ;
- ne pas prêter son titre de circulation à un tiers pour quelque motif que ce soit ;
- signaler dans les plus brefs délais la perte ou le vol de son titre de circulation au service qui le lui a délivré ;
- restituer le titre de circulation au service qui le lui a délivré directement ou par l'intermédiaire de l'entreprise qui en a fait la demande de délivrance ; les titres de circulation permanents doivent être remis dès la cessation d'activité dans la zone d'accès restreint ; les titres de circulation temporaires doivent être remis dès la fin de leur période de validité ou de l'activité qui a justifié leur délivrance.

Article 9 - Obligations attachées à la détention d'un titre de circulation de véhicule.

Le conducteur du véhicule doté d'un titre de circulation doit :

- ne pas permettre à une personne non autorisée de pénétrer dans la zone d'accès restreint en évitant les contrôles au moyen de ce véhicule ;
- apposer le titre d'une manière apparente sur la lunette avant du véhicule pendant toute la durée du séjour dans la zone d'accès restreint ;
- veiller à ce qu'aucune personne n'introduise un article prohibé à l'intérieur du véhicule ;
- sans préjudice de dispositions liées à la sécurité, pendant les périodes où aucune personne ne se trouve à bord du véhicule, maintenir fermés à clef l'habitacle et le coffre du véhicule pendant toute la durée du séjour dans la zone d'accès restreint ;
- ne pas permettre son utilisation pour un autre véhicule que celui pour lequel il a été délivré ; - signaler dans les plus brefs délais la perte ou le vol (y compris en cas de vol du véhicule) de son titre de circulation au service qui le lui a délivré ;
- restituer le titre de circulation au service qui le lui a délivré, directement ou par l'intermédiaire de l'entreprise qui en a fait la demande de délivrance ; les titres de circulation sont remis dès que les motifs qui ont conduit à leur délivrance ont disparu ou dès la fin de leur période de validité.

Article 10 - *Obligations particulières des personnels navigants et autres personnels travaillant à bord des navires.*

Les personnels navigants des navires accueillis par l'installation portuaire et les personnes se trouvant à bord de ces navires pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du navire ne peuvent accéder à la zone d'accès restreint d'une installation portuaire que pour des besoins en relation avec le ou les navires accueillis, y compris les repos ou congés à terre.

S'ils travaillent pour le compte de compagnies maritimes qui effectuent des services de navigation réguliers depuis ou vers l'installation portuaire ou s'ils sont en escale de longue durée, ils peuvent être munis d'un titre de circulation permanent ou d'un titre de circulation temporaire valable, au plus, deux mois. Dans le cas d'une escale occasionnelle, une pièce nationale d'identité ou une pièce d'identité des gens de mer, un livret professionnel maritime ou un document équivalent établi par l'autorité dont ils relèvent vaut titre de circulation temporaire dès lors que leur porteur est en mesure de justifier un lien direct avec le navire. Ce lien d'embarquement est notamment prouvé si le nom porté sur le document en leur possession figure sur la liste d'équipage remise à l'exploitant de l'installation portuaire ou sur une attestation délivrée par le capitaine ou l'agent de sûreté du navire directement au marin si celui-ci débarque au cours de l'escale, ou par l'intermédiaire de l'armateur ou de son représentant lorsque le marin embarque lors de l'escale du navire.

Le titre de circulation permanent ou temporaire est délivré sur présentation de la pièce d'identité des gens de mer, telle que définie par la convention 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. À défaut de cette pièce, l'identité doit être justifiée sur la base d'un document de voyage reconnu par les autorités françaises.

Le titre de circulation temporaire est restitué, s'il y a lieu, au service qui l'a délivré avant l'appareillage du navire.

La restitution du titre de circulation temporaire peut être faite par l'agent de sûreté du navire, par le capitaine du navire ou par le représentant de l'armateur.

Article 11 - Obligations particulières des passagers.

Les passagers ne pénètrent et ne restent que dans les parties de la zone d'accès restreint dédiées aux contrôles et aux opérations liées à leur transport.

Ils conservent leur titre de transport avec eux et le présentent sur toute demande des personnels mentionnés aux articles L. 5332-4 et L. 5332-6 du code des transports.

CHAPITRE IV : PROCÉDURES DE CONTRÔLE

SECTION 1 : GÉNÉRALITÉS

Article 12 - Dispositions générales.

Les contrôles préalables à l'entrée en zone d'accès restreint des personnes et des marchandises sont différenciés selon les catégories de personnes établies par l'article R. 5332-37 du code des transports dans les conditions définies aux sections 2 à 10 du présent chapitre.

Sauf pour les agents des services de police ou de gendarmerie, de sécurité ou de secours, dans le cadre de leurs interventions d'urgence mentionnés au VI de l'article R. 5332-37 du code des transports, ils comprennent :

systématiquement, un contrôle d'accès ;

- en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, un contrôle de sûreté réalisé en flux continu sous l'une des formes retenues pour l'installation portuaire : contrôle à l'aide d'un équipement ou contrôle visuel ;
- selon un taux moins élevé fixé en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, un contrôle de lever de doute réalisé a priori : palpations de sécurité, ou fouille d'un bagage, ou d'un véhicule, ou d'une remorque ou d'une unité de charge. Ce contrôle est systématique en cas de doute, notamment lors d'un contrôle de sûreté en flux continu.

Article 13 - Visites de sûreté.

L'exploitant de l'installation portuaire s'assure, indépendamment des contrôles préalables à l'entrée en zone d'accès restreint, qu'aucune personne non autorisée ne circule dans la ou les zones d'accès restreint qui relèvent de sa compétence et qu'aucun article prohibé ou objet suspect n'y a été introduit.

Il alerte immédiatement les services de police, de gendarmerie ou de douane lorsqu'il a connaissance de la présence d'une personne non autorisée dans la zone d'accès restreint, d'un article prohibé ou d'un objet suspect.

Lors de l'activation d'une zone d'accès restreint et en cas de création d'une zone d'accès restreint temporaire, l'exploitant de l'installation portuaire effectue une visite de sûreté de l'ensemble de cette zone préalablement au début de l'exploitation de l'inspection-filtrage.

Article 14 - Règles générales pour l'inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire :

- porte à la connaissance des personnes entrant en zone d'accès restreint la liste des articles prohibés
- assure de manière continue et aléatoire l'inspection-filtrage d'une partie des personnes, de leurs bagages et des véhicules en respectant le pourcentage minimum défini à l'article 49 du présent arrêté et les consignes particulières en vigueur. Les sections 2 à 10 du présent arrêté détaillent les différentes modalités de contrôles permettant de réaliser l'inspection-filtrage de chaque catégorie d'entrants, l'existence d'un doute lors d'un contrôle de sûreté devant toujours entraîner une fouille ou des palpations de sécurité. La levée du doute est impérative avant d'autoriser l'accès en zone d'accès restreint ;
- met en œuvre des dispositifs d'inspection-filtrage et indique les règles de circulation lorsque les dispositifs d'inspection-filtrage sont inactifs ;
- interdit l'accès à toute personne refusant de se soumettre ou de soumettre ses bagages ou son véhicule à l'inspection-filtrage ;
- alerte immédiatement les services de la police ou de la gendarmerie nationales et, le cas échéant, les navires présents à quai, lorsqu'une personne ou un véhicule pénètre en zone d'accès restreint en s'étant soustrait à l'inspection-filtrage ou en étant présumé porteur d'un article prohibé, ainsi qu'en cas de soustraction à un accompagnement en cours.

Article 15 - Équipement pour l'inspection-filtrage.

I. - L'exploitant de l'installation portuaire s'assure que chaque poste d'inspection-filtrage comporte au moins l'équipement minimal ci-après :

- un équipement portatif de détection des masses métalliques sur les personnes ;
- un dispositif permettant de procéder à l'abri des regards aux palpations de sécurité ; - une table de dépose permettant de procéder aux fouilles des bagages ;
- un moyen de communication permettant d'alerter en cas d'urgence les services de police nationale, de gendarmerie nationale ou de douane.

II - L'exploitant de l'installation portuaire où le trafic annuel est supérieur à 350 000 passagers embarquant s'assure que chaque accès à une zone d'accès restreint comporte un ou des équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des bagages, et un ou des portiques de détection des masses métalliques sur les personnes ainsi que les outils nécessaires au calibrage de ces équipements et l'outil servant au calibrage.

III - L'exploitant d'une installation accueillant des navires rouliers embarquant également des passagers dispose d'une capacité de détection de matières explosives déterminée par l'évaluation de sûreté.

Article 16 - Règles d'exploitation du poste d'inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire établit les règles d'armement des postes d'inspection-filtrage, en prévoyant leur adaptation au volume et à la nature des flux traités et à leurs fluctuations.

L'exploitant de l'installation portuaire tient à la disposition du représentant de l'État dans le département un compte-rendu mensuel d'exploitation du dispositif d'inspection-filtrage qui indique :

- le nombre journalier de personnes (en précisant la répartition entre passagers et autres personnes) et de véhicules traités ;
- le nombre journalier de fouilles de véhicules, de bagages et de palpations de sécurité ; il précise celles qui ont été provoquées par une alarme des moyens de détection, en les ventilant suivant le type de moyens de détection mis en œuvre ;
- les principaux événements d'exploitation survenus, ainsi que les mesures correctives prises si ces événements d'exploitation ont révélé un dysfonctionnement.
-

Article 17 - Règles applicables au traitement des personnes.

Lorsque l'inspection-filtrage implique l'utilisation d'équipements de détection, l'exploitant de l'installation portuaire procède à une palpation de sécurité sur toutes les personnes qui produisent un certificat médical attestant qu'elles ne doivent pas être exposées à ces équipements.

Une procédure adaptée est prévue pour les personnes à mobilité réduite.

Une palpation de sécurité est obligatoire sur les personnes qui ont provoqué une alarme des équipements de détection.

La fouille manuelle des bagages est obligatoire quand ceux-ci ont provoqué une alarme des équipements de détection ou quand le résultat de leur examen a généré un doute de l'opérateur. La fouille manuelle n'est effectuée qu'avec l'accord de la personne concernée.

Article 18 - Règles applicables aux véhicules.

L'inspection-filtrage des véhicules comprend l'un au moins des contrôles :

- contrôle de sûreté du véhicule ; - fouille du véhicule ;
- fouille des bagages transportés par le véhicule.

Les contrôles de sûreté et les opérations de fouille réalisés dans l'habitacle, le coffre ou les compartiments de stockage des véhicules de tourisme et de leur attelage, des camping-cars et des caravanes requièrent l'accord de leur conducteur.

Les véhicules des services de police nationale, de gendarmerie nationale, de douane et les véhicules qu'ils accompagnent ne sont pas contrôlés.

Article 19 - Règles applicables à la cargaison.

Le contrôle de la cargaison est effectué quelle que soit l'unité de charge. Il comprend le rapprochement des documents commerciaux décrivant la cargaison avec l'information préalablement reçue concernant les marchandises à charger sur le navire.

Il comprend en outre l'une au moins des vérifications suivantes :

- contrôle de sûreté incluant au moins le contrôle visuel de l'intégrité de l'unité de charge ;
- fouille de l'unité de charge, et éventuellement de la cargaison.

SECTION 2 : PERSONNES TITULAIRES D'UN TITRE DE CIRCULATION PERMANENT OU TEMPORAIRE MENTIONNÉES AU I ET AU VII DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES ET FONCTIONNAIRES ET AGENTS PUBLICS EXERÇANT DES MISSIONS D'ÉVALUATION OU DE CONTRÔLE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ OU DE SÉCURITÉ MUNIS D'UN TITRE DE CIRCULATION NATIONAL MENTIONNÉ À L'ARTICLE R. 321-35 DU MÊME CODE

Article 20 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire :

- contrôle systématiquement les titres de circulation des personnes titulaires d'un titre de circulation permanent et des fonctionnaires et agents publics exerçant des missions d'évaluation ou de contrôle en matière de sûreté ou de sécurité munis d'un titre de circulation national ; - contrôle systématiquement le titre de circulation de leur véhicule ;
- au niveau de sûreté 3, vérifie systématiquement la concordance du nom porté sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises et de celui porté sur le titre de circulation ainsi que la correspondance entre le titre de circulation et la personne ;
- au niveau de sûreté 3, vérifie la concordance entre le numéro d'immatriculation figurant sur le titre de circulation de véhicule et la plaque d'immatriculation du véhicule.

Article 21 - Inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des personnes titulaires d'un titre de circulation permanent ou d'un titre de circulation national et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;
- une palpation de sécurité de ces personnes ;
- une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

SECTION 3 : PERSONNES CHARGÉES DES MISSIONS DE POLICE, DE DOUANE, DE SECOURS OU DE SÉCURITÉ MUNIES D'UN TITRE DE CIRCULATION MENTIONNÉES AU II DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES ET LES INSPECTEURS ET CONTRÔLEURS DE L'INSPECTION DU TRAVAIL MUNIS D'UN TITRE DE CIRCULATION NATIONAL MENTIONNÉ À L'ARTICLE R. 321-35 DU MÊME CODE

Article 22 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire :

- contrôle systématiquement les titres de circulation des personnes chargées des missions de police, de douane, de secours ou de sécurité munies d'un titre de circulation permanent hors interventions d'urgence relevant de l'article 23 et les inspecteurs et contrôleurs de l'inspection du travail munis d'un titre de circulation national délivré par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ;

- au niveau de sûreté 3, vérifie systématiquement la concordance du nom porté sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises ou du numéro d'identification porté sur une carte professionnelle émise par les autorités françaises et de celui porté sur le titre de circulation de ces personnes ;
- contrôle systématiquement le titre de circulation du véhicule sauf les véhicules de police, de gendarmerie, de douane, de sécurité et de secours et les véhicules qu'ils escortent.

SECTION 4 : AGENTS ET VÉHICULES DES SERVICES DE POLICE OU DE GENDARMERIE, DE SÉCURITÉ ET DE SECOURS DANS LE CADRE D'UNE INTERVENTION D'URGENCE MENTIONNÉS AU VI DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES

Article 23 - *Dispense de contrôle d'accès lors des interventions d'urgence.*

L'exploitant de l'installation portuaire laisse pénétrer en zone d'accès restreint les agents et les véhicules des services de police ou de gendarmerie, de sécurité et de secours qui interviennent en urgence, sans contrôle d'accès.

Article 24 - *Obligation d'enregistrement des entrées et sorties en zone d'accès restreint et accompagnement pendant l'intervention.*

L'exploitant de l'installation portuaire :

- enregistre à l'entrée en zone d'accès restreint dans le cadre d'une intervention d'urgence des véhicules des services de police, de gendarmerie, de sécurité et de secours, leur numéro minéralogique, la date et l'heure d'entrée, et à la sortie, la date et l'heure de sortie ;
- fait accompagner, dans la mesure du possible, les agents de ces services par des agents habilités à pénétrer dans la zone d'accès restreint. La procédure d'accompagnement ne doit pas entraver l'action des agents de ces services, ni présenter un risque pour les biens ou les personnes.

Article 25 - *Information préalable de l'exploitant de l'installation portuaire.*

Le service ou la personne qui est à l'origine de l'alerte prévient l'exploitant de l'installation portuaire. Les services de police, de gendarmerie, de sécurité ou de secours amenés à pénétrer dans la zone d'accès restreint dans le cadre d'une intervention d'urgence préviennent de leur arrivée dans la zone d'accès restreint selon les modalités appréciées localement.

Dans le cas où l'information préalable de l'exploitant de l'installation portuaire n'a pu être faite, celui-ci notifie immédiatement aux services dont relèvent les personnels intervenants qu'ils ont pénétré dans la zone d'accès restreint.

Les procédures permettant d'assurer cette information réciproque de l'exploitant et des services sont définies dans le plan de sûreté de l'installation portuaire.

SECTION 5 : PERSONNELS NAVIGANTS DES NAVIRES ACCUEILLIS DANS UNE ZONE D'ACCÈS RESTREINT DE L'INSTALLATION PORTUAIRE ET PERSONNES SE TROUVANT A BORD DE CES NAVIRES POUR Y EFFECTUER DES TACHES PROFESSIONNELLES LIÉES A L'EXPLOITATION DU NAVIRE MENTIONNÉS AU III DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES

Article 26 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire contrôle systématiquement les titres de circulation des personnels navigants des navires accueillis dans une zone d'accès restreint de l'installation portuaire et des personnes se trouvant à bord de ces navires pour y effectuer des tâches professionnelles liées à leur exploitation, qu'ils proviennent du navire ou de la terre.

Les personnels travaillant pour le compte des compagnies maritimes qui effectuent des services de navigation réguliers peuvent se voir pourvus de titres de circulation permanents. Dans ce cas ils sont soumis aux dispositions de la section 2 du présent chapitre. A titre provisoire, ils peuvent se voir délivrer un titre de circulation temporaire.

Le personnel en escale occasionnelle peut se voir délivrer un titre temporaire si la durée de l'escale le justifie. Dans le cas d'escales de courte durée, une pièce nationale d'identité ou une pièce d'identité des gens de mer, un livret professionnel maritime ou un document équivalent délivré par l'autorité dont ils relèvent vaut titre de circulation temporaire dès lors que le nom de leur porteur apparaît sur la liste d'équipage ou d'embarquement déposée au poste d'inspection-filtrage.

À défaut, il est possible de recourir à une prise en charge par le navire sous la forme d'une reconnaissance ou d'un accompagnement par un représentant du capitaine.

L'exploitant de l'installation portuaire :

- peut vérifier la concordance entre le nom porté sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises ou sur une pièce d'identité des gens de mer ou sur un document équivalent et celui porté sur le titre de circulation ou sur une liste d'embarquement lorsqu'une personne veut entrer dans l'installation pour accéder au navire ;
- peut contrôler les données biométriques portées sur la pièce d'identité des gens de mer, telle que définie par la convention 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 ;
- contrôle le titre de circulation de leur véhicule le cas échéant.

Au niveau de sûreté 2, l'entrée dans la zone d'accès restreint des marins en escale est subordonnée à la prise en charge par le navire.

Au niveau de sûreté 3, les marins en escale ne peuvent entrer en zone d'accès restreint en dehors de motifs exceptionnels : ils sont dans ce cas pris en charge par le navire.

Article 27 - Inspection-filtrage des personnes mentionnées au 3° de l'article R. 5332-37 du code des transports en provenance de la terre.

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des personnes mentionnées au 3° de l'article R. 5332-37 du code des transports en provenance de la terre et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;

- une palpation de sécurité de ces personnes ;
- une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

Article 28 - *Communication de l'identité des personnes mentionnées au 3° de l'article R. 5332-37 du code des transports embarquant à l'occasion d'une relève d'équipage.*

Le nom, les prénoms et la date de naissance des personnes visées au 3° de l'article R. 5332-37 du code des transports qui doivent entrer dans la zone d'accès restreint pour embarquer sur un navire à l'occasion d'une relève d'équipage sont communiqués au préalable à l'exploitant de l'installation portuaire par l'armateur du navire ou son représentant.

L'exploitant de l'installation portuaire enregistre ces informations.

SECTION 6 : PERSONNES ADMISES POUR UNE COURTE DURÉE DANS LA ZONE D'ACCÈS RESTREINT ET MUNIES D'UN TITRE DE CIRCULATION TEMPORAIRE MENTIONNÉES AU IV DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES

Article 29 - *Contrôle d'accès.*

L'exploitant de l'installation portuaire :

- contrôle systématiquement les titres de circulation temporaire des personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint ;
- peut vérifier la concordance entre le nom porté sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises et celui porté sur le titre de circulation, au niveau 1 de sûreté. Cette vérification doit être systématique au niveau 3.

Selon l'analyse locale du risque, le préfet peut décider d'étendre le caractère systématique de ce rapprochement en fonction du type d'installation au niveau 2 ;

- contrôle le titre de circulation du véhicule le cas échéant.

Article 30 - *Inspection-filtrage.*

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint, et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans l'installation portuaire ;
- une palpation de sécurité de ces personnes ;
- une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

Article 31 - *Information préalable de l'exploitant de l'installation portuaire.*

À partir du niveau de sûreté 2, le nom, les prénoms et la date de naissance des personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint sont annoncés à l'exploitant de l'installation portuaire avant l'entrée dans la zone d'accès restreint par la personne ou le service qui a demandé leur accès.

L'exploitant enregistre ces informations.

Article 32 - *Accompagnement obligatoire.* - Au niveau de sûreté 3, les personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint sont accompagnées pendant leurs déplacements dans la zone d'accès restreint par un représentant de la personne ou du service qui a demandé leur intervention.

SECTION 7 : CONDUCTEURS DE VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES OU DE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES MUNIS D'UN TITRE DE CIRCULATION TEMPORAIRE

Article 33 - *Contrôle d'accès.*

L'exploitant de l'installation portuaire :

- contrôle systématiquement le titre de circulation des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de transport collectif de personnes munis d'un titre de circulation temporaire ;
- peut vérifier la concordance entre le nom porté sur la pièce d'identité et celui porté sur le titre de circulation, au niveau 1 de sûreté. Cette vérification doit être systématique au niveau 3. Selon l'analyse locale du risque, le préfet peut décider d'étendre le caractère systématique de ce rapprochement en fonction du type d'installation au niveau 2.
- contrôle systématiquement le titre de circulation du véhicule ou le document de livraison ou d'enlèvement attestant du besoin de pénétrer dans la zone d'accès restreint.

Les conducteurs qui pénètrent habituellement en zone d'accès restreint peuvent être pourvus de titres de circulation permanents. Dans ce cas ils sont soumis aux dispositions de la section 2 du présent chapitre.

Article 34 - *Inspection-filtrage.*

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de transport collectif de personnes munis d'un titre de circulation temporaire et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules, des remorques, des semi-remorques et des conteneurs ;
- une vérification de l'intégrité de l'unité de charge ou du contenant du chargement des poids lourds par contrôle visuel et, le cas échéant, par le contrôle du bon état des scellés ;
- une palpation de sécurité des conducteurs ;
- une fouille de leurs bagages et de leur véhicule, y compris du contenu de la remorque, semi remorque ou du ou des conteneurs, en sollicitant les services de la douane si les charges ou conteneurs sont sous scellés douaniers.
-

Article 35 - *Information préalable de l'exploitant de l'installation portuaire.*

A partir du niveau de sûreté 2, le nom, les prénoms et la date de naissance des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de transport collectif de personnes munies d'un titre de circulation temporaire qui pénètrent dans la zone d'accès restreint sont annoncés préalablement à l'exploitant de l'installation portuaire par l'entreprise qui effectue le transport terrestre ou par le chargeur de la marchandise transportée.

L'exploitant de l'installation portuaire enregistre ces informations.

SECTION 8 : PASSAGERS PIÉTONS

Article 36 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire vérifie systématiquement le titre de transport des passagers piétons. Il peut vérifier la concordance entre le nom porté sur le titre de transport et celui figurant sur un document officiel établissant l'identité du passager.

Article 37 - Inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des passagers piétons et de leurs bagages ;
- une fouille de leurs bagages ;
- une palpation de sécurité.

SECTION 9 : PASSAGERS ET CONDUCTEURS EMBARQUANT AVEC LEURS VÉHICULES

Article 38 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire vérifie systématiquement :

- le titre de transport des passagers et conducteurs embarquant avec leurs véhicules ;
- le titre de transport du véhicule.

Il peut vérifier la concordance entre le nom porté sur le titre de transport et celui figurant sur un document officiel établissant l'identité du voyageur.

Article 39 - Inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des passagers et conducteurs embarquant avec leurs véhicules, et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces passagers lors de l'entrée dans la zone d'accès restreint, y compris de la marchandise contenue dans les remorques, semi-remorques ou les conteneurs ;
- une vérification de l'intégrité de l'unité de charge et des poids lourds par contrôle visuel et, le cas échéant, par le contrôle du bon état des scellés ;
- une palpation de sécurité de ces passagers et conducteurs ;
- une fouille de leurs bagages, de leurs véhicules et leurs chargements, en sollicitant les services de la douane si les charges sont sous scellés douaniers.

SECTION 10 : REPRÉSENTANTS SYNDICAUX POURVUS DE TITRES DE CIRCULATION TEMPORAIRE MENTIONNÉS AU VII DE L'ARTICLE R. 321-34 DU CODE DES PORTS MARITIMES

Article 40 - Contrôle d'accès.

L'exploitant de l'installation portuaire, quel que soit le niveau de sûreté :

- contrôle systématiquement le titre de circulation des représentants syndicaux munis d'un titre de circulation temporaire ;
- contrôle le titre de circulation du véhicule le cas échéant.

Il peut vérifier la concordance entre le nom porté sur une pièce d'identité et celui porté sur le titre de circulation de ces personnes au niveau 1 de sûreté. Cette vérification doit être systématique au niveau 3. Selon l'analyse locale du risque, le préfet peut décider d'étendre le caractère systématique de ce rapprochement en fonction du type d'installation au niveau 2.

Article 41 - Inspection-filtrage.

L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant les taux fixés en application de l'article 49 pour le niveau de sûreté en vigueur, effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des représentants syndicaux munis de titres de circulation temporaires et de leurs bagages ;
- un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;
- une palpation de sécurité de ces personnes ;
- la fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.
-

Article 42 - Information préalable de l'exploitant de l'installation portuaire.

À partir du niveau de sûreté 2, le nom, les prénoms et la date de naissance des représentants syndicaux qui souhaitent pénétrer dans une zone d'accès restreint sont communiqués par l'organisation syndicale à l'exploitant de l'installation portuaire préalablement à l'entrée dans la zone d'accès restreint.

L'exploitant enregistre ces informations.

CHAPITRE V : SITUATIONS PARTICULIÈRES

Article 43 - Contrôle des passagers regagnant le bord.

L'exploitant de l'installation portuaire contrôle les passagers des navires qui souhaitent entrer dans la zone d'accès restreint pour regagner le bord en vérifiant systématiquement la détention d'une pièce ou d'un document établissant un lien entre ces passagers et le navire en escale, conforme à un modèle présenté par le navire. La correspondance entre le nom mentionné sur la liste des passagers fournie par l'agent de sûreté du navire à l'arrivée du navire et le nom figurant sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises permet également d'établir ce lien.

A défaut, l'accord du navire est recherché (reconnaissance ou prise en charge par un membre qualifié de l'équipage ou échange avec le navire).

En outre, en respectant les mêmes taux que ceux mentionnés pour les passagers piétons à l'article 37 du présent arrêté, il effectue une ou plusieurs des opérations suivantes :

- un contrôle de sûreté des passagers piétons et de leurs bagages ;
- une fouille de leurs bagages ;
- une palpation de sécurité.

Article 44 - *Contrôle des bagages non accompagnés.*

L'exploitant de l'installation portuaire contrôle les bagages non accompagnés en respectant les taux applicables aux bagages des passagers piétons mentionnés à l'article 37 du présent arrêté.

Article 45 - *Délégation par l'exploitant de l'installation portuaire de la mise en œuvre des contrôles à un prestataire.*

L'exploitant de l'installation portuaire peut confier la mise en œuvre des contrôles qui lui incombent à un prestataire.

Le cahier des charges techniques élaboré par l'exploitant de l'installation portuaire permet d'assurer l'exécution des dispositions du présent arrêté. Il est annexé au plan de sûreté de l'installation portuaire.

L'exploitant de l'installation portuaire reste responsable de la bonne exécution des mesures qu'il a déléguée et la contrôle.

Le prestataire adresse au responsable de l'installation portuaire un compte-rendu trimestriel des moyens mis en œuvre pour s'acquitter de sa prestation.

Article 46 - *Mutualisation de la mise en œuvre des contrôles.*

Les exploitants d'installation portuaire peuvent, par convention, décider de regrouper tout ou partie des contrôles qui leur incombent et déterminer la répartition des tâches pour leur mise en œuvre.

Ces conventions sont annexées au plan de sûreté de chacun des signataires.

Article 47 - *Zone d'accès restreint temporaire.*

Une zone d'accès restreint temporaire peut être créée par le représentant de l'État dans le département, selon les modalités fixées à l'article R. 5332-34 du code des transports, pour une durée limitée ne pouvant dépasser deux mois.

Pendant cette durée, la zone d'accès restreint temporaire peut ne pas être activée en permanence.

L'article 13 du présent arrêté est applicable avant chaque activation de la zone d'accès restreint.

Les mesures de contrôle définies par le présent arrêté s'appliquent aux zones d'accès restreint temporaires.

Article 48 - *Contrôle de l'accès au navire.*

Lorsque l'accès à un navire intervient depuis une zone d'accès restreint d'une installation portuaire, l'armateur du navire n'est pas tenu de procéder à la visite de sûreté mentionnée à l'article R. 5332-46 du code des transports sous réserve d'avoir formellement vérifié que les mesures prises par l'exploitant en matière de contrôle d'accès et d'inspection-filtrage satisfont aux prescriptions pertinentes du plan de sûreté du navire.

Une convention entre l'armateur du navire et l'exploitant de l'installation portuaire peut confier à l'armateur du navire tout ou partie des visites de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans la zone d'accès restreint de l'installation portuaire, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent mentionnés à l'article R. 5332-46 du code des transports.

Les conventions passées en application du présent article sont annexées aux plans de sûreté de l'installation portuaire et des navires concernés.

CHAPITRE VI : TAUX DE CONTRÔLE

Article 49 - *Taux de contrôle.*

Le représentant de l'État dans le département envisage le cas de chaque catégorie de personnes et de véhicules mentionnée aux sections 2 à 10 du chapitre 4 du présent arrêté.

Il fixe les taux de contrôle à appliquer à chacune pour les contrôles de sûreté d'une part et pour les contrôles de lever de doute effectués a priori d'autre part, pour les trois niveaux de sûreté.

Il notifie aux agents de sûreté des ports les modalités et les taux de contrôle qu'il a fixés en regroupant les catégories soumises à des taux identiques pour en faciliter l'exploitation. L'agent de sûreté de chaque port communique ces modalités et ces taux aux agents de sûreté des installations portuaires situées dans le port.

TITRE II : CONDITIONS DE DÉLIVRANCE DES TITRES DE CIRCULATION

CHAPITRE Ier : DISPOSITIONS COMMUNES AUX TITRES DE CIRCULATION DE PERSONNE ET AUX TITRES DE CIRCULATION DE VÉHICULE

Article 50 - *Gestion des titres de circulation.*

La gestion des titres de circulation comprend les opérations suivantes :

- l'instruction de la demande de titre ;
- la décision de délivrance du titre ;
- la fabrication matérielle du titre et sa remise physique à son titulaire ou, pour le titre de circulation de véhicule, à la personne responsable de l'usage du véhicule ;
- sa récupération par remise volontaire ou en cas de retrait ;
- la tenue à jour et la mise à disposition des services de l'État des dossiers de demande des titres de circulation et de la liste des titres délivrés, restitués ou retirés, non valables, déclarés volés ou perdus ou non restitués, y compris temporaires ;
- la mise en opposition des titres non valables, déclarés volés ou perdus, ou non restitués.

-
La gestion des titres de circulation est de la responsabilité de l'exploitant de l'installation portuaire et à ses frais.

Article 51 - *Règles particulières concernant la gestion des titres de circulation communs à plusieurs zones d'accès restreint.*

Dans le cas où plusieurs exploitants d'installations portuaires souhaitent délivrer des titres de circulation communs à plusieurs zones d'accès restreint, une convention entre ces exploitants et, le cas échéant, l'autorité portuaire définit les modalités de gestion de ces titres, en particulier :

- le ou les services où sont déposées les demandes de titre de circulation ;

- le service chargé de l'instruction des demandes et les modalités de consultation des exploitants des zones d'accès restreint concernées ;
- le service chargé de la fabrication et de la remise des titres de circulation ;
- le ou les services responsables de la tenue à jour de la liste de titres pour chaque zone d'accès restreint ou secteur.

-

La décision d'autoriser l'accès dans chaque zone d'accès restreint ou secteur relève de la seule responsabilité de son exploitant.

Cette convention est annexée à chaque plan de sûreté d'installation portuaire ou plan de sûreté portuaire de l'installation portuaire ou du port concerné.

CHAPITRE II : TITRES DE CIRCULATION DE PERSONNE

Article 52 - *Types de titres de circulation de personne.*

Les titres de circulation de personne sont de quatre types :

- titre de circulation national mentionné à l'article R. 5332-38 du code des transports ;
- titre de circulation permanent, dont la durée de validité est supérieure à deux mois. La délivrance d'un titre de circulation permanent est subordonnée à la possession de l'habilitation définie à l'article R. 5332-39. La durée de validité du titre ne peut dépasser celle de l'habilitation ;
- titre de circulation temporaire, dont la durée de validité est au plus égale à deux mois. La durée de validité d'un titre de circulation temporaire peut être prolongée une fois pour une durée de deux mois au plus, sans nouvelle instruction, après accord exprès de l'autorité qui l'a délivré ;
- titre de circulation temporaire de courte durée dont la durée de validité est au plus égale à sept jours.

-

Article 53 - *Date de fin de validité du titre de circulation de personne.*

Le titre de circulation permanent de personne cesse d'être valable dès la survenance d'un événement suivant :

- fin de validité de l'habilitation ;
- fin des motifs justifiant l'accès en zone d'accès restreint.

Le titre de circulation permanent commun à plusieurs zones d'accès restreint cesse d'être valable dès la survenance de l'un de ces événements pour l'une des zones d'accès restreint auxquelles il donne accès.

Le titre de circulation temporaire cesse d'être valable dès la fin des motifs justifiant l'accès en zone d'accès restreint.

Article 54 - *Qualité du demandeur du titre de circulation de personne.*

La demande de délivrance du titre de circulation de personne est faite par l'employeur du bénéficiaire de la demande ou par l'organisme utilisateur, ou, pour les personnes mentionnées au 7° de l'article R. 5332-37 du code des transports, par l'organisation syndicale représentée, ou, pour les personnes mentionnées au 3° de l'article R. 5332-37 dudit code, par un représentant de l'armateur.

Article 55 - *Composition du dossier de demande d'un titre de circulation de personne.*

Le dossier de demande d'un titre de circulation de personne comprend les pièces suivantes :

- une lettre de demande de l'employeur, ou, dans le cas d'une personne intérimaire, de l'entreprise sous le contrôle de laquelle la personne exerce son activité, certifiant que la demande de titre de circulation est faite au bénéfice d'une personne, ou dans le cas d'une personne intérimaire,

d'une personne exerçant son activité sous le contrôle de l'entreprise pétitionnaire, et justifiant son activité dans la zone d'accès restreint ainsi que sa durée ou, pour les personnes mentionnées au 7° de l'article R. 5332-37 du code des transports, une attestation de l'organisation syndicale désignant le bénéficiaire pour la représenter ;

- une photocopie d'une pièce d'identité de la personne pour laquelle la demande est faite ;
- dans le cas d'une demande de titre de circulation permanent, une copie de la décision préfectorale d'habilitation de cette personne ; - deux photos de la personne ;
- dans le cas d'une demande de titre de circulation permanent, un engagement de la personne à participer à l'information concernant les principes généraux et les règles particulières de sûreté que l'exploitant de la zone d'accès restreint doit effectuer en application du troisième alinéa de l'article R. 5332-40 du code des transports.

-

Article 56 - *Instruction du dossier de demande de titre de circulation de personne permanent ou temporaire.*

Le dossier de demande de titre de circulation de personne est déposé auprès de l'exploitant de la zone d'accès restreint ou, pour les titres de circulation communs à plusieurs zones d'accès restreint, du service désigné dans les conditions fixées à l'article 51.

Le dossier est déposé dans un délai de huit jours ou, pour une demande de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint, dans un délai de quinze jours avant la date prévue de première entrée en zone d'accès restreint.

L'exploitant de la zone d'accès restreint ou le service désigné pour l'instruction de la demande vérifie la validité des pièces présentées et la justification de la demande d'accès. Il vérifie dans la base de données nationale gestion des habilitations et des agréments de sûreté portuaire » l'existence et la validité de l'habilitation de la personne pour laquelle est demandé un titre de circulation permanent.

En cas de demande concernant une seule zone d'accès restreint, la décision de délivrance par l'exploitant intervient dans un délai maximal de huit jours.

En cas de demande de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint, le service désigné assurant l'instruction recueille l'accord formel de chaque exploitant d'installation portuaire concerné. Cette demande d'accord est formulée dans un délai maximum de huit jours. La décision de chaque exploitant est rendue dans un délai de huit jours. Le refus d'un ou plusieurs exploitants ne fait pas obstacle à la délivrance du titre pour les zones d'accès restreint des exploitants ayant signifié leur accord.

Article 57 - *Refus de délivrance du titre de circulation de personne permanent ou temporaire.*

La délivrance d'un titre de circulation de personne permanent est refusée en cas d'absence d'habilitation de la personne pour laquelle le titre est demandé.

La délivrance d'un titre de circulation permanent ou temporaire est refusée par l'exploitant de l'installation portuaire en cas d'absence de motif justifiant l'entrée en zone d'accès restreint.

La motivation du refus de délivrance de titre de circulation, ou, le cas échéant, des refus en cas de demande de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint, est communiquée à la personne pour laquelle est demandé un titre de circulation et à l'entreprise ou à l'organisation syndicale ayant fait la demande.

Article 58 - *Titre de circulation de personne, temporaire de courte durée.*

I.-Par dérogation à l'article 54 du présent arrêté, lorsque la durée de l'accès à la zone d'accès restreint est inférieure ou égale à 24 heures, la demande de titre de circulation temporaire de personne peut être faite par la personne pour laquelle le titre est demandé. Celle-ci :

- s'il s'agit d'une personne mentionné au 4° de l'article R. 5332-37 du code des transports, justifie le motif de son entrée en zone d'accès restreint et indique le nom et la fonction de la personne à la demande de laquelle elle est amenée à pénétrer dans la zone d'accès restreint ;
 - s'il s'agit d'une personne mentionnée au 7° de l'article R. 5332-37 du code des transports, fournit une attestation de l'organisation syndicale la désignant pour la représenter.
- La personne à laquelle est remis le titre de circulation temporaire dépose une pièce d'identité lors de cette remise.

II Les personnes mentionnées au 3° de l'article R. 5332-37 du code des transports peuvent, pour une durée maximale égale à celle de l'escale, disposer d'un titre de circulation de personne temporaire de courte durée, dans la limite de sept jours. La demande en est formulée par l'armateur qui indique le navire concerné, fournit la liste des personnes pour lesquelles la demande est faite, et justifie pour chacune leur relation professionnelle avec le navire.

III L'exploitant de l'installation portuaire tient une liste des titres de circulation temporaires de personne de courte durée. Cette liste comprend pour chaque titre les informations suivantes :

- identité du bénéficiaire (nom, prénoms) ;
- date d'entrée en zone d'accès restreint date de sortie ou de fin de l'escale ; - heures d'entrée et de sortie, pour chaque entrée et sortie ;
- selon les cas, armateur, personne ou organisation syndicale à la demande duquel le bénéficiaire est amené à pénétrer dans la zone d'accès restreint.

Les titres de circulation temporaires de courte durée ne sont valables que pour une seule zone d'accès restreint.

Article 59 - *Perte ou vol d'un titre de circulation de personne.*

La perte ou le vol d'un titre de circulation de personne permanent, temporaire ou temporaire de courte durée est immédiatement signalé à l'exploitant de l'installation portuaire concernée. La perte ou le vol d'un titre de circulation de personne national est immédiatement signalé au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. Le dossier de demande de remplacement comprend les mêmes pièces qu'un dossier de première demande, complétées d'un récépissé de déclaration de vol auprès des services de police ou de gendarmerie en cas de vol, ou d'une attestation de l'employeur ou de l'organisme utilisateur du titulaire en cas de perte. Le titre de circulation délivré en remplacement du titre volé ou perdu a la même date de fin de validité que celui-ci.

Article 60 - *Format du titre de circulation de personne.*

Le titre de circulation de personne se présente sous la forme d'une carte du format ISO 7810 ID-1 (8,6 cm × 5,4 cm).

Article 61 - *Informations figurant sur le titre de circulation de personne permanent et le titre de circulation de personne temporaire.*

Le titre de circulation de personne permanent et le titre de circulation de personne temporaire portent au recto les informations suivantes :

- nom du port ;
- nom et numéro français de l'installation portuaire, ou, dans le cas de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint situées dans plusieurs installations portuaires, des installations portuaires ;

- identification de la ou des zones d'accès restreint, et des secteurs le cas échéant, où l'accès est autorisé ;
- date de fin de validité du titre ;
- nom et prénom du titulaire, ou numéro d'identification pour les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police ou des douanes ; - numéro d'ordre du titre ; - photo du titulaire.

Article 62 - *Informations figurant sur le titre de circulation de personne temporaire de courte durée.*

Le titre de circulation de personne temporaire de courte durée porte au recto les informations suivantes :

- nom du port et identification des zones d'accès restreint, et des secteurs le cas échéant, où l'accès est autorisé ;
- date de fin de validité ;
- nom et prénom du titulaire ;
- numéro d'ordre du titre.

Article 63 - *Informations figurant sur le titre de circulation national.*

Le titre de circulation national mentionné à l'article R. 5332-38 du code des transports porte au recto les informations suivantes :

- mention « Titre national » ;
- date de fin de validité du titre ;
- nom et prénom du titulaire, ou numéro d'identification pour les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police ou des douanes ;
- numéro d'ordre du titre ;
- photo du titulaire.

Article 64 - *Couleur des types de titre de circulation de personne.*

Chaque type de titre de circulation de personne a une couleur propre.

La couleur des titres nationaux de circulation de personne est rouge.

CHAPITRE III : TITRES DE CIRCULATION DE VÉHICULE

Article 65 - *Véhicules dispensés de titre de circulation.*

Ne sont pas tenus de disposer d'un titre de circulation :

- les véhicules de toute nature pénétrant en zone d'accès restreint pour livrer ou enlever une cargaison ou des provisions de bord ;
- les véhicules disposant d'un titre de transport.

Article 66 - *Types de titre de circulation de véhicule.*

Il existe deux types de titre de circulation de véhicule :

- titre de circulation permanent, dont la durée de validité n'excède pas cinq ans ;
- titre de circulation temporaire, dont la durée de validité est inférieure à deux mois.

Article 67 - Validité géographique du titre de circulation de véhicule. - Le titre de circulation permanent de véhicule peut donner accès à une ou plusieurs zones d'accès restreint, situées le cas échéant dans plusieurs installations portuaires.

Le titre de circulation temporaire de véhicule ne peut donner accès qu'à une seule zone d'accès restreint.

Article 68 - Mentions figurant sur le titre de circulation de véhicule.

Le titre de circulation de véhicule porte les informations suivantes :

- nom du port ;
- nom et numéro français de l'installation portuaire ou des installations portuaires dans le cas de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint situées dans plusieurs installations portuaires ;
- identification des zones d'accès restreint dans lesquelles le véhicule est autorisé à pénétrer ;
- date de fin de validité du titre ; -

- numéro d'immatriculation du véhicule ; - numéro d'ordre du titre.

Article 69 - Composition du dossier de demande de titre de circulation permanent de véhicule.

Le dossier de demande de titre de circulation permanent de véhicule comprend les pièces suivantes : - une lettre de demande de la personne pour le compte de laquelle le véhicule est utilisé en zone d'accès restreint ;

- un document justifiant le motif de l'accès du véhicule à la zone d'accès restreint ; -

- une copie de la certificat d'immatriculation du véhicule.

Article 70 - Instruction du dossier de demande d'un titre de circulation de véhicule.

Le dossier de demande de titre de circulation de véhicule est déposé auprès de l'exploitant de l'installation portuaire ou, pour un titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint, du service désigné dans les conditions fixées à l'article 51 du présent arrêté.

Le dossier est déposé au minimum huit jours avant la date à partir de laquelle l'autorisation d'accès en zone d'accès restreint est demandée. Ce délai est porté à quinze jours pour le titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint.

L'exploitant de la zone d'accès restreint ou le service désigné pour l'instruction vérifie la validité des pièces présentées et la justification du motif de la demande d'accès.

En cas de demande de titre de circulation à une seule zone d'accès restreint, la décision par l'exploitant de délivrer ou non le titre doit intervenir dans un délai maximal de huit jours.

En cas de demande de titre de circulation commun à plusieurs zones d'accès restreint, le service chargé de l'instruction recueille l'accord formel de chaque exploitant d'installation portuaire où se trouve une ou plusieurs zones d'accès restreint concernées. Cette demande d'accord doit être effectuée dans un délai maximum de huit jours après la réception du dossier de demande de titre de circulation. La décision de chaque exploitant doit être rendue dans un délai de huit jours après la demande d'accord. Au-delà de ce délai, l'absence de décision vaut accord. Le refus d'un ou plusieurs exploitants pour tout ou partie des zones d'accès restreint ne fait pas obstacle à la délivrance du titre pour les autres zones d'accès restreint.

Article 71 - Modalités de délivrance du titre de circulation temporaire de véhicule.

La délivrance du titre de circulation temporaire de véhicule est effectuée par l'exploitant de l'installation portuaire.

L'utilisateur doit justifier le motif de l'accès du véhicule à la zone d'accès restreint.

L'exploitant de la zone d'accès restreint tient une liste des titres de circulation temporaires délivrés aux véhicules. Cette liste comprend les informations suivantes :

- numéro d'immatriculation du véhicule ;
- nom et prénom de l'utilisateur ;
- date de délivrance ;
- durée de validité.

Article 72 - Retrait du titre de circulation de véhicule en cas de non-respect des règles d'accès, de stationnement ou de circulation.

Le titre de circulation délivré à un véhicule est retiré en cas de non respect des règles d'accès, de stationnement ou de circulation dans la zone d'accès restreint définies en application du premier alinéa de l'article R. 5332-36 du code des transports.

TITRE III : DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 74 - Délai de mise en conformité.

Le représentant de l'État dans le département peut accorder à l'exploitant d'installation portuaire un délai après la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire pour atteindre les taux de contrôle minimaux. Ce délai ne peut excéder un an.

Pendant cette période, le représentant de l'État dans le département fixe les taux de contrôle minimaux. Il peut, au cours de cette période, décider de les augmenter.

L'exploitant de l'installation portuaire adresse tous les six mois au représentant de l'État dans le département un état d'avancement de la mise en œuvre des mesures d'organisation, des moyens matériels, du recrutement et de la formation des agents.

Article 76 - Abrogation de l'arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance.

L'arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance est abrogé.

Article 77 - Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale, le chef d'état-major de la marine et le directeur des douanes et des 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.

6. 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'AGRÉMENT OU DE DOUBLE AGRÉMENT

SECTION 1 : ÉTABLISSEMENT DE LA DEMANDE

Article 1 - Les demandes d'agréments 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'agrément 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 agréments 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/AGRÉMENTS, 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 15-1 (*Création Arrêté du 29 juin 2020 - art. 4*)

Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna et, pour son application :

1° Les références au préfet de département et au représentant de l'Etat dans le département sont remplacées, pour la Nouvelle-Calédonie, par la référence au haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, pour la Polynésie française, par le haut-commissaire de la République en Polynésie française et, pour les îles Wallis et Futuna, par l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna ;

2° La référence à la préfecture est remplacée, pour la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, par la référence aux services du haut-commissariat de la République et, pour les îles Wallis et Futuna, par la référence aux services de l'administration supérieure.

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.

7. 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.

8. 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 art. R. 5332-34 et R. 5332-35).

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 ;

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 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 8-1 *(Création Arrêté du 29 juin 2020 - art. 5)*

Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

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.

9. Arrêté du 11 août 2021 fixant la liste des ports prévue à l'article R. 5332-18 du code des transports

La ministre de la mer et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (modifié) relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, notamment son article 3, paragraphes 1 et 2 ;

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, notamment son article 2, paragraphe 1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles R. 5332-4 et R. 5332-18,

Arrêtent :

Article 1

En application de l'article R. 5332-18 du code des transports, la liste des ports comprenant ou auxquels est rattachée au moins une installation portuaire soumise aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé, est fixée comme suit :

| DÉPARTEMENT OU COLLECTIVITÉ D'OUTRE-MER (*) | PORT | CODE DE LOCALISATION DES NATIONS-UNIES (UN/LOCODE) |
|--|--|---|
| Nord | Dunkerque (grand port maritime) | FRDKK |
| Pas-de-Calais | Calais | FRCQF |
| | Boulogne-sur-Mer | FRBOL |
| Seine-Maritime | Le Tréport | FRLTR |
| | Dieppe | FRDPE |
| | Fécamp | FRFEC |
| | Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine tel que résultant de la fusion du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris | FRLEH |
| Calvados | Caen-Ouistreham | FRCFR |
| Manche | Cherbourg | FR CER |
| | Diélette | FRDIL |

| | | |
|----------------------|--|-------|
| | Barneville-Carteret | FRBNV |
| | Granville | FRGFR |
| Ille-et-Vilaine | Saint-Malo | FRSML |
| Côtes-d'Armor | Saint-Brieuc - Le Légué | FRSBK |
| Finistère | Roscoff | FRROS |
| | Brest | FRBES |
| Morbihan | Lorient | FRLRT |
| Loire-Atlantique | Nantes - Saint-Nazaire (grand port maritime) | FRNTE |
| Vendée | Les Sables-d'Olonne | FRLSO |
| Charente-Maritime | La Rochelle (grand port maritime) | FRLRH |
| | Rochefort | FRRCO |
| | Tonnay-Charente | FRTON |
| Gironde | Bordeaux (grand port maritime) | FRBOD |
| Pyrénées-Atlantiques | Bayonne | FRBAY |
| Pyrénées-Orientales | Port-Vendres | FRPOV |
| Aude | Port-la-Nouvelle | FRNOU |
| Hérault | Sète | FRSET |
| Bouches-du-Rhône | Marseille (grand port maritime) | FRMRS |
| | La Ciotat | FRLCT |
| Var | Sanary-sur-Mer | FRYNR |
| | Toulon | FRTLN |
| | Saint-Tropez | FRSTP |

| | | |
|------------------|----------------------------------|-------|
| | Saint-Raphaël | FRSRL |
| Alpes-Maritimes | Cannes | FRCEQ |
| | Antibes | FRANT |
| | Nice | FRNCE |
| | Villefranche-sur-Mer | FRVFM |
| Haute-Corse | Bastia | FRBIA |
| | L'Île-Rousse | FRILR |
| | Calvi | FRCLY |
| Corse-du-Sud | Ajaccio | FRAJA |
| | Propriano | FRPRP |
| | Bonifacio | FRBON |
| | Porto-Vecchio | FRPVO |
| Guadeloupe | Guadeloupe | GPPTP |
| Saint-Martin (*) | Galisbay | WWWMT |
| Martinique | Martinique (grand port maritime) | MQFDF |
| Guyane | Guyane (grand port maritime) | GFDDC |
| La Réunion | La Réunion (grand port maritime) | RELPT |
| Mayotte | Mayotte | YTLON |

Article 2

En application de l'article R. 5332-18 du code des transports, la liste des ports comprenant ou auxquels est rattachée au moins une installation portuaire soumise aux règles en vigueur en métropole en vertu des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 susvisé est fixée comme suit :

| COLLECTIVITÉ D'OUTRE-MER | PORT | CODE DE LOCALISATION DES NATIONS-UNIES (UN/LOCODE) |
|---------------------------------|------------------------|---|
| Saint-Pierre-et-Miquelon | Saint-Pierre | PMFSP |
| | Miquelon | PMMQC |
| Saint-Barthelémy | Gustavia | GPSBH |
| Nouvelle-Calédonie | Nouméa (port autonome) | NCNOU |

Article 3

Selon les modalités d'application précisées à l'article R. 5332-4 du code des transports, est institué un comité local de sûreté portuaire dans chacun des ports mentionnés aux articles 1er et 2.

Article 4

A modifié les dispositions suivantes

- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 (Ab)
- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 - art. 1 (Ab)
- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 - art. 2 (Ab)
- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 - art. 3 (Ab)
- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 - art. 4 (Ab)
- Abroge Arrêté du 15 juillet 2019 - art. 5 (Ab)

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.

10. Arrêté du 15 mai 2020 relatif à la reconnaissance et au suivi des sociétés habilitées comme organismes de sûreté

- Chapitre Ier : Reconnaissance des sociétés comme organismes de sûreté habilités (Articles 2 à 6)
- Chapitre II : Suivi des organismes de sûreté habilités (Articles 7 à 9)
- Chapitre III : Dispositions transitoires et finales (Articles 10 à 12)
- Annexe
- Annexe

La ministre de la transition écologique et solidaire,
Vu les amendements à l'annexe à 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, publiés par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 ;
Vu le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 (modifié) relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;
Vu la directive n° 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports ;
Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5332-7 et R. 5332-8 à R. 5332-17 ;
Vu le code des relations entre le public et l'administration ;
Vu l'ordonnance n° 2014-1329 du 6 novembre 2014 relative aux délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial ;
Vu le décret n° 2014-1627 du 26 décembre 2014 relatif aux modalités d'organisation des délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial,
Arrête :

Article 1 *(Modifié par l'arrêté du 28 février 2022 - art. 35)*

Pour l'application du présent arrêté :

- 1° La commission d'habilitation des organismes de sûreté instituée à l'article R. 5332-8 du code des transports est ci-après dénommée " la commission " ;
- 2° Le secrétariat de la commission assuré par les services placés sous l'autorité du directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités est ci-après dénommé " le secrétariat de la commission " ;
- 3° Tout dossier de demande d'habilitation, d'extension d'une habilitation ou de renouvellement d'une habilitation en qualité d'organisme de sûreté est ci-après dénommé " le dossier ".

Chapitre Ier : Reconnaissance des sociétés comme organismes de sûreté habilités (Articles 2 à 6)

Article 2

Sans préjudice de l'application de l'article R. 5332-15 du code des transports, les missions que peuvent exercer les organismes de sûreté habilités recouvrent notamment :

- 1° Pour le volet « ports et toutes installations portuaires » : la réalisation d'évaluations et de plans de sûreté de ports et d'installations portuaires ;
- 2° Pour le volet « tous navires » : la réalisation des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté des navires prévues à l'article L. 5251-3 du code des transports.

Toute société souhaitant exercer ces missions constitue un dossier comportant les informations, pièces et justificatifs énumérés à l'annexe I du présent arrêté.

Article 3

La société demandeuse transmet son dossier par voie postale ou par voie électronique au secrétariat de la commission, à l'appui d'un courrier signé par le gérant de la société précisant s'il s'agit d'une

demande d'habilitation, d'extension d'une habilitation ou de renouvellement d'une habilitation. Dans le cas d'une demande de renouvellement d'une habilitation, l'organisme de sûreté habilité transmet son dossier au secrétariat de la commission au plus tard six mois avant la date d'échéance de l'habilitation en cours.

Article 4

Le secrétariat de la commission instruit le dossier. Il en apprécie la recevabilité au regard de sa conformité à l'annexe I du présent arrêté, de sa complétude et de la pertinence des pièces et justificatifs fournis en application de l'article 2.

Article 5

Pour émettre son avis et ses propositions à l'attention du ministre chargé des transports sur tout dossier qui lui est soumis, la commission prend également en compte, le cas échéant, les rapports d'activité annuels de l'organisme de sûreté habilité et les rapports d'audit dudit organisme établi par les services compétents du ministère chargé des transports. L'avis qu'elle émet précise le ou les volets pour lesquels l'habilitation est susceptible d'être délivrée.

Article 6

Toute décision du ministre portant habilitation, extension de l'habilitation à un autre des deux volets, ou renouvellement d'une habilitation d'une société comme organisme de sûreté précise la période de validité de l'habilitation, dans la limite de la durée maximale de cinq ans prévue à l'article R. 5332-10 du code des transports. Toute décision du ministre portant extension de l'habilitation d'un organisme de sûreté habilité pour un nouveau volet n'a pas pour effet de prolonger la période de validité de l'habilitation en cours obtenue au titre d'un autre volet.

Chapitre II : Suivi des organismes de sûreté habilités (Articles 7 à 9)

Article 7

Tout organisme de sûreté habilité peut faire l'objet d'un audit au cours de la période de son habilitation par les services compétents du ministère chargé des transports. Le rapport d'audit établi par ces services est communiqué au secrétariat de la commission.

Article 8

Tout organisme de sûreté habilité notifie au secrétariat de la commission par courrier ou courriel, pièces et justificatifs à l'appui, toute modification, y compris après la date de dépôt d'un dossier de demande de renouvellement d'habilitation, portant sur :

- 1° La raison sociale de la société ;
- 2° La dénomination commerciale de la société ;
- 3° Le statut ou le capital de la société, notamment en cas de fusion avec une autre société ;
- 4° La liste des personnes participant à la réalisation des évaluations et plans de sûreté.

L'une seule de ces modifications emporte saisine de la commission pour avis quant aux suites à donner par le ministre chargé des transports par rapport à l'habilitation en cours de validité.

Article 9

Tout organisme de sûreté habilité établit un rapport d'activité annuel, tel que prévu par l'article R. 5332-16 du code des transports, conformément à l'annexe II du présent arrêté, qu'il transmet, au plus tard avant le 1er mars de l'année suivante, au secrétariat de la commission.

Chapitre III : Dispositions transitoires et finales (Articles 10 à 12)

Article 10

A abrogé les dispositions suivantes :

- Arrêté du 26 juillet 2007

Art. 1, Art. 2, Art. 3, Art. 4, Art. 5, Art. 6, Art. 7, Art. 8, Sct. Annexes, Sct. ANNEXE : DOSSIER DE DEMANDE D'HABILITATION EN QUALITÉ D'ORGANISME DE SÛRETÉ., Art. Annexe

- Arrêté du 30 septembre 2010

Art. 1, Art. 2, Art. 3, Art. 5

Les organismes de sûreté habilités au titre de l'arrêté du 26 juillet 2007 relatif à l'habilitation des organismes de sûreté sont réputés habilités au titre du présent arrêté sans avoir à soumettre une nouvelle demande. La date de fin de validité de l'habilitation et les volets pour lesquels ces organismes sont habilités sont ceux accordés au titre de l'arrêté du 26 juillet 2007.

Article 11

Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

Article 12

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.

Annexe

Article

ANNEXES

ANNEXE I

Le dossier est rédigé en langue française.

La transmission du dossier au secrétariat de la commission peut s'effectuer :

- soit sous format dématérialisé, à l'adresse électronique suivante : osh@developpement-durable.gouv.fr ;

- soit sous format papier, par dépôt auprès du secrétariat de la commission ou par envoi postal à ce dernier, à l'adresse suivante (*) : ministère chargé des transports, secrétariat de la commission d'habilitation des organismes de sûreté, 92055 La Défense Cedex.

(*) A la date de publication du présent arrêté, il est recommandé de transmettre le dossier à l'adresse suivante : ministère de la transition écologique et solidaire, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, direction des services de transport, sous-direction des ports et du transport fluvial, bureau de la sûreté portuaire et fluviale, 92055 La Défense Cedex.

Article (Modifié par l'arrêté du 28 octobre 2021 - art. 34)

Le dossier transmis par toute société demandeuse est présenté conformément aux cinq parties suivantes et comporte, pour chacune d'elles, les informations, pièces et justificatifs suivants :

Partie n° 1 - Renseignements administratifs généraux

1.1. Adresse et coordonnées de la société

1.1.1. Adresse postale de la société et de ses différents établissements

1.1.2. Adresse électronique de la société (ou de son gérant)

1.1.3. Coordonnées téléphoniques de la société (ou de son gérant)

1.1.4. Adresse url du site Internet de la société

1.2. Nom, prénom et qualité de la personne qui présente la demande au nom de la société ;

1.3. Raison sociale de la société :

1.3.1 Numéro unique d'identification ;

1.3.2. Pour les personnes morales établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat parti à l'accord sur l'Espace économique européen autre que la France, le certificat d'inscription au registre professionnel prévu par la législation de cet Etat ;

1.4. Composition du capital de la société ;

1.5. Description générale des principales activités de la société et présentation, le cas échéant, des différents établissements.

Partie n° 2 - Information relatives aux volets de compétences sollicités

Volets de compétences pour lesquels la société demandeuse sollicite l'habilitation :

1. Volet " ports et toutes installations portuaires " ;

2. Volet " tous navires " .

Partie n° 3 - Informations relatives aux collaborateurs de la société

3.1. Liste exhaustive et nominative des collaborateurs, titulaires d'un agrément individuel au titre de l'article R. 5332-17 du code des transports ou pour lesquels une demande d'agrément individuel a été déposée, appelés à participer à la réalisation des évaluations et des plans de sûreté des navires, ports et installations portuaires, avec mention du lien juridique les unissant à la société (salarié, consultant, auto-entrepreneur, etc.) ;

3.2. Curriculum-vitae détaillé de chacun des collaborateurs, précisant notamment les formations initiales et continues suivies ainsi que l'expérience professionnelle acquise ;

3.3. Copie de l'agrément individuel délivré au titre de l'article R. 5332-17 du code des transports ou attestation de dépôt en préfecture de la demande dudit agrément, pour chacun des collaborateurs.

Partie n° 4 - Informations relatives aux compétences de la société

Toutes informations relatives aux compétences de la société, démontrant que cette dernière :

- a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté ;
- a une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, et notamment de la conception et de la construction des navires, s'il fournit des services pour les navires, et de la conception et de la construction des ports, s'il fournit des services pour les ports et installations portuaires ;
- a une connaissance appropriée des autres opérations pertinentes en matière de sûreté qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté portuaire, notamment les contrôles de sûreté ;
- est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire ou du port, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques ;
- peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel ;
- peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance ;
- peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisé à une telle information ;
- connaît le code ISPS, 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, la directive n° 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports et les dispositions législatives et réglementaires nationales relatives à la sûreté des navires, ports, et installations portuaires, et est capable d'assurer une veille active afin d'actualiser ses connaissances en fonction de l'évolution de ce cadre juridique ;
- a accès à une définition actualisée des menaces contre la sûreté portuaire et maritime et leurs différentes formes ;
- a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes, ou éléments d'armes, de dispositifs incendiaires, de matières ou objets dangereux, notamment explosifs ou éléments d'engins explosifs, non autorisés ;
- a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
- connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
- connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation ;
- connaît les aspects liés à la cybersécurité des navires, ports, et installations portuaires, ainsi que les menaces pesant sur leurs systèmes d'information ;

Partie n° 5 - Engagements de la société

Lettre d'engagements conforme au modèle ci-dessous, dûment remplie et signée par le gérant de la société.

" Lettre d'engagements de la société

Raison sociale et adresse de la société demandeuse :

Nom, prénom, qualité de la personne qui présente la demande :

Je soussigné(e) :

- déclare être pleinement conscient(e) des responsabilités de la société que je représente, en ce qui concerne la mise en œuvre de dispositions renforçant la sûreté dans les ports, installations portuaires et à bord des navires ;

- m'engage, en conséquence, au nom de la société :

1. À ne confier l'exécution des missions prévues à l'article R. 5332-13 du code des transports qu'à des personnes agréées en application de l'article R. 5332-17 du code des transports ;

2. À fournir toutes les informations, pièces et justificatifs requis en application des dispositions législatives et réglementaires applicables aux organismes de sûreté habilités ;

3. À autoriser les membres de la commission d'habilitation des organismes de sûreté et les personnes désignées à cet effet par le ministre chargé des transports à accéder aux locaux de la société et à y procéder aux audits et contrôles portant sur ses activités en lien avec la sûreté portuaire et maritime en application de l'article R. 5332-11 du code des transports ;

4. À garantir la confidentialité des faits, informations et documents dont la société aurait à connaître dans l'exercice de ses missions ;

5. À ne pas divulguer lesdits faits, informations et documents même après cessation de mes fonctions et à m'assurer que les agents du personnel de l'organisme exerçant des missions de sûreté souscrivent au même engagement.

A, le

Signature de l'intéressé(e) ".

NOTA :

Conformément à l'article 35 de l'arrêté du 28 octobre 2021, ces dispositions entrent en vigueur le 1er novembre 2021.

ANNEXE II COMPOSITION DU RAPPORT D'ACTIVITÉ PRÉVU À L'ARTICLE R. 5332-16 DU CODE DES TRANSPORTS

Le rapport annuel d'activité d'un organisme de sûreté habilité est conforme au modèle suivant :

Partie n° 1 - Renseignements administratifs généraux

Mention de toute modification ou nouvelle information par rapport aux items de la partie n° 1 du dossier de demande d'habilitation.

Montant du chiffre d'affaires global figurant aux trois derniers bilans annuels en distinguant pour chaque année :

- la part réalisée au titre de l'activité d'organisme de sûreté habilité, ainsi que celle réalisée au titre d'autres activités à préciser ;
- la part réalisée, d'une part, en France, dans les États membres de l'Union européenne ou dans un État parti à l'accord sur l'Espace économique européen et, d'autre part, en dehors de ces États.

Partie n° 2 - Informations relatives aux collaborateurs de l'organisme

2.1. Liste exhaustive et nominative des collaborateurs, titulaires d'un agrément individuel au titre de l'article R. 5332-17 du code des transports, appelés à participer à la réalisation des évaluations et des plans de sûreté des navires, ports et installations portuaires, avec mention du lien juridique les unissant à la société (salarié, consultant, auto-entrepreneur, etc.) ;

2.2. Dates de délivrance et d'échéance des agréments individuels ;

2.3. Actions de maintien ou d'amélioration du niveau de connaissances spécialisées en sûreté des collaborateurs.

Partie n° 3 - Informations relatives aux compétences de l'organisme

3.1. Présentation, sous forme de tableau, des prestations effectuées au titre de chacun des volets pour lesquels l'organisme est habilité (participation à la réalisation d'une évaluation ou d'un plan de sûreté d'un port, d'une installation portuaire ou à une mission d'évaluation et de contrôle de la sûreté des navires prévues à l'article L. 5251-3 du code des transports), avec distinction entre celles réalisées, d'une part, en France, dans les États membres de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et celles réalisées, d'autre part, en dehors de ces États.

3.2. Présentation, sous forme d'une fiche, de chaque prestation mentionnée supra (3.2) réalisée en France ou au bénéfice d'un navire battant pavillon français, avec mention :

- du port, de l'installation portuaire ou du navire concerné(e) ;
- du nom de la ou des personnes agréées à qui la prestation a été confiée ainsi que leur qualité ;
- de l'objet de la prestation ainsi que sa durée ;
- de la raison sociale et des coordonnées des bénéficiaires de la prestation ;
- d'un récapitulatif des différentes étapes du processus d'élaboration (réunions intermédiaires, CLSP, etc.) incluant l'état d'avancement et la date d'achèvement prévue.

3.3. Présentation, sous forme de tableau des prestations de formations délivrées sous le couvert d'un agrément de l'État dans le domaine de la sûreté portuaire et maritime et les conditions de leur réalisation, avec mention :

- de la nature des prestations de formation délivrées ;
- du nom des formateurs ;

- de la raison sociale et les coordonnées des bénéficiaires de ces prestations ;
- du nombre d'auditeurs formés ou sensibilisés pour chaque session.

11. Arrêté du 28 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine

La ministre de la mer et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le code du travail ;

Vu l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, notamment ses articles 39 à 55 ;

Vu le décret n° 2021-619 du 19 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine,

Arrêtent :

Article 1

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux agents du service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, ci-après respectivement désignés « l'agent », « le service » et « l'établissement ».

Article 2

En application de l'article 51 de l'ordonnance susvisée, les agents du service sont soumis aux règles déontologiques annexées au présent arrêté.

L'établissement porte à la connaissance de chaque agent du service lesdites dispositions qui doivent être affichées de façon visible dans tous les locaux du service.

Les manquements aux présentes règles déontologiques peuvent donner lieu à une sanction disciplinaire dans les conditions prévues par le code du travail, sans préjudice, le cas échéant, des sanctions pénales encourues.

Article 3

En application de l'article 46 de l'ordonnance susvisée, l'établissement élabore, met en œuvre et tient à jour un programme des formations initiale et continue délivrées aux agents du service.

Article 4

L'établissement transmet au ministre chargé des ports maritimes le document de référence et de tarification de l'année suivante mentionné à l'article 41 de l'ordonnance susvisée.

Article 5

L'établissement transmet au préfet de département un rapport mensuel sur l'activité du service. Ce rapport comporte notamment les données statistiques relatives :

1° Au nombre d'activation des zones intégrées de sûreté portuaire ;

2° A la durée d'activation des zones intégrées de sûreté portuaire ;

3° Aux nombres de personnes, véhicules, unités de transport intermodales, biens et marchandises ayant fait l'objet d'une opération d'inspection-filtrage incluant ceux pour lesquels ladite opération a débouché sur un contrôle de sûreté positif.

Article 6

L'établissement transmet au ministre chargé des ports maritimes un rapport annuel sur l'activité du service, au plus tard le 30 juin de l'année suivante. Ce rapport comporte notamment les données statistiques relatives :

1° Aux opérations d'inspection-filtrage réalisées au niveau de chaque zone intégrée de sûreté portuaire ;

2° Aux interventions réalisées dans le cadre de la mission prévue à l'article 41 de l'ordonnance susvisée ;

3° A l'utilisation des armes, notamment les sessions de formation et de recours en opération ;

4° Aux ressources humaines, notamment en matière de recrutements, de discipline, de sessions de formations initiale et continue délivrées aux agents du service.

Article 7

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe (Articles préliminaire à 17)

Article

ANNEXE

RÈGLES DÉONTOLOGIQUES APPLICABLES AUX AGENTS DU SERVICE INTÉGRÉ DE SÛRETÉ PORTUAIRE DU GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE

Article préliminaire

En application de l'article 51 de l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, et sans préjudice du respect des obligations qui leur incombent en application des dispositions de l'ordonnance et du décret susvisés, les agents du service sont soumis au respect de règles déontologiques précisées ci-après.

Article 1

Tout agent du service s'acquitte de sa mission dans le respect des lois et des règlements.

Article 2

Tout agent du service demeure impartial et s'interdit toute forme de discrimination.

Article 3

Tout agent du service ne se départit de la dignité afférente à ses fonctions en aucune circonstance.

Article 4

Tout agent du service respecte une stricte confidentialité des informations, procédures et usages relatifs à la sécurité dont il a connaissance dans le cadre de son activité.

Article 5

Tout agent du service s'interdit d'agir contrairement à la probité. Il ne se prévaut pas de sa qualité pour en tirer un avantage personnel et n'utilise pas à des fins étrangères à sa mission les informations dont il a connaissance dans le cadre de ses fonctions. Il n'accepte de tiers aucun avantage ni aucun présent directement ou indirectement lié à ses fonctions.

Article 6

Tout agent du service s'efforce d'agir avec discernement, de manière opportune et adaptée.

Article 7

Sur les lieux de l'exercice de sa mission, au regard de la sensibilité de celle-ci et afin de prévenir tout accident, tout agent du service ne doit pas :

- 1° Être sous l'emprise de boissons alcoolisées ou de produits et substances illicites ;
- 2° Consommer, introduire ou stocker des boissons alcoolisées ou de produits et substances illicites.

Le règlement intérieur de l'établissement peut, le cas échéant, prévoir tout dépistage de l'imprégnation éthylique ou tout test salivaire de recherche de stupéfiants.

Article 8

Tout agent du service se comporte de manière respectueuse à l'égard de toute personne. Son comportement avec les usagers et clients du port est empreint de courtoisie et requiert l'usage du vouvoiement. Respectueux de la dignité des personnes, l'agent a un comportement exemplaire et propre à inspirer en retour respect et considération.

Article 9

Tout agent du service respecte les règles de l'établissement sur le port de la tenue d'uniforme et donne une bonne image du service. Dans l'exercice de ses fonctions, il est porteur de sa carte professionnelle qu'il est en mesure de présenter toutes les fois où il est légalement tenu de le faire.

Article 10

Tout agent du service, titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, doit obligatoirement en être détenteur dans l'exercice de sa mission pour pouvoir à tout moment assurer la conduite des véhicules de service, qu'elle soit programmée ou inopinée. Il informe également sa hiérarchie de tout retrait, suspension ou annulation de son permis de conduire lorsqu'il est nécessaire à l'exercice de ses missions. A l'occasion de l'utilisation d'un véhicule de service, l'emploi par tout agent du service du dispositif sonore et lumineux est autorisé par son supérieur hiérarchique dans le cadre de l'application de l'article 22 du décret susvisé. Son utilisation est uniquement destinée à faciliter la progression du véhicule. Sans préjudice des règles du code de la route, l'agent respecte les prescriptions d'employeur en matière de conduite de véhicule.

Article 11

Dans l'exercice de ses fonctions, le comportement ou le mode de communication de tout agent du service ne doit entraîner aucune confusion avec ceux des autres agents des services publics, notamment des services de la police ou de la gendarmerie nationales.

Article 12

Tout agent du service qui ne satisfait plus aux conditions d'emploi imposées par l'article 45 de l'ordonnance susvisée est tenu d'en aviser sa hiérarchie.

Article 13

Tout agent du service exécute loyalement et fidèlement les consignes qui lui ont été données par sa hiérarchie.

Il rend compte à sa hiérarchie de l'exécution des consignes qu'il a reçues ou, éventuellement, des raisons qui ont rendu leur exécution impossible.

Article 14

Dans le cadre du contrôle du service assuré au titre de l'article 52 de l'ordonnance susvisée, tout agent du service facilite en toutes circonstances le déroulement des opérations de contrôle auxquelles il est soumis. Il donne communication des informations et documents qui lui sont demandés et donne accès aux locaux du service.

Article 15

Tout supérieur hiérarchique s'interdit de donner à ses agents, directement ou indirectement, des consignes qui les conduiraient à ne pas respecter les principes déontologiques. Ils veillent à la formulation de consignes précises et claires, afin d'assurer leur bonne compréhension et exécution.

Article 16

Dans le cadre de leurs missions, il est interdit à tout agent du service de :

- 1° S'immiscer, à quelque moment et sous quelque forme que ce soit, dans le déroulement d'un conflit du travail ou d'événements s'y rapportant ;
- 2° Se livrer à une surveillance relative aux opinions politiques, philosophiques ou religieuses ou aux appartenances syndicales des personnes.

Article 17

Les présentes règles déontologiques sont portées à la connaissance de tout agent du service par l'établissement selon des modalités définies par ce dernier.

12. Arrêté du 28 mai 2021 portant application de l'article 39 de l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique

La ministre de la mer et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, notamment ses articles 39 et 55 ;

Vu le décret n° 2021-619 du 19 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine,

Arrêtent :

Article 1

I.-Le déploiement opérationnel du service intégré de sûreté portuaire prévu à l'article 39 de l'ordonnance susvisée est limité à la partie de la circonscription mentionnée à l'article 6 de ladite ordonnance, telle qu'identifiée par l'arrêté du préfet de la Seine-Maritime du 1er décembre 2011 portant modification des limites de la circonscription du grand port maritime du Havre.

II.-Dans le cadre du déploiement du service prévu au I, l'établissement conclut tout protocole de coordination nécessaire à l'accomplissement des missions du service avec tout service de l'État ou toute personne morale intéressés.

Article 2

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

13. Arrêté du 28 mai 2021 portant désignation du préfet chargé de la sûreté portuaire sur l'emprise du port de Bayonne

Le ministre de l'intérieur,

Vu le code des transports, notamment son article R.* 5332-6 ;

Vu l'avis de la ministre de la transition écologique,

Arrête :

Article 1

Le préfet des Pyrénées-Atlantiques exerce les prérogatives dévolues, par le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, au représentant de l'État dans le département sur toute l'emprise du port de Bayonne, y compris pour les parties situées dans le département des Landes.

Article 2

Le préfet des Pyrénées-Atlantiques communique au préfet des Landes les informations suivantes :

- 1° L'évaluation de sûreté du port ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;
 - 2° Le plan de sûreté du port ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;
 - 3° Les modalités selon lesquelles est organisée et assurée la surveillance des plans d'eau inclus dans les limites portuaires de sûreté ;
 - 4° L'ordre du jour et le compte-rendu de toute réunion du comité local de sûreté portuaire ;
 - 5° Le calendrier des entraînements et exercices de sûreté auxquels les services de l'Etat placés sous leur responsabilité peuvent être associés.
 - 6° La liste des installations portuaires situées dans son département ;
 - 7° L'évaluation de sûreté des installations portuaires situées dans son département ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;
 - 8° Le plan de sûreté des installations portuaires situées dans son département ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;
 - 9° La liste des zones à accès restreint dans les installations portuaires situées dans son département et les conditions particulières d'accès, de circulation et de stationnement des personnes, des véhicules et des marchandises ainsi que les modalités de signalisation correspondantes ;
- Le préfet des Pyrénées-Atlantiques met à disposition du préfet des Landes les actes relatifs à l'agrément de l'agent de sûreté portuaire et des agents de sûreté des installations portuaires.

Article 3

A modifié les dispositions suivantes

- Abroge Arrêté du 7 août 2007 (Ab)
- Abroge Arrêté du 7 août 2007 - art. 1 (Ab)
- Abroge Arrêté du 7 août 2007 - art. 2 (Ab)
- Abroge Arrêté du 7 août 2007 - art. 3 (Ab)
- Abroge Arrêté du 7 août 2007 - art. 4 (Ab)

Article 4

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

14. Arrêté du 28 mai 2021 portant désignation du préfet chargé de la sûreté portuaire sur l'emprise du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine

Le ministre de l'intérieur,

Vu le code des transports, notamment son article R*. 5332-6 ;

Vu l'avis de la ministre de la transition écologique,

Arrête :

Article 1

Le préfet de la Seine-Maritime exerce les prérogatives dévolues, par le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, au représentant de l'Etat dans le département sur toute l'emprise du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, y compris pour les parties situées dans les départements du Calvados, de l'Essonne, de l'Eure, des Hauts-de-Seine, de Paris, de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, du Val-de-Marne et des Yvelines.

Article 2

Le préfet de la Seine-Maritime communique aux préfets concernés les informations suivantes :

1° L'évaluation de sûreté du port ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;

2° Le plan de sûreté du port ainsi que son arrêté d'approbation et tout arrêté de modification ;

3° Les modalités selon lesquelles est organisée et assurée la surveillance des plans d'eau inclus dans les limites portuaires de sûreté ;

4° L'ordre du jour et le compte-rendu de toute réunion du comité local de sûreté portuaire ;

5° Le calendrier des entraînements et exercices de sûreté auxquels les services de l'État placés sous leur responsabilité peuvent être associés ;

6° La liste des installations portuaires situées dans leurs départements respectifs ;

7° L'évaluation de sûreté des installations portuaires situées dans leurs départements respectifs ainsi que leurs arrêtés d'approbation et tout arrêté de modification ;

8° Le plan de sûreté des installations portuaires situées dans leurs départements respectifs ainsi que leurs arrêtés d'approbation et tout arrêté de modification ;

9° La liste des zones à accès restreint dans les installations portuaires situées dans leurs départements respectifs et les conditions particulières d'accès, de circulation et de stationnement des personnes, des véhicules et des marchandises ainsi que les modalités de signalisation correspondantes.

Le préfet de la Seine-Maritime met à disposition des préfets concernés les actes relatifs à l'agrément de l'agent de sûreté du port et des agents de sûreté des installations portuaires.

Article 3

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

TITRE IV : LES SERVICES PORTUAIRES

Chapitre 1. Les services portuaires

1. Règlement européen sur les services portuaires : règlement (UE) 2017/352 du parlement européen et du conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports

RÈGLEMENT (UE) 2017/352 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 février 2017

établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen [\(1\)](#),

vu l'avis du Comité des régions [\(2\)](#),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [\(3\)](#),

considérant ce qui suit:

- (1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport et du marché intérieur. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à l'utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.
- (2) Les ports contribuent à la compétitivité à long terme des industries européennes sur les marchés mondiaux, tout en apportant une valeur ajoutée et en créant des emplois dans l'ensemble des régions côtières de l'Union. Afin de relever les défis auxquels est confronté le secteur du transport maritime et de renforcer l'efficacité et la viabilité des chaînes de transport et de logistique, il est essentiel que les mesures sur la simplification administrative présentées dans la communication de la Commission du 23 mai 2013 intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» soient mises en œuvre

parallèlement au présent règlement.

- (3) Dans sa communication du 3 octobre 2012 intitulée «L'acte pour le marché unique II — Ensemble pour une nouvelle croissance», la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il est nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, ainsi qu'aux efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports, et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la fourniture de services portuaires.
- (4) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes amélioreront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs des ports et contribueront à un climat plus favorable aux investissements dans les ports, permettant ainsi de réduire les coûts pour les utilisateurs des transports et contribuant à la promotion du transport maritime à courte distance et à une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.
- (5) La simplification des procédures douanières peut apporter des avantages économiques notables aux ports maritimes en matière de compétitivité. Pour favoriser une concurrence loyale et réduire les formalités douanières, il importe que les autorités compétentes des États membres adoptent une stratégie appropriée et efficace fondée sur le risque. Dans ce cadre, il est indispensable que la Commission évalue la nécessité de mesures appropriées pour réduire les formalités déclaratives dans les ports maritimes et lutter contre la concurrence déloyale.
- (6) La mise en place d'un cadre clair comportant des dispositions transparentes, équitables et non discriminatoires concernant le financement et les redevances d'infrastructure portuaire et de services portuaires joue un rôle fondamental pour garantir que la stratégie commerciale et les plans d'investissement de chaque port et, le cas échéant, le cadre général en matière de politique portuaire nationale sont pleinement conformes aux règles de concurrence. En particulier, la transparence des relations financières permet un contrôle équitable et efficace des aides d'État, contribuant ainsi à prévenir les distorsions du marché. À cet effet, le Conseil, dans ses conclusions du 5 juin 2014, a invité la Commission à étudier des lignes directrices concernant les aides d'État en faveur des ports maritimes, avec l'objectif de garantir une juste concurrence et un cadre juridique stable pour les investissements portuaires.
- (7) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport institué par le règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil (4). Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle significatif dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'Union, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques. Cependant, le présent règlement devrait donner aux États membres la possibilité de décider s'ils souhaitent ou non l'appliquer aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques. Les États membres devraient également

avoir la possibilité d'introduire des dérogations afin d'éviter des charges administratives disproportionnées pour les ports maritimes du réseau global dont le trafic de fret annuel ne justifie pas la pleine application du présent règlement.

- (8) Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et ne doivent donc pas nécessairement figurer dans le présent règlement.
- (9) Le présent règlement ne devrait en aucune façon porter atteinte au régime de la propriété dans les États membres applicable aux ports maritimes, et devrait permettre l'existence de différentes structures portuaires dans les États membres.
- (10) Le présent règlement n'impose pas un modèle particulier pour la gestion des ports maritimes et n'a aucune incidence sur la compétence qu'ont les États membres de fournir, dans le respect du droit de l'Union, des services non économiques d'intérêt général. Différents modèles de gestion des ports sont possibles, pour autant que le cadre dans lequel s'effectue la fourniture de services portuaires et les règles communes en matière de transparence financière fixées dans le présent règlement soient respectés.
- (11) Conformément aux principes généraux énoncés dans les traités, les prestataires de services portuaires devraient être libres de fournir leurs services dans les ports maritimes relevant du présent règlement. Toutefois, il devrait être possible de soumettre l'exercice de cette liberté à certaines conditions.
- (12) Le présent règlement ne devrait pas imposer de limites au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente pour la mise en place de son système de tarification, dès lors que les redevances d'infrastructure portuaire payées par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons sont transparentes, et en particulier aisément identifiables et non discriminatoires, et qu'elles contribuent à assurer l'entretien et le développement des infrastructures et des installations de services ainsi que la fourniture des services nécessaires pour exécuter ou faciliter les opérations de transport dans la zone portuaire et sur les voies navigables donnant accès aux ports qui relèvent de la compétence du gestionnaire du port.
- (13) Dans un souci de gestion portuaire efficace, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini, dans la mesure où ces exigences sont transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes pour la fourniture du service portuaire. Conformément aux objectifs généraux du présent règlement, les exigences minimales devraient contribuer à garantir un niveau élevé de qualité des services portuaires et ne pas créer d'entraves à l'entrée sur le marché.

- (14) Il importe que tous les prestataires de services portuaires puissent, à la demande du gestionnaire du port, démontrer leur capacité à desservir un nombre minimal de navires en mettant à disposition le personnel et les équipements nécessaires. Ils devraient appliquer les dispositions et règles pertinentes, y compris le droit du travail applicable, les conventions collectives pertinentes et les exigences du port concerné en matière de qualité.
- (15) Afin de déterminer si un prestataire de services portuaires satisfait aux conditions d'honorabilité, l'autorité compétente ou le gestionnaire du port devrait examiner s'il existe des motifs sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires, tels que des condamnations ou des sanctions pour des infractions pénales graves ou une violation grave du droit de l'Union et du droit national applicables.
- (16) Les États membres devraient pouvoir exiger le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail dans le cadre de l'exécution de services portuaires dans le port concerné.
- (17) Les États membres devraient informer la Commission avant toute décision d'imposer une condition de pavillon aux bateaux utilisés principalement pour des opérations de remorquage et de lamanage. Il convient que cette décision soit non discriminatoire, soit fondée sur des motifs transparents et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché.
- (18) Lorsque des exigences minimales doivent être respectées, la procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires devrait être transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée, et elle devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.
- (19) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, le nombre de prestataires de services portuaires pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions liées à la rareté des terres ou de l'espace navigable, aux caractéristiques de l'infrastructure portuaire, à la nature du trafic portuaire ou à la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental.
- (20) Il convient que toute limitation du nombre de prestataires de services portuaires soit fondée sur des motifs clairs et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché.
- (21) Il convient que le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie son intention d'ouvrir une procédure de sélection pour la fourniture d'un service portuaire, y compris sur l'internet et, lorsqu'il y a lieu, au Journal officiel de l'Union européenne. Cette publication devrait contenir des informations sur la procédure de sélection, le délai pour la présentation des offres, les critères d'attribution utiles, ainsi que des informations sur la manière dont les documents nécessaires pour préparer une candidature peuvent être obtenus.
- (22) Afin de garantir la transparence et l'égalité de traitement, il y a lieu de considérer que la modification des dispositions d'un contrat avant le terme de celui-ci équivaut à l'attribution d'un nouveau contrat lorsque les modifications apportées altèrent de manière substantielle la nature du contrat initial et, par conséquent, attestent

L'intention des parties de renégocier les conditions essentielles dudit contrat.

- (23) Le présent règlement ne devrait pas porter préjudice au droit des États membres d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires.
- (24) L'Union dispose d'une grande diversité de ports maritimes caractérisés par différents modèles d'organisation des services portuaires. Il ne serait donc pas opportun d'imposer un modèle unique. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait avoir la possibilité de limiter le nombre de prestataires d'un service portuaire donné lorsque cela est justifié par un ou plusieurs motifs.
- (25) L'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil [\(5\)](#) prévoit que les marchés destinés à permettre la prestation de certains types d'activités devant être exécutés ne sont pas soumis à ladite directive si l'État membre ou l'entité adjudicatrice peut démontrer que, dans l'État membre où l'activité est exercée, celle-ci est directement exposée à la concurrence, sur des marchés dont l'accès n'est pas limité. La procédure visant à déterminer si tel est le cas devrait être celle fixée à l'article 35 de la directive 2014/25/UE. Par conséquent, s'il a été déterminé par cette procédure qu'un secteur ou un sous-secteur portuaire, ainsi que les services portuaires associés, sont directement exposés à une telle concurrence, il convient de ne pas les soumettre aux règles encadrant les limitations de l'accès au marché au titre du présent règlement.
- (26) À moins qu'une dérogation dans le cadre d'un marché concurrentiel ne s'applique, toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par le gestionnaire du port ou l'autorité compétente et être pleinement justifiée, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'exprimer leur point de vue.
- (27) Si le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même ou elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il ou elle contrôle directement ou indirectement, il convient que des mesures soient prises afin d'éviter des conflits d'intérêts et de garantir un accès équitable et transparent au marché des services portuaires lorsque le nombre de prestataires de services portuaires est limité. Ces mesures pourraient notamment consister à charger une autorité nationale compétente indépendante du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services portuaires.
- (28) La faculté d'imposer des exigences minimales et de limiter le nombre de prestataires de services portuaires dont les États membres continuent à bénéficier ne devrait pas empêcher ceux-ci de garantir une totale liberté de prestation de services dans leurs ports.
- (29) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et être non discriminatoires, transparents et

accessibles à toutes les parties intéressées.

- (30) Le recours aux obligations de service public entraînant une limitation du nombre de prestataires de services portuaires ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année, l'accessibilité économique du service portuaire à une certaine catégorie d'utilisateurs, la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires et la cohésion territoriale.
- (31) Si les obligations de service public sont déterminées et imposées par les autorités nationales, l'obligation générale faite à un port, en vertu du droit de l'Union ou du droit national, d'accepter sans discrimination ou obstacle tout bateau physiquement en mesure d'y entrer et de s'y amarrer ne devrait pas être interprétée comme une obligation de service public aux fins du présent règlement.
- (32) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les autorités compétentes d'accorder des compensations pour les actions entreprises en vue d'exécuter les obligations de service public, pour autant que ces compensations satisfassent aux règles applicables en matière d'aides d'État. Lorsque les obligations de service public sont considérées comme des services d'intérêt économique général, il est nécessaire de veiller à la conformité avec la décision 2012/21/UE de la Commission (6) et le règlement (UE) no 360/2012 de la Commission (7), ainsi qu'au respect de la communication de la Commission du 11 janvier 2012 intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public».
- (33) Lorsqu'il y a plusieurs prestataires de services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente ne devrait opérer aucune discrimination entre lesdits prestataires, et notamment pas en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il ou elle détient un intérêt.
- (34) Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait avoir la possibilité de décider s'il ou si elle fournit lui-même ou elle-même les services portuaires ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Lorsqu'il existe une limitation du nombre de prestataires de services portuaires, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée au(x) seul(s) port(s) pour lequel ou lesquels ces exploitants internes ont été désignés, à moins qu'une dérogation dans le cadre d'un marché concurrentiel ne s'applique.
- (35) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement devrait être sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. Il y a lieu de préciser que dans les cas où la directive 2001/23/CE du Conseil (8) ne s'applique pas, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires entraîne un changement de fournisseur de services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait néanmoins être en mesure d'exiger que les droits et les obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail en

vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné.

- (36) Chaque fois que les mesures prévues dans le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, il convient que ce traitement soit effectué en conformité avec le droit de l'Union applicable, et en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil [\(9\)](#).
- (37) Dans un secteur aussi complexe et compétitif que celui des services portuaires, la formation initiale ainsi que la formation continue du personnel sont indispensables pour garantir la qualité des services et protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires. Les États membres devraient dès lors veiller à ce que les prestataires de services portuaires proposent à leurs employés une formation appropriée.
- (38) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers est organisé sous la forme de marchés publics. La Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces marchés. Par conséquent, alors que le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer les règles du chapitre II à ces deux types de services ou de maintenir leur droit national en vigueur en matière d'accès au marché pour les services de manutention des marchandises et les services passagers, tout en respectant les principes généraux consacrés par la jurisprudence de la Cour de justice.
- (39) Aux termes de la résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale, chaque zone de pilotage exige que le pilote possède une expérience hautement spécialisée et une connaissance des conditions locales. En outre, le recours au pilotage est généralement obligatoire, et il est souvent organisé ou assuré par les États membres eux-mêmes. Par ailleurs, la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil [\(10\)](#) prévoit que les pilotes informent les autorités compétentes des anomalies manifestes éventuelles qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin. De surcroît, lorsque les conditions de sécurité le permettent, il importe que tous les États membres encouragent le recours aux certificats d'exemption de pilotage, ou à des mécanismes équivalents, en vue d'améliorer l'efficacité dans les ports, en particulier pour encourager le transport maritime à courte distance. Pour éviter les conflits d'intérêts potentiels entre les fonctions d'intérêt public et les considérations d'ordre commercial, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer au pilotage. Toutefois, les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer le chapitre II au pilotage. S'ils décident de le faire, il convient que la Commission soit informée en conséquence, de manière à assurer la diffusion des informations utiles à cet égard.
- (40) Sans préjudice des règles de concurrence de l'Union, le présent règlement ne devrait pas porter atteinte au droit des États membres, le cas échéant, de

réglementer les redevances afin d'éviter d'imposer des redevances excessives pour les services portuaires, lorsque la situation sur le marché des services portuaires est telle qu'une concurrence effective ne peut être assurée.

- (41) Il convient, afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'éviter les distorsions du marché, d'assurer la transparence des relations financières entre les ports maritimes bénéficiant de financements publics et les prestataires de services portuaires, d'une part, et les autorités publiques, d'autre part. À cet égard, le présent règlement devrait étendre à d'autres catégories de destinataires les principes de transparence des relations financières figurant dans la directive 2006/111/CE de la Commission [\(11\)](#), sans préjudice du champ d'application de ladite directive.
- (42) Des règles en matière de transparence des relations financières doivent être introduites dans le présent règlement afin d'éviter des situations de concurrence déloyale entre les ports de l'Union, en particulier compte tenu du fait que les ports du réseau transeuropéen de transport peuvent bénéficier d'un financement de l'Union par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe institué par le règlement (UE) no 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil [\(12\)](#).
- (43) Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation de financements publics et d'éviter les distorsions du marché, il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant de financements publics, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes pour les activités financées par des fonds publics exercées en tant que gestionnaire du port qui soient séparés des comptes pour les activités exercées sur une base concurrentielle. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.
- (44) En vue de garantir la transparence, lorsqu'un port ou une autre entité assure le dragage dans une zone portuaire, les comptes pour le dragage devraient être tenus séparés des comptes pour les autres activités.
- 45 Sans préjudice du droit de l'Union et des prérogatives de la Commission, il importe que celle-ci détermine, en temps utile et en concertation avec toutes les parties intéressées, quels types d'investissements publics dans les infrastructures portuaires relèvent du champ d'application du règlement (UE) no 651/2014 de la Commission [\(13\)](#) (règlement général d'exemption par catégorie) et quelles infrastructures ne relèvent pas des aides d'État, en prenant en considération la nature non économique de certaines infrastructures, y compris des infrastructures d'accès et de défense, à condition qu'elles soient accessibles à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire.
- (46) Les redevances de services portuaires appliquées par des prestataires de services portuaires dans le cadre d'une obligation de service public et les redevances afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence

effective pourraient comporter un risque plus élevé de tarifs abusifs en cas de situation monopolistique. Pour ces services, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances soient établies de manière transparente, objective et non discriminatoire et soient proportionnées au coût du service fourni.

- (47) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente, conformément à la stratégie commerciale et d'investissement de chaque port et, le cas échéant, aux exigences générales fixées dans le cadre de la politique portuaire générale de l'État membre concerné.
- (48) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits éventuels des ports et de leurs clients de s'entendre sur des remises commerciales confidentielles. Il n'a pas pour objet d'exiger la communication de telles remises au public ou à des tierces parties. Toutefois, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait au moins publier les niveaux usuels des redevances avant de pratiquer toute différenciation des prix.
- (49) Il convient d'autoriser la modulation des redevances d'infrastructure portuaire afin de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux qui présentent des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement, d'efficacité énergétique ou d'efficacité carbone pour les opérations de transport, notamment les activités de transport maritime à terre ou en mer. Cela devrait permettre de contribuer à la réalisation des objectifs des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à la réduction de l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.
- (50) En fonction de la stratégie économique du port, de sa politique d'aménagement de l'espace ou de ses pratiques commerciales et, le cas échéant, de la politique portuaire générale de l'État membre concerné, la modulation des redevances d'infrastructure portuaire peut se traduire par des taux zéro pour certaines catégories d'utilisateurs. Les catégories d'utilisateurs en question pourraient inclure, entre autres, les navires hospitaliers, les navires en mission scientifique, culturelle ou humanitaire, les remorqueurs et les équipements de service flottants du port.
- (51) La Commission, en coopération avec les États membres, devrait élaborer des orientations sur les critères communs de classification des navires pour l'établissement de redevances environnementales sur une base volontaire, en tenant compte des normes agréées sur le plan international.
- (52) Il est nécessaire de veiller à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes soient consultés sur des questions essentielles ayant trait au bon développement du port, à sa politique en matière de redevances, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques. Ces questions essentielles incluent la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire, l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et l'efficacité des

procédures administratives dans les ports, ainsi que les questions environnementales. Ces consultations devraient être menées sans préjudice de toute autre compétence spécifique concernant ces questions, ainsi que de la possibilité pour les États membres de procéder à ces consultations au niveau national. Le gestionnaire du port devrait en particulier consulter les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées au sujet des plans de développement portuaire.

- (53) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, les États membres devraient veiller à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes.
- (54) Les autorités des États membres devraient coopérer lors du traitement des plaintes dans les litiges impliquant des parties établies dans différents États membres et échanger des informations générales sur le traitement des plaintes afin de favoriser une application uniforme du présent règlement.
- (55) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer un cadre pour la fourniture des services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne ou de la nature internationale et transfrontalière du secteur portuaire et des activités connexes mais peuvent, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (56) Le comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union offre aux partenaires sociaux un cadre permettant de définir une approche commune à l'égard des défis sociaux liés aux relations sociales dans le secteur portuaire, y compris les conditions de travail, la santé et les questions de sécurité, les exigences en matière de formation et les qualifications professionnelles. Ce cadre devrait être développé en particulier à la lumière de l'évolution du marché et de l'évolution technologique, et devrait renforcer l'attractivité du secteur pour les jeunes et les femmes, tout en tenant compte de l'importance que revêtent la préservation de la compétitivité des ports maritimes européens et la promotion de bonnes conditions de travail. Dans le plein respect de l'autonomie des partenaires sociaux, et en tenant compte des progrès technologiques et de l'évolution de la logistique des transports, le comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union est invité à élaborer des lignes directrices relatives à la définition des exigences en matière de formation, en vue de prévenir les accidents sur le lieu de travail et d'assurer aux travailleurs portuaires le niveau de protection de la santé et de sécurité le plus élevé. Il convient également que les partenaires sociaux étudient différents modèles d'organisation du travail dans les ports maritimes permettant de garantir des emplois de qualité et des conditions de travail sûres et de répondre aux fluctuations de la demande de travaux portuaires. Il importe que la Commission appuie et facilite les travaux du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union.

- (57) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement définit:

- a) un cadre pour la fourniture de services portuaires;
- b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances de services portuaires et d'infrastructure portuaire.

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires (ci-après dénommés «services portuaires»), soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès au port:

- a) soutage;
- b) manutention des marchandises;
- c) lamanage;
- d) services passagers;
- e) collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison;
- f) pilotage; et
- g) remorquage.

3. L'article 11, paragraphe 2, s'applique également au dragage.

4. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II du règlement (UE) no 1315/2013.

5. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Lorsque les États membres décident de ne pas appliquer le présent règlement à ces ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

6. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes.

Lorsque les États membres décident d'appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes, ils notifient leur décision à la Commission.

7. Le présent règlement est sans préjudice des directives du Parlement européen et du Conseil 2014/23/UE [\(14\)](#) et 2014/24/UE [\(15\)](#) et de la directive 2014/25/UE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «soutage», le ravitaillement du bateau, alors qu'il est à quai, en combustible solide, liquide ou gazeux ou toute autre source d'énergie visant à assurer la propulsion du bateau et son approvisionnement général et spécifique en énergie;
- 2) «manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le saisissage, le désaisissage, l'arrimage, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois — sauf si l'État membre en décide autrement — de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises;
- 3) «autorité compétente», tout organisme public ou privé qui, pour le compte d'un niveau local, régional ou national, est habilité à exercer, en vertu du droit national ou d'instruments nationaux, des activités liées à l'organisation et à l'administration des activités portuaires, conjointement au gestionnaire du port ou en lieu et place de ce dernier;
- 4) «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable d'accès au port, ou de la zone portuaire qui relève de la compétence du gestionnaire du port, y compris l'évacuation des matériaux déblayés, afin de permettre aux bateaux d'accéder au port; cela comprend à la fois le déblaiement initial (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien effectué afin de maintenir l'accessibilité de la voie navigable, étant entendu qu'il ne s'agit pas d'un service portuaire proposé à l'utilisateur;
- 5) «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui a pour objet, en vertu du droit national ou d'instruments nationaux, d'assurer au niveau local, conjointement ou non avec d'autres activités, l'administration et la gestion de l'infrastructure portuaire et une ou plusieurs des tâches suivantes dans le port concerné, ou est habilité à effectuer ces tâches en vertu du droit national ou d'instruments nationaux: la coordination du trafic portuaire, la gestion du trafic portuaire, la coordination des activités des exploitants présents dans le port concerné, et le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;
- 6) «lamanage», les services d'amarrage et de désamarrage, y compris de déhalage le long du quai, nécessaires à la manœuvre en toute sécurité d'un bateau dans le port ou dans la voie navigable d'accès au port;

- 7) «services passagers», l'organisation et la prise en charge des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules, entre le bateau transporteur et la terre, y compris le traitement des données à caractère personnel et le transport des passagers à l'intérieur du terminal passagers concerné;
- 8) «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable d'accès au port, sa sortie de cette voie navigable d'accès ou sa navigation à l'intérieur du port en toute sécurité;
- 9) «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance prélevée, au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente, pour l'utilisation des infrastructures, des installations et des services, y compris dans les voies navigables d'accès au port concerné, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, mais à l'exclusion des redevances d'occupation domaniale et des redevances d'effet équivalent;
- 10) «collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison», la réception des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison dans toute installation fixe, flottante ou mobile permettant la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison au sens de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil [\(16\)](#);
- 11) «redevance de services portuaires», une redevance prélevée au profit du prestataire de services portuaires et versée par les utilisateurs du service concerné;
- 12) «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant ou un autre acte d'effet juridique équivalent entre un prestataire de services portuaires et le gestionnaire du port ou une autorité compétente, portant sur la fourniture d'un ou de plusieurs services portuaires, sans préjudice du mode de désignation des prestataires de services portuaires;
- 13) «prestataire de services portuaires», toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires;
- 14) «obligation de service public», une exigence définie ou déterminée afin de garantir la fourniture des services portuaires ou des activités d'intérêt général qu'un exploitant, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assurerait pas ou n'assurerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions;
- 15) «transport maritime à courte distance», l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe;
- 16) «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

- 17) «remorquage», l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port, d'en sortir ou d'y naviguer en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;
- 18) «voie navigable d'accès», un accès au port par l'eau depuis la haute mer, tel qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord, pour autant que cette voie navigable relève de la compétence du gestionnaire du port.

CHAPITRE II

FOURNITURE DE SERVICES PORTUAIRES

Article 3

Organisation des services portuaires

1. L'accès au marché de la fourniture de services portuaires dans les ports maritimes peut, en vertu du présent règlement, être soumis à:

- a) des exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires;
- b) une limitation du nombre de prestataires;
- c) des obligations de service public;
- d) des restrictions applicables aux exploitants internes.

2. Les États membres peuvent décider dans leur droit national de n'imposer aucune des conditions énoncées au paragraphe 1 à une ou plusieurs catégories de services portuaires.

3. Les conditions d'accès aux infrastructures, installations et équipements du port sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

Article 4

Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les prestataires de services portuaires, y compris les sous-traitants, respectent des exigences minimales pour la fourniture du service portuaire correspondant.

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter que sur:

- a) les qualifications professionnelles du prestataire de services portuaires, de son personnel ou des personnes physiques qui assurent effectivement et en permanence la gestion des activités du prestataire de services portuaires;
- b) la capacité financière du prestataire de services portuaires;

- c) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau requis;
- d) la disponibilité du service portuaire concerné, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année, pour tous les utilisateurs;
- e) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements, ainsi que de ses travailleurs et des autres personnes concernées;
- f) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international;
- g) le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail qui sont applicables dans l'État membre du port concerné, y compris les dispositions des conventions collectives applicables, les exigences en matière d'effectifs et les exigences en matière d'heures de travail et de repos pour les marins, ainsi que les règles applicables en matière d'inspection du travail;
- h) l'honorabilité du prestataire de services portuaires, telle qu'elle est déterminée conformément à toute disposition du droit national applicable en la matière, compte tenu de tout motif sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires.

3. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsqu'un État membre juge nécessaire d'imposer une condition de pavillon pour garantir le respect total du paragraphe 2, point g), en ce qui concerne les bateaux utilisés principalement pour les opérations de remorquage et de lamanage dans les ports situés sur son territoire, il informe la Commission de sa décision avant la publication de l'avis de contrat ou, en l'absence d'avis de contrat, avant d'imposer des conditions de pavillon.

4. Les exigences minimales sont:

- a) transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature du service portuaire concerné;
- b) respectées jusqu'à l'expiration du droit de fourniture d'un service portuaire.

5. Lorsque les exigences minimales comprennent la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les informations soient aisément accessibles dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

6. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie les exigences minimales mentionnées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la fourniture de services portuaires en vertu de ces exigences, au plus tard le 24 mars 2019 ou, lorsque ces exigences minimales s'appliquent après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente

informe au préalable les prestataires de services portuaires de tout changement apporté aux critères ou à la procédure.

7. Le présent article s'applique sans préjudice de l'article 7.

Article 5

Procédure de contrôle du respect des exigences minimales

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente traite les prestataires de services portuaires de manière transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales définies conformément à l'article 4 dans un délai raisonnable n'excédant en aucun cas quatre mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit et des documents nécessaires.

3. Un tel refus émanant du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente est dûment justifié sur la base des exigences minimales énoncées à l'article 4, paragraphe 2.

4. Toute limitation ou tout retrait, par le gestionnaire du port ou l'autorité compétente, du droit de fournir un service portuaire est dûment justifié(e), et est conforme au paragraphe 1.

Article 6

Limitation du nombre de prestataires de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un service portuaire donné en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:

- a) la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable, à condition que la limitation soit conforme aux décisions ou aux plans tels qu'ils ont été adoptés par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément au droit national;
- b) l'absence d'une telle limitation fait obstacle à l'exécution des obligations de service public prévues à l'article 7, y compris lorsque cette absence de limitation accroît de façon excessive les coûts afférents à l'exécution de ces obligations que doivent supporter le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou les utilisateurs du port;
- c) l'absence d'une telle limitation fait obstacle à la nécessité d'exécuter des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental;
- d) les caractéristiques de l'infrastructure portuaire ou la nature du trafic portuaire sont telles que l'exécution des opérations par plusieurs prestataires de services portuaires dans le port ne serait pas possible;
- e) il a été déterminé, conformément à l'article 35 de la directive 2014/25/UE, qu'un secteur ou sous-secteur portuaire dans un État membre, avec les services portuaires assurés dans ce cadre, exerce une activité qui est directement exposée à la concurrence conformément à l'article 34 de ladite directive. Dans ce cas, les paragraphes 2 et 3 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Afin de donner à toute partie intéressée la possibilité de formuler des observations dans un délai raisonnable, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie toute proposition de limiter le nombre de prestataires de services portuaires conformément au paragraphe 1 accompagnée des motifs la justifiant au moins trois mois avant l'adoption de la décision concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires.

3. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie la décision adoptée concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires.

4. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente décide de limiter le nombre de prestataires d'un service portuaire, il ou elle suit une procédure de sélection qui est ouverte à toutes les parties intéressées, non discriminatoire et transparente. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie les informations concernant le service portuaire à fournir et la procédure de sélection, et veille à ce que toutes les informations essentielles nécessaires à la préparation de leur candidature soient effectivement accessibles à l'ensemble des parties intéressées. Celles-ci bénéficient d'un délai suffisamment long pour pouvoir procéder à une évaluation pertinente et préparer leur candidature. Dans des circonstances normales, ce délai minimal est de trente jours.

5. Le paragraphe 4 ne s'applique pas dans les cas visés au paragraphe 1, point e), et au paragraphe 7 du présent article, ainsi qu'à l'article 8.

6. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même ou elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il ou elle contrôle directement ou indirectement, l'État membre concerné prend les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts. En l'absence de telles mesures, le nombre des prestataires n'est pas inférieur à deux, à moins que l'une ou plusieurs des raisons énumérées au paragraphe 1 ne justifient une limitation du nombre de prestataires de services portuaires à un prestataire unique.

7. Les États membres peuvent décider que les ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas les critères énoncés à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) no 1315/2013 peuvent limiter le nombre de prestataires de services pour un service portuaire donné. Les États membres informent la Commission d'une telle décision.

Article 7

Obligations de service public

1. Les États membres peuvent décider d'imposer des obligations de service public à des prestataires de services portuaires et confier le droit d'imposer de telles obligations au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente, afin de garantir au moins l'un des éléments suivants:

- a) la disponibilité du service portuaire, pour l'ensemble des utilisateurs du port, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année;
- b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs aux mêmes conditions;

- c) l'accès au service à des prix abordables pour certaines catégories d'utilisateurs;
- d) la sécurité, la sûreté ou la viabilité environnementale des opérations portuaires;
- e) la fourniture au public de services de transport adéquats; et
- f) la cohésion territoriale.

2. Les obligations de service public visées au paragraphe 1 sont clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et garantissent l'égalité d'accès pour tous les prestataires de services portuaires établis dans l'Union.

3. Lorsqu'un État membre décide d'imposer des obligations de service public, pour le même service, dans tous ses ports maritimes soumis au présent règlement, il notifie ces obligations à la Commission.

4. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale de deux ans. Au cours de cette période, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires ou applique l'article 8. Les actions sociales collectives menées conformément au droit national ne sont pas considérées comme des cas de perturbation des services portuaires pouvant donner lieu à une mesure d'urgence.

Article 8

Exploitant interne

1. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 6, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut décider soit de fournir un service portuaire lui-même ou elle-même, soit de le faire par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte sur laquelle il ou elle exerce un degré de contrôle analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services, pour autant que l'article 4 s'applique de la même manière à tous les exploitants fournissant le service portuaire concerné. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est considéré(e) comme exerçant un degré de contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services que s'il ou si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de l'entité juridique concernée.

3. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, points a) à d), l'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.

Article 9

Sauvegarde des droits des travailleurs

1. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail.
2. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, y compris les conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux qui sont applicables, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente exige du prestataire de services portuaires désigné qu'il accorde au personnel des conditions de travail conformes aux obligations découlant du droit social et du droit du travail et qu'il respecte les normes sociales énoncées dans le droit de l'Union, le droit national ou les conventions collectives.
3. Lorsque le changement de prestataire de services portuaires est la conséquence de l'attribution d'une concession ou d'un marché public, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les droits et obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail au sens du droit national et en vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné. Dans ce cas, le personnel préalablement engagé par le prestataire de services portuaires sortant se voit reconnaître les mêmes droits que ceux dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert d'entreprise au sens de la directive 2001/23/CE.
4. Lorsqu'un transfert de personnel intervient dans le cadre de la fourniture de services portuaires, le dossier d'appel d'offres et les contrats de services portuaires comprennent la liste des membres du personnel concernés et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et sur les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

Article 10

Dérogations

1. Le présent chapitre et l'article 21 ne s'appliquent pas à la manutention des marchandises, aux services passagers ni au pilotage.
2. Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent chapitre et l'article 21 au pilotage. Les États membres informent la Commission de cette décision.

CHAPITRE III

TRANSPARENCE FINANCIÈRE ET AUTONOMIE

Article 11

Transparence des relations financières

1. Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port, ou toute autre entité fournissant des services portuaires en son nom, et bénéficiant de financements publics sont consignées en toute transparence dans le système comptable de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants:
 - a) les fonds publics mis directement à la disposition des gestionnaires des ports concernés par

les pouvoirs publics;

- b) les fonds publics mis à disposition par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières publiques; et
- c) l'utilisation à laquelle ces fonds publics ont été affectés.

2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou services de dragage, ou qu'une autre entité fournit de tels services en son nom, il tient, pour ce service portuaire ou ce service de dragage bénéficiant d'un financement public, une comptabilité séparée de celle de ses autres activités, de manière à ce que:

- a) tous les produits et charges soient correctement imputés ou répartis sur la base de principes de comptabilité analytique appliqués de manière cohérente et objectivement justifiable; et
- b) les principes de comptabilité analytique selon lesquels les comptes séparés sont établis soient clairement définis.

3. Les fonds publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions et quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, les prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics et toute autre forme de soutien financier public.

4. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, conserve les informations relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice financier auquel les informations se rapportent.

5. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 1 et 2 ainsi que toute information supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui lui sont communiquées et évaluer la conformité au présent règlement, dans le respect des règles de concurrence. L'autorité compétente met ces informations à la disposition de la Commission à sa demande. Les informations sont transmises dans un délai de trois mois à compter de la date de la demande.

6. Lorsque le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, n'a pas bénéficié de fonds publics au cours des exercices comptables précédents mais commence à en bénéficier, il ou elle applique les paragraphes 1 et 2 à partir de l'exercice comptable suivant le transfert des fonds publics.

7. Lorsque des fonds publics sont versés à titre de compensation d'une obligation de service public, ils figurent séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent être transférés à aucun autre service ou activité.

8. Les États membres peuvent décider que le paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas

aux ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas les critères énoncés à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) no 1315/2013 lorsque cela entraîne des charges administratives disproportionnées, pour autant que tous les fonds publics reçus, ainsi que leur utilisation pour la fourniture de services portuaires, soient pleinement transparents dans le système comptable. Les États membres informent la Commission au préalable de cette décision.

Article 12

Redevances de services portuaires

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne dans le cadre d'une obligation de service public, les redevances afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective et les redevances perçues par les prestataires de services portuaires, visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), sont fixées de manière transparente, objective et non discriminatoire et sont proportionnées au coût du service fourni.
2. Le paiement des redevances de services portuaires peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances d'infrastructure portuaire. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires et, le cas échéant, le gestionnaire du port veillent à ce que le montant de la redevance de services portuaires reste facilement identifiable par l'utilisateur du service portuaire.
3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité compétente de l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, toute information pertinente relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant du paragraphe 1.

Article 13

Redevances d'infrastructure portuaire

1. Les États membres veillent à ce qu'une redevance d'infrastructure portuaire soit perçue. Cela n'empêche pas les prestataires de services portuaires qui utilisent les infrastructures portuaires de percevoir des redevances de services portuaires.
2. Le paiement des redevances d'infrastructure portuaire peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances de services portuaires. Dans ce cas, le gestionnaire du port veille à ce que le montant de la redevance d'infrastructure portuaire demeure facilement identifiable par l'utilisateur de l'infrastructure portuaire.
3. Afin de contribuer à l'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont déterminés en fonction de la stratégie commerciale et des plans d'investissement de chaque port et respectent les règles de concurrence. Le cas échéant, ces redevances respectent également les exigences générales énoncées dans le cadre de la politique portuaire générale de l'État membre concerné.
4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique de chaque port et sa politique en matière d'aménagement de

l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères d'une telle variation sont transparents, objectifs et non discriminatoires, et ils sont conformes au droit de la concurrence, y compris les règles en matière d'aides d'État. Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent tenir compte de coûts externes et varier selon les pratiques commerciales.

5. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port soient informés de la nature et du montant des redevances d'infrastructure portuaire. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs des infrastructures portuaires soient informés de toute modification apportée à la nature ou au montant des redevances d'infrastructure portuaire au moins deux mois avant la date à laquelle ces changements prennent effet. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est pas tenu(e) de révéler les différences de redevances qui résultent de négociations individuelles.

6. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 4 et 5 ainsi que toute information utile relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire. Ladite autorité met ces informations à la disposition de la Commission à sa demande.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 14

Formation du personnel

Les prestataires de services portuaires veillent à ce que les membres de leur personnel bénéficient de la formation nécessaire pour acquérir les connaissances indispensables à leur travail, une attention particulière étant accordée aux aspects liés à la santé et à la sécurité, et à ce que les exigences en matière de formation soient actualisées régulièrement de manière à relever les défis de l'innovation technologique.

Article 15

Consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes

1. Conformément au droit national applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port sur sa politique en matière de redevances, y compris dans les cas couverts par l'article 8. Cette consultation porte notamment sur les modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire et des redevances de services portuaires, lorsque des exploitants internes fournissent des services portuaires dans le cadre d'une obligation de service public.

2. Conformément au droit national applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port et les autres parties prenantes sur les questions essentielles relevant de sa compétence en ce qui concerne:

- a) la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire;
- b) les mesures destinées à améliorer les liaisons dans l'arrière-pays, y compris les mesures destinées à développer et à améliorer l'efficacité du transport ferroviaire et du transport par voie navigable intérieure;
- c) l'efficacité des procédures administratives dans le port et les mesures pour les simplifier;
- d) les questions environnementales;
- e) l'aménagement de l'espace; et
- f) les mesures visant à garantir la sécurité dans la zone portuaire, y compris, le cas échéant, la santé et la sécurité des travailleurs portuaires.

3. Les fournisseurs de services portuaires mettent à la disposition des utilisateurs du port des informations adéquates sur la nature et le niveau des redevances de services portuaires.

4. Lorsqu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre du présent article, le gestionnaire du port et les fournisseurs de services portuaires respectent la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial.

Article 16

Traitement des plaintes

1. Chaque État membre veille à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du présent règlement pour tous les ports maritimes soumis au présent règlement.

2. Le traitement des plaintes s'effectue de manière à éviter les conflits d'intérêts et de façon fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres veillent à une séparation fonctionnelle effective entre le traitement des plaintes, d'une part, et la propriété et la gestion des ports, la fourniture de services portuaires et l'utilisation du port, d'autre part. Le traitement des plaintes est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.

3. Les plaintes sont déposées dans l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées soient informés du lieu et des modalités de dépôt d'une plainte et des autorités responsables du traitement des plaintes.

4. Les autorités responsables du traitement des plaintes coopèrent, lorsqu'il y a lieu, aux fins de s'apporter une assistance mutuelle dans les litiges impliquant des parties établies dans différents États membres.

5. Conformément au droit national, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à imposer aux gestionnaires des ports, aux fournisseurs de services portuaires et aux utilisateurs des ports de leur communiquer des informations ayant trait à une plainte.

6. Conformément au droit national, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à prendre des décisions ayant un effet contraignant, pouvant donner lieu, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel.

7. Les États membres informent la Commission de la procédure de traitement des plaintes et lui notifient les autorités visées au paragraphe 3 au plus tard le 24 mars 2019 et, par la suite, toute modification apportée à ces informations. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site internet.

8. Les États membres procèdent, selon les besoins, à un échange d'informations générales concernant l'application du présent article. La Commission apporte son soutien à cette coopération.

Article 17

Autorités compétentes

Les États membres veillent à ce que les utilisateurs des ports et les autres parties prenantes concernées aient connaissance des autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3, et à l'article 13, paragraphe 6. Les États membres notifient également à la Commission les autorités en question au plus tard le 24 mars 2019 et, par la suite, toute modification apportée à ces informations. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site internet.

Article 18

Recours

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou toute autre autorité nationale concernée. Les organismes de recours sont indépendants des parties impliquées et peuvent être des juridictions.

2. Lorsque l'organisme de recours visé au paragraphe 1 n'est pas de nature juridictionnelle, il communique par écrit les motifs de ses décisions. Ses décisions sont également soumises au contrôle d'une juridiction nationale.

Article 19

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission, au plus tard le 24 mars 2019, des mesures ainsi prises, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ces mesures.

Article 20

Rapport

La Commission présente, au plus tard le 24 mars 2023, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement.

Le rapport tient compte de tout progrès accompli dans le cadre du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union.

Article 21

Mesures transitoires

1. Le présent règlement ne s'applique pas aux contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017 et dont la durée est limitée.
2. Les contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017, dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires, sont modifiés aux fins de leur mise en conformité avec le présent règlement d'ici au 1er juillet 2025.

Article 22

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il est applicable à partir du 24 mars 2019.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 15 février 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

I. BORG

(1) [JO C 327 du 12.11.2013, p. 111.](#)

(2) [JO C 114 du 15.4.2014, p. 57.](#)

(3) Position du Parlement européen du 14 décembre 2016 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 janvier 2017.

(4) Règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE ([JO L 348 du 20.12.2013, p. 1](#)).

(5) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE ([JO L 94 du 28.3.2014, p. 243](#)).

(6) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de

l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ([JO L 7 du 11.1.2012, p. 3](#)).

(7) Règlement (UE) no 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général ([JO L 114 du 26.4.2012, p. 8](#)).

(8) Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements ([JO L 82 du 22.3.2001, p. 16](#)).

(9) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ([JO L 119 du 4.5.2016, p. 1](#)).

(10) Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ([JO L 131 du 28.5.2009, p. 57](#)).

(11) Directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises ([JO L 318 du 17.11.2006, p. 17](#)).

(12) Règlement (UE) no 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) no 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) no 680/2007 et (CE) no 67/2010 ([JO L 348 du 20.12.2013, p. 129](#)).

(13) Règlement (UE) no 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité ([JO L 187 du 26.6.2014, p. 1](#)).

(14) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession ([JO L 94 du 28.3.2014, p. 1](#)).

(15) Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE ([JO L 94 du 28.3.2014, p. 65](#)).

(16) 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 ([JO L 332 du 28.12.2000, p. 81](#)).

Chapitre 2. Citation des principales circulaires sur le pilotage

Régime du pilotage :

- Circulaire du 19 juillet 1928 Instructions pour l'application de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes
- Circulaire n° 3820 GM-2 du 12 novembre 1969 - Application du décret modifié du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes
- Circulaire n°217 NMS du 18 avril 1986 - Application du décret du 19 mai 1969 modifié le 14 mars 1986

Concours de pilotage :

- Circulaire du 27 juin 1934 relative aux conditions de navigation exigées des candidats aux concours de pilotage
- Circulaire n° 3739 D-82 du 24 septembre 1982 Services effectués dans un CROSS

Tutelle des stations :

- Circulaire interministérielle du 22 mai 1974 Exercice de la tutelle sur les stations de pilotage
- Circulaire n° 1640-D-83 du 9 mai 1983 - Tutelle du pilotage maritime
- Circulaire n° 516 NMS du 13 novembre 1984 concernant l'exercice de la tutelle sur les stations de pilotage maritime
- Circulaire du 26 janvier 1931 Prélèvement pour frais généraux et de gérance

Propriété et gestion du matériel

- Circulaire FFPM n° 37-88 du 2 novembre 1988 Titre de propriété des pilotes maritimes

Assemblée commerciale :

- Instruction interministérielle du 22 mai 1974 Exercice de la tutelle sur les stations de pilotage
- Circulaire du 30 janvier 1992 Règlements locaux de pilotage et services de trafic maritime (STM) portuaires
-

Grille comptable

- Circulaire n° 602 NMS du 10 décembre 1986

Amortissements

- Note du 14 décembre 2022

Assistance sécurité maritime

- Circulaire FFPM n° 2010-27 du 20 mai 2010 Convention de la FFPM avec la Marine Nationale
-

Chapitre 3. Citation des principales circulaires Services annexes lamanage

- Circulaire CAB/M/n°0876 du 24 juin 1983 relative à la réglementation du lamanage dans les ports maritimes
- Circulaire DPNM/AE3/1/90/413 du 2 octobre 1990 relative à l'exercice du lamanage dans les ports maritimes français relevant de la compétence de l'État

TITRE V : VOIES FERRÉES PORTUAIRES

1. Article 9 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoyant la possibilité pour les ports de devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires.

« Afin de promouvoir la desserte portuaire par voie ferrée, les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires, situés à l'intérieur de leur circonscription ou dans leurs limites administratives, et participant à la desserte de la zone portuaire, à l'exception des installations terminales embranchées. Les autorités portuaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités disposent d'un délai de dix-huit mois à compter de l'entrée en vigueur du présent article pour conclure les conventions de répartition dans les conditions prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes ».

2. Article 1^{er} 1° du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Les voies ferrées portuaires des grands ports maritimes et des ports autonomes de Paris et Strasbourg relèvent de la catégorie des voies ou groupes de voies locales permettant de desservir, sur des sites portuaires ou privés, des installations industrielles ferroviaires privées ou des terminaux portuaires, sous réserve de la garantie du niveau de sécurité établie sur la base d'une analyse de risques conduite selon les modalités définies par le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 de la Commission européenne concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.

Titre VI : HAROPA

1. Ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique :

Titre Ier : FUSION DES PORTS DE PARIS, DU HAVRE ET DE ROUEN (Articles 1 à 7)

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, de la ministre de la transition écologique et de la ministre de la mer,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code général des impôts, notamment ses articles 209, 210 A, 879, 1382, 1382 E, 1388 septies, 1394, 1449 ;

Vu le code de justice administrative, notamment ses articles L. 774-2 et R. 123-20 ;

Vu le code pénal, notamment son article 122-5 ;

Vu le code de procédure pénale, notamment ses articles 73 et 803 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment ses articles L. 1212-5, L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17, L. 2132-23 et L. 2222-2 ;

Vu le code de la sécurité intérieure ;

Vu le code des transports, notamment le titre II du livre III de sa quatrième partie et le livre III de sa cinquième partie ;

Vu le code du travail, notamment ses articles L. 2122 1 à L. 2122 3 1, L. 2261-10, L. 2261-11 et L.2261-14 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, notamment son annexe II ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités, notamment son article 130 ;

Vu la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, notamment le III de son article 133 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 mars 2021 ;

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

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Titre Ier : FUSION DES PORTS DE PARIS, DU HAVRE ET DE ROUEN (Articles 1 à 7)

Article 1

I. - L'établissement public de l'État nouveau résultant de la fusion du port autonome de Paris, de l'établissement public du grand port maritime du Havre et de l'établissement public du grand port maritime de Rouen se substitue à ces ports de plein droit dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes ainsi que dans l'ensemble de leurs biens, droits, obligations, contrats et conventions liés à leurs missions et à leurs activités ainsi qu'à leur gestion. Les établissements publics du port autonome de Paris, du grand port maritime du Havre et du grand port maritime de Rouen, ainsi que le groupement d'intérêt économique HAROPA, sont dissous de plein de droit. Les transferts des biens, détenus en pleine propriété ou affectés au port autonome de Paris, au grand port maritime du Havre et au grand port maritime de Rouen, ainsi que des contrats,

droits et obligations, résultant de la dissolution de plein droit de ces établissements publics et réalisés au profit de l'établissement public nouvellement créé mentionné au premier alinéa du présent article sont effectués sur la base des valeurs nettes comptables des apports. Ils ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, impôt ou taxe. Ils ne donnent pas non plus lieu au paiement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ni d'honoraires au profit d'agents de l'État. Les biens appartenant au domaine public naturel ne sont pas transférables en pleine propriété.

Les terrains, berges, quais, plans d'eau, outillages immobiliers et, d'une manière générale, tous les immeubles du domaine public nécessaires à l'exercice des missions définies à l'article L. 5312-2 du code des transports à l'intérieur du secteur fluvial sont incorporés de plein droit dans le domaine public de cet établissement public.

Les modalités de ces transferts sont précisées par décret en Conseil d'État.

II. - Pour l'application du I en matière d'impôt sur les sociétés :

1° L'article 210 A du code général des impôts s'applique sous réserve que l'établissement public nouvellement créé mentionné au premier alinéa du I du présent article respecte les prescriptions prévues aux termes du 3 du même article 210 A.

Pour l'application dudit article 210 A, les sociétés absorbées s'entendent des établissements publics du Port autonome de Paris, du grand port maritime du Havre et du grand port maritime de Rouen qui possédaient les biens avant l'opération de transfert, et la société absorbante s'entend de l'établissement public nouvellement créé mentionné au premier alinéa du I du présent article possédant ces mêmes biens après l'opération de transfert ;

2° Les dispositions du II de l'article 209 du code général des impôts s'appliquent au transfert des déficits antérieurs des sociétés absorbées au sens du 1° à la société absorbante, au sens du même 1°.

Article 2

À la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, le nouvel établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er se substitue au port autonome de Paris, au grand port maritime du Havre et au grand port maritime de Rouen en tant qu'employeur des personnels titulaires d'un contrat de travail de droit privé conclu antérieurement.

Les fonctionnaires et militaires placés dans une position conforme à leur statut auprès du port autonome de Paris, du grand port maritime du Havre et du grand port maritime de Rouen demeurent dans cette position auprès du nouvel établissement public.

Jusqu'à la proclamation des résultats de l'élection des représentants du personnel au conseil de surveillance du nouvel établissement public, siègent au conseil de surveillance de cet établissement, en qualité de représentants du personnel, trois membres, dont un représentant des cadres et assimilés, désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives pour chacun des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris et proportionnellement à la représentativité de chacune de ces organisations, mesurée à l'échelle du nouvel établissement public, à la plus forte moyenne. A cet effet, la représentativité des organisations syndicales est mesurée, conformément aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3-1 du code du travail, en additionnant les suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des membres titulaires de chacun des

comités sociaux et économiques des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris.

Les élections des représentants du personnel du nouvel établissement public au sein du conseil de surveillance sont organisées au plus tard le 31 décembre 2021, selon les modalités prévues par la loi du 26 juillet 1983 susvisée et les dispositions réglementaires prises pour son application.

Article 3

Les agents assermentés dans le port autonome de Paris et dans les grands ports maritimes de Rouen et du Havre bénéficient du maintien de leur assermentation, au titre du nouvel établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er, pour le périmètre, les fonctions et la durée pour lesquelles ils ont été initialement assermentés.

Article 4

Par dérogation à l'article L. 2261-14 du code du travail, les accords d'entreprises et leurs avenants signés dans le cadre des établissements publics du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen ainsi que du Port autonome de Paris et annexés au Protocole d'accord cadre interentreprises portant sur les conditions et garanties d'accompagnement de la création d'un établissement public unique des trois ports de l'axe Seine du 27 janvier 2021 ne sont pas mis en cause par la création de l'établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er, et continuent à produire leurs effets dans leur champ d'application respectif.

Par dérogation aux articles L. 2261-10 et L. 2261-11 du code du travail, en cas de dénonciation, par une ou plusieurs des parties signataires, d'un accord signé avant la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance dans un des trois établissements portuaires cités à l'alinéa précédent, l'accord continue de produire des effets jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention ou de l'accord qui lui est substitué ou, à défaut, pendant une durée de 24 mois à compter de l'expiration du délai de préavis.

Article 5

Un président du directoire provisoire est nommé par arrêté conjoint des ministres chargés des ports, de l'économie et du budget. Il exerce à compter de la création de l'établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er les pouvoirs dévolus au président du directoire, jusqu'à la nomination de celui-ci.

Il est assisté d'un directoire provisoire placé sous son autorité et composé des trois directeurs généraux des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris qui prennent qualité de directeurs généraux délégués à compter de la création du nouvel établissement public.

Jusqu'à sa mise en place dans les conditions prévues par la présente ordonnance, le directoire provisoire exerce les missions du directoire.

Il prend, dans la limite de ses attributions, toute décision et mesure nécessaires à la mise en place, à l'organisation et au fonctionnement courant du nouvel établissement et peut passer des marchés publics selon les procédures adaptées en application de l'article R. 2123-4 du code de la commande publique.

Lors de la première séance du conseil de surveillance, le directoire provisoire rend compte des actes et décisions qu'il a pris.

Le président du directoire provisoire peut déléguer une partie de ses pouvoirs et sa signature dans les conditions prévues à l'article L. 5312-10 du code des transports.

Article 6

Lors de sa création, la circonscription du nouvel établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er intègre les circonscriptions des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris et s'y substitue.

La circonscription du nouvel établissement public est composée d'un secteur fluvial correspondant à la circonscription du port autonome de Paris et d'un secteur maritime, correspondant aux circonscriptions des grands ports maritimes du Havre et de Rouen.

La circonscription et ses secteurs peuvent être modifiés dans les conditions prévues à l'article L. 5312-5 du code des transports.

Article 7

Les évaluations de sûreté et plans de sûreté approuvés sur le fondement du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports restent valables jusqu'à l'élaboration d'une évaluation et d'un plan couvrant l'ensemble du nouvel établissement public mentionné au premier alinéa du I de l'article 1er, sous réserve, le cas échéant, de leur retrait ou de leur suspension.

Titre III : AUTRES DISPOSITIONS MODIFICATIVES (Articles 35 à 38)

Article 35

A modifié les dispositions suivantes

- Modifie Code général de la propriété des personnes publiques - art. L2132-23 (VD)

Article 36

A modifié les dispositions suivantes

- Modifie Code de justice administrative - art. L774-2 (VD)

Article 37

A modifié les dispositions suivantes

- Modifie Loi n°2020-1721 du 29 décembre 2020 - art. 133 (VD)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1382 (VD)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1382 E (VD)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1388 septies (VD)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1394 (VD)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1449 (VD)

Article 38

A modifié les dispositions suivantes

- Modifie Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 - art. Annexe II (VD)

Titre IV : SERVICE INTÉGRÉ DE SÛRETÉ PORTUAIRE (Articles 39 à 55)

Article 39

Un service intégré de sûreté portuaire, est créé au sein de l'établissement public mentionné au 1er alinéa de l'article 1er.

Un arrêté du ministre chargé des ports détermine les modalités du déploiement opérationnel de ce service au sein de la circonscription créée en application du dernier alinéa de l'article L. 5312-5. Ils sont désignés comme « le service », « l'établissement » et « la circonscription » dans la présente section.

Article 40

Le service exerce, au sein de la circonscription, une mission de prévention consistant à mettre en œuvre toutes les mesures concourant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent et, le cas échéant, à la sécurité des personnes et des biens, et à la protection du patrimoine de l'établissement, ou à la mise en œuvre d'actions concourant au bon fonctionnement de l'établissement.

Article 41

Sous réserve de ne pas porter préjudice à sa mission définie à l'article 40, le service peut également exercer une mission commerciale sous forme de prestations, dans un cadre formalisé, à la demande des exploitants d'installations portuaires et de l'ensemble des entreprises établies au sein de la circonscription et à ses abords immédiats.

L'établissement établit chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté et de sécurité susceptibles d'être assurées par le service.

Article 42

Au titre de la mission prévue à l'article 40, les agents du service qui disposent des agréments prévus par le présent chapitre procèdent à des opérations d'inspection-filtrage des personnes, véhicules, unités de transport intermodales, biens et marchandises dans des zones intégrées de sûreté portuaire, conformément aux dispositions applicables aux zones d'accès restreint soumises aux dispositions de la section 4 du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports et à ses textes d'application, tout en respectant les impératifs de la vie privée, professionnelle et familiale des personnes au regard des contrôles de sûreté mis en œuvre.

Lesdites zones, exposées à des risques d'actes illicites intentionnels ou de faits de criminalité organisée, à raison de leur proximité avec des installations portuaires ou des sites sensibles, sont identifiées par un arrêté motivé de l'autorité administrative compétente qui est communiqué au procureur de la République et fait l'objet d'un réexamen annuel.

L'arrêté :

1° Définit le périmètre de ces zones ainsi que leurs points d'accès ;

2° Précise les conditions et modalités d'activation et de signalisation desdites zones, adaptées et proportionnées aux nécessités que font apparaître les circonstances.

Article 43

Au titre de la mission prévue à l'article 40, et sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, les agents du service, assermentés devant le tribunal judiciaire, sont habilités à constater toute violation des interdictions ou tout manquement aux obligations prévues par les règlements relatifs à la police des ports maritimes. Ils sont habilités à relever l'identité de la personne mise en cause.

Article 44

En cas de crime ou de délit flagrant puni d'une peine d'emprisonnement, les agents du service ont qualité pour appréhender l'auteur, conformément aux dispositions de l'article 73 du code de procédure pénale.

Ils en informent sans délai l'officier de police judiciaire territorialement compétent qui peut leur ordonner de retenir l'auteur jusqu'à son arrivée ou celle d'un agent de police judiciaire placé sous son contrôle ou de le lui présenter sur-le-champ.

Article 45

I. - Tout agent du service qui a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, ne peut être affecté ou maintenu dans le service. Il en va de même :

1° S'il a commis des actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données à caractère personnel gérés par les autorités de police incompatibles avec l'exercice de ses missions ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État ;

2° Si l'agent a fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée.

II. - Aux fins de s'assurer que l'agent rempli les conditions prévues au I, l'autorité administrative :

1° Demande la communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire auprès du casier judiciaire national automatisé par un moyen de télécommunication sécurisé ou de son équivalent, s'agissant des ressortissants étrangers, auprès du casier judiciaire de l'État de nationalité selon les stipulations des conventions internationales en vigueur ;

2° Utilise les données issues des traitements automatisés de données à caractère personnel relevant de l'article 31 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés dont l'acte de création prévoit qu'ils peuvent être consultés pour les besoins de cette enquête administrative, selon les règles propres à chacun de ces traitements.

III. - L'affectation ou le maintien dans le service d'un agent est subordonnée à la transmission par l'autorité administrative de ses observations relatives aux obligations mentionnées au I

Article 46

Tout agent du service nouvellement recruté bénéficie d'une formation initiale. Tout agent du service bénéficie en outre d'une formation continue adaptée aux besoins du service, en vue de maintenir ou de parfaire ses compétences professionnelles, sa connaissance des règles déontologiques et son adaptation aux missions qu'il est conduit à exercer.

Article 47

Tout agent du service, exposé par ses fonctions à des risques d'agression, peut être nominativement autorisé par l'autorité administrative à porter une arme.

Il peut se voir retirer son arme sur décision du directeur de l'établissement ou son autorisation de port d'arme par l'autorité administrative compétente.

Le décret prévu à l'article 55 précise :

1° Les conditions d'acquisition, de détention et de conservation par la direction de l'établissement des armes, de leurs munitions et de leurs éléments ;

2° Les catégories et les types d'armes concernées dont le port par les agents du service est susceptible d'être autorisé ;

3° Les modalités selon lesquelles la direction de l'établissement délivre les armes, leurs munitions et leurs éléments aux agents du service ;

4° Les modalités de formation des agents du service au maniement de leur arme ;

5° Les conditions dans lesquelles ces armes sont portées ou transportées pendant le temps de service et remises en dehors du temps de service.

Article 48

Les agents du service sont autorisés à porter leur arme en dehors de la circonscription dans les cas prévus par décret.

Article 49

Dans le cadre de l'exercice de leurs missions, les agents du service :

1° Sont revêtus d'une tenue professionnelle ;

2° Doivent obligatoirement être détenteurs de leur carte professionnelle, qu'ils présentent à quiconque en fait la demande.

Leur tenue et carte professionnelles n'entraînent aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment celles des services de police et de gendarmerie.

Article 50

Par dérogation au 1° de l'article 49, certains agents du service peuvent être dispensés dans l'exercice de leurs missions du port de la tenue professionnelle.

En cas de risque imminent d'atteinte à leur intégrité physique, les agents rendent visibles l'un des moyens matériels d'identification dont ils sont dotés, qui n'entraîne aucune confusion avec ceux utilisés par les autres agents des services publics, notamment ceux des services de police et de gendarmerie.

Article 51

Les agents du service sont soumis au respect de règles déontologiques précisées par un arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

Article 52

Sans préjudice des dispositions prévues par le code de procédure pénale pour le contrôle des personnes habilitées à constater les infractions à la loi pénale, les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale des services désignés par arrêté du ministre de l'intérieur assurent, pour le compte du représentant de l'État dans le département, le contrôle des agents du service.

Sans préjudice des compétences des inspecteurs et des contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication de tout document, registre, livre prévus par le code du travail ainsi que recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires relatifs à l'activité opérationnelle.

En présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent accéder aux locaux dans lesquels est habituellement exercée l'activité des agents du service.

Un compte-rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement à la direction de l'établissement et adressée aux autorités mentionnées au premier.

Article 53

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, le fait pour le représentant légal de l'établissement :

- d'employer une personne en violation des dispositions des articles 45 et 47 et des dispositions réglementaires prises pour leur application ;
- de ne pas suspendre la décision de remise de l'arme en cas de doute sérieux sur la compatibilité du comportement de la personne avec ses fonctions.

Article 54

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende, le fait pour tout agent du service :

- d'être employé en violation des dispositions de l'article 45 ;
- de faire obstacle à l'accomplissement des contrôles mentionnés à l'article 52.

Article 55

Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent titre.

Titre V : DISPOSITIONS FINALES (Articles 56 à 58)

Article 56

A modifié les dispositions suivantes

- Abroge Code des transports - Chapitre II : Port autonome de Paris (VT)
- Abroge Code des transports - Section 1 : Nature et attributions (VT)
- Abroge Code des transports - Section 2 : Organisation administrative (VT)
- Abroge Code des transports - Section 3 : Gestion financière, comptable et do... (VT)
- Abroge Code des transports - Section 4 : Contrôle (VT)
- Abroge Code des transports - Section 5 : Domaine (VT)
- Abroge Code des transports - Section 6 : Ressources (VT)
- Abroge Code des transports - Sous-section 1 : Conseil d'administration (VT)
- Abroge Code des transports - Sous-section 1 : Gestion financière et comptable (VT)
- Abroge Code des transports - Sous-section 2 : Directeur général (VT)
- Abroge Code des transports - Sous-section 2 : Gestion domaniale (VT)
- Abroge Code des transports - Sous-section 3 : Personnel (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-1 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-10 (VT)

- Abroge Code des transports - art. L4322-11 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-12 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-13 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-14 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-15 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-16 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-17 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-18 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-19 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-2 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-20 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-3 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-4 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-5 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-6 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-7 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-8 (VT)
- Abroge Code des transports - art. L4322-9 (VT)

Article 57

La présente ordonnance entre en vigueur le 1er juin 2021. Toutefois, en vue de l'installation du premier conseil de surveillance, il peut être procédé, dès le lendemain de la publication de la présente ordonnance, à la consultation des présidents des conseils régionaux prévue au 4° de l'article L. 5312-7 du code des transports, dans sa rédaction issue de la présente ordonnance, pour la nomination des personnalités qualifiées. Lors de la première réunion du conseil de surveillance et jusqu'à la désignation des représentants, prévus au 2° et au 5° du II de l'article L. 5312-7 du code des transports, les deux régions dans lesquelles l'établissement public a sa circonscription et les trois principaux établissements publics de coopération intercommunale de sa circonscription sont représentés respectivement par le président de chacun des conseils régionaux, et le président de chacun des trois principaux établissements publics de coopération intercommunale ou leur représentant, choisi parmi les membres de l'organe délibérant.

Article 58

Le Premier ministre, la ministre de la transition écologique, le ministre de l'économie, des finances et de la relance, le ministre de l'intérieur, la ministre de la mer, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

2. Décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique

Titre Ier : CRÉATION DU GRAND PORT FLUVIO-MARITIME DE L'AXE SEINE (Articles 1 à 13)

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique et de la ministre de la mer,

Vu le code de l'environnement, notamment son article R. 551-9 ;

Vu le code général des impôts, notamment son article 210 A ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article R. 3113-2 ;

Vu le code de la santé publique, notamment son article D. 3115-17-2 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment son article R. 103-1 ;

Vu l'ordonnance n° 2014-1329 du 6 novembre 2014 relative aux délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial ;

Vu l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique ;

Vu le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 relatif au contrôle économique et financier de l'Etat ;

Vu le décret n° 78-887 du 9 août 1978 relatif à la modification des limites de la circonscription du port autonome de Paris ;

Vu le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique

Vu le décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine ;

Vu le décret n° 2014-1627 du 26 décembre 2014 relatif aux modalités d'organisation des délibérations à distance des instances administratives à caractère collégial ;

Vu le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 mars 2021 ;

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

Décète :

Chapitre 1er : Création (Articles 1 à 8)

Article 1

Il est créé un grand port fluvio-maritime par la fusion, décidée par l'article 1er de l'ordonnance du 19 mai 2021 susvisée.

Il prend le nom de grand port fluvio-maritime de l'axe Seine. Le conseil de surveillance peut décider de lui attribuer une dénomination commerciale.

Article 2

Le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine est placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et il est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat. Son siège est situé au Havre. Il peut être transféré par décret.

Article 3

Siègent au conseil de surveillance du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine en qualité de représentants des régions et des groupements de collectivités territoriales :

1° Un membre de la région Ile-de-France ;

- 2° Un membre de la région Normandie ;
- 3° Un membre de la métropole du Grand Paris ;
- 4° Un membre de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ;
- 5° Un membre de Métropole Rouen Normandie.

Le représentant de chacune de ces collectivités ou de leurs groupements est désigné parmi ses membres par l'organe délibérant.

Article 4

Le directoire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine comporte au plus six membres. Toutefois, ce nombre peut être modifié par décret.

Article 5

Chacun des conseils de développement territorial du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine comprend au plus trente membres.

Le ressort de chacun de ces conseils correspond aux circonscriptions respectives des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du port autonome de Paris. Il peut être modifié par le conseil de surveillance du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Article 6

Trois directions territoriales sont instituées au Havre, à Rouen et à Paris, sous la responsabilité d'un directeur général délégué.

Article 7

Le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine conserve, au sein du secteur maritime, les limites administratives respectives des grands ports maritimes du Havre et de Rouen telles qu'elles ont été adoptées conformément à l'article R. 5311-1 du code des transports ainsi que l'ensemble des règles s'y rapportant, notamment celles prévues au titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, relatif à la police. Par dérogation au premier alinéa de l'article R. 5331-4 du code des transports, dans chacune de ces limites administratives, un commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police.

Les zones maritimes et fluviales de régulation des grands ports maritimes du Havre et de Rouen telles que prévues par l'article R.* 5331-1 du code des transports sont également conservées par le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, ainsi que l'ensemble des règles s'y rapportant, notamment celles prévues au titre III du livre III de la cinquième partie du même code relatif à la police des ports maritimes.

Les plans de réception et de traitement des déchets établis dans les grands ports maritimes de Rouen et du Havre, avant la création du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, restent en vigueur jusqu'à la date prévue de leur révision.

Chapitre 2 : Transfert des biens et des obligations des établissements fusionnés et du groupement d'intérêt économique HAROPA (Articles 9 à 11)

Article 9

I. - Pour l'application du I de l'article 1er de l'ordonnance du 19 mai 2021 susvisée, à la date de création de l'établissement public et à l'intérieur de sa circonscription, l'établissement public grand port fluvio-maritime de l'axe Seine reçoit :

1° La propriété de tous les éléments d'actif des trois établissements publics notamment les terrains, surfaces d'eau, ouvrages, bâtiments, outillages, mobiliers, matériels, approvisionnements et participations ;

2° L'administration et la jouissance de l'ensemble des terrains et surfaces d'eau dépendant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel de l'Etat, à l'exception des terrains déjà attribués ou affectés au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

II. - Pour l'application du II de l'article 1er de l'ordonnance susmentionnée, le présent décret valant acte de fusion vaut engagement de respecter les prescriptions du 3 de l'article 210 A du code général des impôts.

Article 10

Lors des transferts des biens prévus à l'article précédent, il est dressé contradictoirement un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments, ainsi que du matériel transféré et des autres éléments d'actifs.

Ces éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille, les participations et les créances de toute nature. L'inventaire prévu au premier alinéa porte alors également sur les droits et obligations attachés aux biens et aux activités transférées. L'inventaire prévu au premier alinéa est divisé en deux parties relatives respectivement au domaine public et au domaine privé.

Article 11

Le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine est autorisé à recevoir les biens, droits et obligations du groupement d'intérêt économique HAROPA au 1er juin 2021.

Chapitre 3 : Du premier budget et de l'arrêt des derniers comptes financiers (Articles 12 à 13)

Article 12

Par dérogation à l'article R. 5312-70 du code des transports, le budget initial de l'exercice 2021 du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine est arrêté par décision conjointe du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget.

Article 13

Les comptes financiers du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen relatifs à la période du 1er janvier 2021 au 31 mai 2021 sont établis respectivement par les agents comptables en fonction à la date de la suppression de chacun de ces établissements. Ils sont arrêtés par le conseil de surveillance du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine. Ils font l'objet d'une certification par les commissaires aux comptes de chaque établissement.

Ces comptes financiers sont approuvés par le ministre chargé des ports maritimes, le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé du budget.

Les comptes consolidés du Port autonome de Paris et du Grand port maritime du Havre relatifs à la période du 1er janvier au 31 mai 2021 sont certifiés par les commissaires aux comptes de chacun de ces deux établissements et sont soumis au conseil de surveillance du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

A l'achèvement des opérations conduisant aux certifications prévues par le présent article, les contrats afférents sont terminés de plein droit.

Titre III : AUTRES DISPOSITIONS MODIFICATIVES (Articles 53 à 59)

Article 53

A modifié les dispositions suivantes

Modifie Code général de la propriété des personnes publiques - art. Annexe à l'article R3113-2 (VD)

Article 54 - A modifié les dispositions suivantes

Modifie Code de l'urbanisme - art. R103-1 (VD)

Article 55 - A modifié les dispositions suivantes

Modifie Code de la santé publique - art. D3115-17-2 (VD)

Article 56 - A modifié les dispositions suivantes

Modifie Code de l'environnement - art. R551-9 (VD)

Article 57 *(Modifié par le décret n°2021-1202 du 16 septembre 2021 - art. 11)* - Au 8° de l'article 2 du décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, les mots : Le groupement d'intérêt économique HAROPA sont remplacés par les mots : le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine .

Article 58 - A modifié les dispositions suivantes

Modifie Décret n°2017-427 du 29 mars 2017 - art. 24 (VD)

Article 59

A l'article 1er du décret n° 2017-580 du 20 avril 2017 fixant la liste des représentants de l'Etat et de ses établissements publics aux comités de bassin, les mots : « le président du directoire du Grand port maritime du Havre, ou son représentant, le président du directoire du grand port maritime de Rouen, ou son représentant » sont remplacés par les mots : « le président du directoire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, ».

Titre IV : DISPOSITIONS FINALES (Articles 60 à 61)

Article 60 - Le présent décret entre en vigueur le 1er juin 2021.

Article 61 - La ministre de la transition écologique, le ministre de l'économie, des finances et de la relance, le ministre de l'intérieur, la ministre de la mer, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

3. Décret n° 2021-619 du 19 mai 2021 relatif au service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique et de la ministre de la mer,

Vu le code de la route ;

Vu le code de la sécurité intérieure ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du travail ;

Vu l'ordonnance n° 2021-614 du 19 mai 2021 relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 mars 2021 ;

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

Décète :

Article 1

Les dispositions du présent décret s'appliquent aux agents du service intégré de sûreté portuaire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, ci-après respectivement désignés " le service " et " l'établissement ".

Pour l'application des dispositions du présent décret, le préfet de département est celui désigné par l'arrêté ministériel prévu à l'article R.* 5332-6 du code des transports.

Article 2

En application de l'article 42 de l'ordonnance susvisée, et par dérogation aux articles R. 5332-36 et R. 5332-37 du code des transports, le préfet de département, après avis de l'autorité portuaire, délimite par arrêté les zones intégrées de sûreté portuaire et fixe la fréquence et la durée des opérations d'inspection-filtrage des personnes, des véhicules, des unités de transport intermodales, des biens et des marchandises à réaliser.

Article 3

Dans chaque zone intégrée de sûreté portuaire, il est interdit d'introduire toute arme ou substance et engin dangereux non autorisés mentionnés à l'article R. 5332-18-1 du code des transports.

Article 4

L'agrément prévu à l'article L. 5332-6 du code des transports peut être sollicité, préalablement à l'embauche, par l'établissement. Dans ce cas, le dossier de demande d'agrément prévu à l'article R. 5332-56 du même code comprend en outre une lettre d'intention d'embauche.

Article 5

Pour l'application de l'article 47 de l'ordonnance susvisée, l'établissement peut, sur autorisation du préfet de département et dans le respect des conditions fixées aux articles 6 à 9, acquérir, détenir et conserver des armes, des munitions et leurs éléments pour l'exercice par les agents du service des missions définies aux articles 40 et 41 de ladite ordonnance. La demande d'autorisation est présentée par l'établissement auprès du préfet de département.

Article 6

Les armes mentionnées à l'article 5 sont celles qui, mentionnées à l'article R. 311-2 du code de la sécurité intérieure, relèvent des catégories suivantes :

1° Armes de catégorie B relevant du 1° et 8° du II de cet article ;

2° Armes de catégorie D relevant du a du IV de cet article limitées aux matraques, matraques télescopiques et bâton de défense de type « tonfa » ;

3° Armes de catégorie D relevant du b du IV de cet article.

Article 7

La délivrance de l'autorisation prévue à l'article 5 est subordonnée au dépôt des armes, munitions et de leurs éléments mentionnés à l'article 6, à part dans un coffre-fort ou une armoire forte, scellés au mur ou au sol d'une pièce sécurisée du service.

Article 8

L'autorisation prévue à l'article 5 est délivrée pour une durée maximale de cinq ans.

Elle peut être rapportée à tout moment pour des motifs d'ordre public ou de sécurité des personnes.

Elle est renouvelée dans les mêmes conditions que l'autorisation initiale.

Elle est valable, en tant que de besoin, pour l'acquisition, la détention et la conservation des munitions correspondantes, dans la limite d'un stock de cinquante cartouches par arme.

Dans le cas où elle est rapportée ou non renouvelée, la direction de l'établissement est tenue de céder, dans un délai de trois mois, à une personne régulièrement autorisée à acquérir, détenir et conserver des armes de cette catégorie, les armes, les munitions et leurs éléments dont l'acquisition, la détention et la conservation n'est plus autorisée. La direction de l'établissement informe le préfet de département des dispositions prises pour se dessaisir de ces armes, de ces munitions et de leurs éléments.

A défaut de cession dans le délai prévu, la garde de ces armes, de ces munitions et de leurs éléments est confiée aux services de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétents.

Article 9

L'établissement tient un registre d'inventaire des armes, des munitions et de leurs éléments permettant leur identification.

Le registre d'inventaire tenu à jour par le responsable du service indique la catégorie, le modèle, la marque et, le cas échéant, le calibre de l'arme et son numéro, le type, le calibre et le nombre de munitions et d'éléments détenus.

L'établissement tient en outre un état journalier retraçant les sorties et les réintégrations des armes, des munitions et de leurs éléments figurant au registre d'inventaire. Cet état mentionne, jour par jour, l'identité de l'agent auquel l'arme, les munitions et ses éléments ont été remis lors de la prise de service pour l'accomplissement des missions justifiant le port de cette arme ou les séances de formation prévues à l'article 12.

L'établissement conserve ces états journaliers pendant un délai de trois ans. Les documents mentionnés au présent article sont tenus à la disposition des services de la police nationale et de la gendarmerie nationale, ainsi que des services du ministre chargé des ports.

Article 10

Pour l'application de l'article 47 de l'ordonnance susvisée, tout agent du service nommé désigné est autorisé par le préfet de département, à porter une ou plusieurs armes, munitions et leurs éléments mentionnés à l'article 6.

Les demandes sont présentées par l'établissement auprès du préfet de département.

Article 11

L'autorisation prévue à l'article 10 est délivrée pour une durée maximale de cinq ans.

Elle peut être rapportée à tout moment pour des motifs d'ordre public ou de sécurité des personnes.

Elle est renouvelée dans les mêmes conditions que l'autorisation initiale.

Elle devient caduque si l'agent cesse définitivement d'exercer ses fonctions au sein du service.

L'agent doit être en mesure de la présenter à tout moment.

Article 12

I. - Tout agent du service autorisé à porter une arme mentionnée à l'article 6 reçoit :

1° Une formation initiale qui comporte une partie théorique et une partie pratique qui, inclut pour les armes à feu une séance d'entraînement au tir à l'occasion de laquelle chaque agent doit tirer au moins cinquante cartouches.

La formation reçue pour chaque arme est validée par un certificat d'habilitation à son maniement établi par la personne morale ayant délivré la formation. Ce certificat d'habilitation est remis à l'agent. Copie en est adressée au préfet de département.

2° Une formation continue qui inclut pour les armes à feu au moins deux séances d'entraînement au tir par an à l'occasion desquelles chaque agent doit tirer au moins cinquante cartouches qui lui sont remises par l'établissement.

La formation reçue pour chaque arme est validée par une attestation établie par la personne morale ayant délivré la formation. Cette attestation est remise à l'agent. Copie en est adressée au préfet de département.

II. - Le défaut du respect par l'agent des obligations de formation définies au I emporte suspension de la décision prise au titre de l'article 13, jusqu'à ce qu'il se conforme à ses obligations.

Article 13

L'établissement remet une ou plusieurs armes, munitions et leurs éléments mentionnés à l'article 6 à tout agent du service détenteur d'une autorisation prévue à l'article 10 et du certificat prévu au 1° du I de l'article 12.

Article 14

Tout agent du service ne peut porter, pour l'accomplissement des missions qui le justifient, d'autres armes, munitions et éléments d'armes que ceux qu'il a reçus en dotation qui lui ont été remis par l'établissement.

Article 15

Les armes mentionnées à l'article 6, à l'exception des générateurs d'aérosols, sont portées dans leur étui. Si elles sont approvisionnées, elles sont, suivant le type d'arme, en position de sécurité ou non armées.

Article 16

En application de l'article 48 de l'ordonnance susvisée, les agents du service sont autorisés, dans le cadre de l'exercice de leurs missions, à sortir de la circonscription au sens de l'article 39 de ladite ordonnance uniquement :

1° Sur demande ou avec l'accord d'un officier de police judiciaire territorialement compétent ;

2° Pour se rendre dans les meilleures conditions dans une autre partie de celle-ci ou à ses abords au titre des missions prévues aux articles 40 et 41 de ladite ordonnance.

Article 17

Pour les séances de formation, lors des trajets entre les locaux dans lesquels les armes sont entreposées et le centre d'entraînement, celles-ci sont transportées, déchargées et rangées dans une mallette fermée à clef. Toutes les précautions utiles sont prises de nature à éviter le vol de l'arme et des munitions.

Article 18

Le dépôt des armes, munitions et de leurs éléments est effectué :

1° Par tout agent du service, à la fin du temps de service, sous le contrôle d'un responsable du service désigné par l'établissement ;

2° Par les responsables du service, à l'issue de toute séance de formation.

Article 19 - L'agent du service est tenu de signaler sans délai, par écrit, à l'autorité hiérarchique dont il relève, tout vol ou toute perte ou détérioration de l'arme ou des munitions qui lui ont été remises.

Le responsable du service désigné par l'établissement signale sans délai le vol ou la perte de toute arme ou munition aux services de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétents.

Article 20 - Sans préjudice des dispositions des articles L. 2339-9 et L. 2339-12 du code de la défense et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure, seront punis des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe les agents et responsables du service qui auront méconnu les obligations qui s'imposent à eux en vertu de l'article L. 5332-6 du code des transports, et des articles 14 et 16 du présent décret.

En cas de récidive, les peines prévues pour la récidive des contraventions de la cinquième classe seront applicables.

Article 21 - Par dérogation à l'article R. 5332-56 du code des transports, les décisions d'agrément mentionnés à l'article 42 de l'ordonnance susvisée ainsi que les décisions de retrait ou de suspension sont notifiés à l'intéressé et au directeur de l'établissement.

Article 22 - Sur les seules voies privées ouvertes à la circulation publique situées au sein de la circonscription au sens de l'article 39 de l'ordonnance susvisée, les dispositions relatives aux règles des vitesses maximales autorisées et à celles mentionnées aux 1° à 6° de l'article R. 432-4 du code de la route, ne sont pas applicables à tout agent du service bénéficiant de facilités de passages qui, sous réserve de faire usage de ses avertisseurs lumineux et sonores et de ne pas mettre en danger les autres usagers, utilise un véhicule du service dans le cadre de sa mission pour escorter :

1° Des véhicules des services de police, de gendarmerie ou des douanes, à la demande de l'autorité responsable desdits véhicules ;

2° Des véhicules des services d'incendie et de secours et du service d'aide médicale urgente, de la Banque de France, à la demande de l'autorité responsable desdits véhicules ;

3° Des véhicules des convois militaires, à la demande de l'autorité militaire responsable desdits convois ;

4° Des véhicules assurant des transports exceptionnels ainsi que ceux assurant des transports de matières radioactives de classe 7 au sens de l'accord européen pour le transport de matières dangereuses par route, à la demande de la personne morale responsable desdits véhicules.

Article 23 - Le présent décret entre en vigueur le 1er juin 2021.

Article 24 - La ministre de la transition écologique, le ministre de l'économie, des finances et de la relance, le ministre de l'intérieur, la ministre de la mer, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Titre VII Domanialité publique :

1. Code général de la propriété des personnes publiques (extraits) :

Domaine public naturel et domaine public artificiel

Article L. 2111-4

Le domaine public maritime naturel de L'Etat comprend :

1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer.

Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;

2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;

3° Les lais et relais de la mer :

a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;

b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.

Pour l'application des a et b ci-dessus dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de La Réunion, la date à retenir est celle du 3 janvier 1986 ;

4° La zone bordant le littoral définie à l'article L. 5111-1 dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de La Réunion ;

5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'État.

Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés.

Article L. 2111-5

Les limites du rivage sont constatées par l'État en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter ou des informations fournies par des procédés scientifiques.

L'acte administratif portant constatation du rivage fait l'objet d'une participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. L'acte administratif portant constatation du rivage est publié et notifié aux riverains. Les revendications de propriété sur les portions de rivage ainsi délimitées se prescrivent par dix ans à compter de la

publication de l'acte administratif. Le recours contentieux à l'encontre de l'acte de constatation suspend ce délai.

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article, notamment les formalités propres à mettre les riverains en mesure de formuler leurs observations, ainsi que la liste des procédés scientifiques visés au premier alinéa du présent article.

Ce décret détermine également les conditions dans lesquelles sont fixées la limite transversale de la mer à l'embouchure des cours d'eau et la limite des lais et relais de la mer.

Article L. 2111-6

Le domaine public maritime artificiel est constitué :

1° Des ouvrages ou installations appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1, qui sont destinés à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime ;

2° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables.

Règles générales d'occupation

Article L. 2122-1-1 *(Création Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 - art. 3)*

Sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre mentionné à l'article L. 2122-1 permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Lorsque l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ou que le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité, l'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution

Article L. 2122-1-2 *(Création Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 - art. 3)*

L'article L. 2122-1-1 n'est pas applicable :

1° Lorsque la délivrance du titre mentionné à l'article L. 2122-1 s'insère dans une opération donnant lieu à une procédure présentant les mêmes caractéristiques que la procédure déterminée par le premier alinéa de l'article L. 2122-1-1 ;

2° Lorsque le titre d'occupation est conféré par un contrat de la commande publique ou que sa délivrance s'inscrit dans le cadre d'un montage contractuel ayant, au préalable, donné lieu à une procédure de sélection ;

3° Lorsque l'urgence le justifie. La durée du titre ne peut alors excéder un an ;

4° Sans préjudice des dispositions figurant aux 1° à 5° de l'article L. 2122-1-3, lorsque le titre a pour seul objet de prolonger une autorisation existante, sans que sa durée totale ne puisse excéder celle prévue à l'article L. 2122-2 ou que cette prolongation excède la durée nécessaire au dénouement, dans des conditions acceptables notamment d'un point de vue économique, des relations entre l'occupant et l'autorité compétente.

Article L. 2122-1-3 *(Création Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 - art. 3)*

L'article L. 2122-1-1 n'est pas non plus applicable lorsque l'organisation de la procédure qu'il prévoit s'avère impossible ou non justifiée. L'autorité compétente peut ainsi délivrer le titre à l'amiable, notamment dans les cas suivants :

1° Lorsqu'une seule personne est en droit d'occuper la dépendance du domaine public en cause ;

2° Lorsque le titre est délivré à une personne publique dont la gestion est soumise à la surveillance directe de l'autorité compétente ou à une personne privée sur les activités de laquelle l'autorité compétente est en mesure d'exercer un contrôle étroit ;

3° Lorsqu'une première procédure de sélection s'est révélée infructueuse ou qu'une publicité suffisante pour permettre la manifestation d'un intérêt pertinent est demeurée sans réponse ;

4° Lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, notamment géographiques, physiques, techniques ou fonctionnelles, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'exercice de l'activité économique projetée ;

5° Lorsque des impératifs tenant à l'exercice de l'autorité publique ou à des considérations de sécurité publique le justifient.

Lorsqu'elle fait usage de la dérogation prévue au présent article, l'autorité compétente rend publiques les considérations de droit et de fait l'ayant conduite à ne pas mettre en œuvre la procédure prévue à l'article L. 2122-1-1.

Article L. 2122-1-3-1 *(Modifié par la loi n°2023-175 du 10 mars 2023 - art. 36 (V))*

I.- L'article L. 2122-1-1 n'est pas applicable lorsque le titre d'occupation est destiné à l'installation et à l'exploitation d'un réseau de communications électroniques ouvert au public.

II.- Pour le domaine public appartenant à l'Etat, l'autorité compétente de l'Etat ou le gestionnaire qui tient d'une loi, d'un règlement ou d'un titre la compétence pour délivrer le titre d'occupation peut renoncer à organiser la procédure de mise en concurrence prévue au même article L. 2122-1-1 lorsque le titre d'occupation est destiné à l'installation et à l'exploitation d'une installation de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables bénéficiant d'un soutien public au terme d'une des procédures de mise en concurrence prévues aux articles L. 311-10 , L. 311-11-1 ou L. 314-29 du code de l'énergie ou d'une installation de production de gaz renouvelable, dont le biogaz, ou de gaz bas-carbone mise en place dans le cadre d'une des procédures de mise en concurrence mentionnées aux articles L. 446-5, L. 446-14 , L. 446-15 ou L. 446-24 du même code ou d'une installation de production d'hydrogène renouvelable ou d'hydrogène bas-carbone par électrolyse de l'eau bénéficiant du dispositif de soutien public prévu à l'article L. 812-2_dudit code.

Dans ces cas, l'autorité compétente de l'État ou le gestionnaire procède à des mesures de publicité préalable suffisantes pour permettre aux candidats potentiels à l'occupation du domaine public de se manifester. Ces mesures de publicité indiquent les conditions, y compris financières, de l'occupation du domaine public ainsi qu'un délai pour que les candidats manifestent leur intérêt. L'autorité compétente de l'État ou le gestionnaire délivre dans les mêmes conditions à chaque candidat qui a manifesté son intérêt un accord de principe à la délivrance du titre d'occupation, subordonné, d'une part, au fait que le projet d'installation soit retenu à l'issue d'une des procédures de mise en concurrence prévues aux articles L. 311-10, L. 311-11-1, L. 314-29, L. 446-5, L. 446-14, L. 446-15, L. 446-24 ou L. 812-3 du code de l'énergie et, d'autre part, au respect d'un cahier des charges établi par l'autorité compétente de l'État ou le gestionnaire.

Si plusieurs projets sont retenus, l'autorité compétente de l'État ou le gestionnaire délivre le titre d'occupation au candidat retenu le mieux noté dans la procédure de mise en concurrence.

III.-Pour leur domaine public, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, les départements et les régions peuvent renoncer à organiser la procédure de mise en concurrence prévue à l'article L. 2122-1-1 du présent code dans les mêmes conditions que celles prévues au II du présent article.

Par dérogation au même II, aucun gestionnaire qui détient d'une loi ou d'un règlement la compétence pour délivrer le titre d'occupation ne peut se substituer à ces collectivités ou à ces établissements.

Article L. 2122-1-4 *(Création Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 - art. 3)*

Lorsque la délivrance du titre mentionné à l'article L. 2122-1 intervient à la suite d'une manifestation d'intérêt spontanée, l'autorité compétente doit s'assurer au préalable par une publicité suffisante, de l'absence de toute autre manifestation d'intérêt concurrente.

Article R.2122-1

L'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être consentie, à titre précaire et révocable, par la voie d'une décision unilatérale ou d'une convention.

Article R.2122-2

La demande d'autorisation est adressée à la personne publique propriétaire. Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public de l'État, elle est adressée au préfet ou, si elle concerne le domaine public militaire, à l'autorité militaire.

Toutefois, lorsque la personne publique propriétaire a confié la gestion de ce domaine à un établissement public ou à un autre organisme gestionnaire, la demande est adressée à cet établissement ou organisme, s'il tient expressément du texte qui lui confie ou concède la gestion du domaine le pouvoir d'y délivrer des titres d'occupation.

Article R.2122-3

Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, le dossier de la demande, adressé par pli recommandé avec demande d'avis de réception ou déposé contre décharge, comporte notamment :

1° Les nom, prénoms, qualité, domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, les précisions suivantes : nature, dénomination, siège social et objet de la personne morale,

ainsi que les nom, prénoms, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de l'administration ;

2° Une note précisant :

a) La localisation, les caractéristiques et la superficie de la dépendance domaniale concernée ainsi que la durée pour laquelle l'occupation est sollicitée ;

b) La nature de l'activité envisagée et, le cas échéant, des investissements prévus.

Article R.2122-4

L'autorisation est délivrée par la personne publique propriétaire.

Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public de l'État, l'autorisation est délivrée par le préfet, agissant en qualité de représentant des ministres chargés de la gestion du domaine public de l'Etat dans le département, sous réserve des dispositions particulières qui attribuent compétence à d'autres autorités administratives, notamment à l'autorité militaire.

Pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public des collectivités territoriales, l'autorisation est délivrée dans les conditions prévues respectivement aux seconds alinéas des articles R. 2241-1, R. 3213-1 et R. 4221-1 du code général des collectivités territoriales.

L'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public propre des établissements publics est délivrée par l'autorité de l'établissement à laquelle cette compétence est attribuée par son statut. Dans le silence de celui-ci, l'autorisation est délivrée par l'organe délibérant.

Article R2122-5

Lorsqu'un établissement public de l'État tient expressément du texte qui lui confie ou concède la gestion d'un élément du domaine public le pouvoir d'y délivrer des titres d'occupation, la décision d'autorisation est prise par l'autorité compétente de l'établissement déterminée ainsi qu'il est prévu au quatrième alinéa de l'article R. 2122-4.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux organismes gestionnaires du domaine ne détenant pas le statut d'établissement public.

Article R2122-6

Le titre fixe la durée de l'autorisation et les conditions juridiques et financières de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public.

Article R2122-7

En cas d'inobservation de ses clauses et conditions ou pour un motif d'intérêt général, il peut être mis fin à l'autorisation d'occupation ou d'utilisation temporaire du domaine public par les autorités compétentes mentionnées aux articles R. 2122-4 et R. 2122-5.

Article R2122-7-1

En raison de l'interdiction prévue à l'article L. 2122-1-1-A, seule est autorisée l'utilisation sur le domaine public de systèmes de chauffage ou de climatisation consommant de l'énergie et fonctionnant :

1° Soit dans un lieu couvert, étanche à l'air et fermé par des parois latérales rigides par nature, sauf décision contraire de l'autorité gestionnaire du domaine ;

2° Soit dans une installation mobile, couverte et fermée accueillant des activités foraines ou circassiennes ou accueillant des manifestations culturelles, sportives, festives, culturelles ou politiques soumises à un régime d'autorisation ou de déclaration préalable.

La violation de l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article L. 2122-1-1 A est punie de l'amende prévue par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la cinquième classe. La récidive est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

Article R2122-8

Les prestations portant sur des biens et droits mobiliers de l'Etat ou de ses établissements publics entrant dans l'une des catégories définies à l'article 2 du décret n° 2009-151 du 10 février 2009 relatif à la rémunération de certains services rendus par l'Etat consistant en une valorisation de son patrimoine immatériel ne sont pas régies par les dispositions de la présente section.

Article R2122-9

La présente section fixe les conditions de constitution, sur tout ou partie de la dépendance domaniale dont l'occupation est autorisée, du droit réel prévu par les articles L. 2122-6 à L. 2122-19 ainsi que les conditions de transmission totale ou partielle de ce droit.

Article R2122-10

Dans le cas où l'occupation du domaine public de l'État ou du domaine propre d'un établissement public de l'État a pour fondement une concession de service public, d'outillage public ou d'installations portuaires de plaisance, cette concession peut être constitutive de droit réel pour son titulaire dans la mesure et aux conditions prévues par le cahier des charges et sous réserve que les dispositions correspondantes du cahier des charges aient reçu l'accord du préfet.

Nota : Conformément à l'article 42 du décret n° 2020-68 du 30 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur le 1er février 2020. Les demandes de décisions administratives individuelles présentées avant cette date demeurent soumises aux dispositions applicables à la date de leur présentation.

Article R2122-11

Dans les cas autres que celui prévu à l'article R. 2122-10, la délivrance d'un titre d'occupation, quelle que soit sa forme, constitutif de droit réel, sur le domaine public de l'État ou d'un établissement public de l'État est régie par les articles R. 2122-12 à R. 2122-16.

Article R2122-12

La demande de titre d'occupation constitutif de droit réel sur le domaine public de l'Etat est adressée au préfet ou, si elle concerne le domaine public militaire, à l'autorité militaire.

Toutefois, lorsque la personne publique propriétaire a confié la gestion de ce domaine à un établissement public ou à un autre organisme gestionnaire, la demande est adressée à cet établissement ou organisme, s'il tient expressément du texte qui lui confie ou concède la gestion du domaine ou d'une disposition réglementaire générale le pouvoir de délivrer des titres constitutifs de droits réels sur ce domaine.

La demande de titre d'occupation constitutif de droit réel sur le domaine public propre d'un établissement public de l'État est adressée à l'autorité compétente de l'établissement.

Article R2122-13

Le dossier de la demande, adressé par pli recommandé avec demande d'avis de réception ou déposé contre décharge, comporte :

1° Les nom, prénoms, qualité, nationalité et domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, les précisions suivantes : nature, dénomination, siège social et objet de la personne morale ainsi que les nom, prénoms, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de l'administration ;

2° Une note précisant :

a) La localisation, les caractéristiques et la superficie de la dépendance domaniale concernée et la durée pour laquelle l'occupation est sollicitée ;

b) La nature de l'activité envisagée ainsi que la nature, l'estimation, le calendrier et les modalités de financement des investissements prévus et, le cas échéant, la localisation et le montant global des investissements à financer par crédit-bail ;

3° Un extrait de plan cadastral représentant la dépendance domaniale dont l'occupation est demandée et, le cas échéant, un projet de document modificatif du parcellaire ;

4° Un plan masse faisant apparaître l'emplacement des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier prévus et une fiche descriptive de ces ouvrages, constructions et installations ;

5° Des justifications de la capacité technique et financière du demandeur à entreprendre et mener à leur terme les travaux projetés.

Article R2122-14

Dans le cas prévu au premier alinéa de l'article R. 2122-12, et sauf en ce qui concerne le domaine public militaire, la décision relève, après instruction par le chef du service déconcentré de l'État compétent, de la compétence du préfet.

Lorsque la demande concerne le domaine public militaire, la décision relève dans tous les cas de la compétence du ministre de la défense, sous réserve des compétences dévolues au directeur départemental des finances publiques par l'article R. 2125-1.

Article R2122-15

La décision relative à une autorisation constitutive de droit réel sur le domaine propre d'un établissement public de l'État est prise par l'autorité compétente de cet établissement déterminée ainsi qu'il est prévu au quatrième alinéa de l'article R. 2122-4.

Il en va de même de la décision sur la demande d'autorisation soumise à un établissement public de l'État qui tient expressément du texte qui lui confie ou concède la gestion d'un élément du domaine public le pouvoir d'y délivrer des titres d'occupation constitutifs de droits réels.

Les dispositions des deux alinéas précédents s'appliquent aux organismes gestionnaires du domaine ne détenant pas le statut d'établissement public.

Toutefois, s'il apparaît à cette autorité que tout ou partie des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont la réalisation est envisagée sont nécessaires à la continuité du service public auquel est affectée la dépendance du domaine public concernée par la demande, il ne peut y être fait droit que sur accord préalable du préfet après avis du directeur départemental des finances publiques.

Faute d'obtention de cet accord préalable dans un délai de deux mois à compter de la saisine du préfet, l'autorité compétente de l'établissement public ou de l'organisme gestionnaire du domaine est tenue de refuser le caractère constitutif de droit réel au titre d'occupation demandé.

Nota : Conformément à l'article 42 du décret n° 2020-68 du 30 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur le 1er février 2020. Les demandes de décisions administratives individuelles présentées avant cette date demeurent soumises aux dispositions applicables à la date de leur présentation.

Article R2122-16

Lorsque des règlements soumettent les titres habilitant à occuper une dépendance du domaine public mentionnés à l'article L. 2122-1 à des procédures de délivrance ou d'approbation particulières, ces procédures demeurent applicables pour la délivrance d'autorisations constitutives de droit réel dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions des articles R. 2122-14 et R. 2122-15.

Article R2122-17

Le titre d'occupation constitutif de droit réel comporte la détermination précise de la consistance de ce droit et de la durée pour laquelle il est conféré ainsi que toutes autres mentions nécessaires à la publicité foncière.

Il comporte aussi l'énoncé des conditions auxquelles ce droit est conféré, à savoir :

1° Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier à édifier et, le cas échéant, la liste de ceux qui doivent être maintenus en état jusqu'à l'expiration de la durée de validité du titre ;

2° Le montant et les modalités de paiement de la redevance domaniale ;

3° Le cas échéant, les obligations de service public imposées au titulaire de l'autorisation.

Il peut également préciser les règles de détermination de l'indemnité couvrant le préjudice direct, matériel et certain causé par son retrait avant le terme prévu pour un motif autre que l'inexécution de ses conditions.

Article R2122-18

Dans le cas où l'autorité qui a délivré le titre constitutif de droit réel envisage, pour quelque motif que ce soit, de le retirer en totalité ou en partie avant le terme fixé, le titulaire du titre à cette date en est informé par pli recommandé avec demande d'avis de réception, deux mois au moins avant le retrait, sauf respect, en cas de concession, du délai particulier prévu par le contrat.

Dans le cas où le retrait envisagé a pour motif l'inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, l'autorité qui l'a délivrée en informe les créanciers régulièrement inscrits, selon les mêmes modalités, deux mois au moins avant le retrait.

Article R2122-19

Préalablement à la signature de tout contrat ayant pour objet ou pour effet la transmission entre vifs, totale ou partielle, du droit réel conféré par le titre d'occupation et des immeubles mentionnés à l'article L. 2122-7, la personne qui, par l'effet de ce contrat, se trouve totalement ou partiellement substituée au titulaire de ce titre est agréée par l'autorité qui l'a délivré.

Il en va de même pour tout contrat produisant le même effet à la suite d'une fusion, absorption ou scission de sociétés.

Article R2122-20

La demande d'agrément est adressée à cette autorité par pli recommandé avec demande d'avis de réception. Elle comporte :

1° Les nom, prénoms, profession, nationalité et domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, les précisions suivantes : nature, dénomination, siège social et objet de la personne morale ainsi que les nom, prénoms, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de l'administration ;

2° Les documents nécessaires à l'identification de l'immeuble et du titulaire du titre d'occupation ;

3° Des justifications de la capacité technique et financière du demandeur à respecter, pour ce qui concerne l'immeuble, les conditions auxquelles le titre d'occupation a conféré un droit réel ;

4° Une copie du projet de contrat de cession ou de transmission totale ou partielle du droit réel et de l'immeuble et, le cas échéant, si la cession envisagée a pour but de permettre le financement d'investissements par crédit-bail, une copie du projet de contrat de crédit-bail ;

5° L'engagement de payer la redevance domaniale correspondant au droit réel et à l'immeuble cédés ; en cas de cession partielle de ce droit, l'engagement doit porter sur la quote-part de redevance contractuellement mise à la charge du cessionnaire.

Si le demandeur envisage de modifier l'utilisation de l'immeuble, sa demande en fait état avec toutes justifications appropriées, notamment compte tenu de l'affectation de cet immeuble au domaine public.

Le silence gardé pendant un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande par l'autorité compétente vaut agrément de la cession du droit réel aux conditions convenues entre les parties.

Toutefois, seul un agrément exprès peut autoriser le cessionnaire à modifier l'utilisation de l'immeuble faisant l'objet du contrat.

En cas de cession partielle, l'avis de l'autorité qui a fixé la redevance est recueilli sur la répartition de cette redevance prévue par les parties et l'agrément peut être refusé en cas de disproportion manifeste entre cette répartition et l'importance relative de l'immeuble sur lequel porte le droit réel objet du contrat par rapport à celui ou ceux conservés par le cédant.

Article R2122-21

Le contrat prévu à l'article R. 2122-19, qui doit porter mention de l'agrément exprès ou tacite du cessionnaire, emporte à sa date substitution de ce dernier dans les droits et obligations afférents au

titre d'occupation sous réserve, le cas échéant, des dispositions de la décision d'agrément autorisant une modification ultérieure de l'utilisation de l'immeuble.

En cas de cession partielle, le contrat emporte soustraction de l'immeuble cédé du titre d'occupation du cédant.

Article R2122-21-1

La demande préalable mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 2122-7 est adressée par le titulaire de l'autorisation d'occupation temporaire à l'autorité gestionnaire, par pli recommandé avec demande d'avis de réception.

Elle comporte :

1° Les éléments d'identification et les caractéristiques principales de la personne susceptible d'être substituée dans les droits et obligations du titulaire du titre d'occupation ;

2° Une copie du titre d'occupation et des autres documents nécessaires à l'identification de l'immeuble ;

3° Les justifications de la capacité technique et financière de la personne susceptible d'être substituée dans les droits et obligations du titulaire à respecter, pour ce qui concerne l'immeuble, les conditions auxquelles le titre d'occupation conférant un droit réel a été délivré, notamment le paiement de la redevance domaniale correspondant au droit réel et à l'immeuble cédés.

Les dispositions des articles L. 231-1 et L. 232-3 du code des relations entre le public et l'administration s'appliquent à la demande. La décision implicite d'acceptation fait également l'objet, à la demande de la personne susceptible d'être substituée dans les droits et obligations du titulaire, d'une attestation délivrée par l'autorité compétente.

En cas de décision expresse d'acceptation ou de rejet, celle-ci est notifiée par l'autorité compétente au titulaire du titre d'occupation, auteur de la demande, et, s'il y a lieu, à la personne susceptible de lui être substituée dans ses droits et obligations.

Article R2122-22

La transmission à l'héritier des immeubles mentionnés à l'article L. 2122-7 et du droit réel sur le domaine public dont était titulaire une personne physique est subordonnée à l'agrément du pétitionnaire par l'autorité qui a délivré ce titre.

Article R2122-23

La demande de l'agrément prévu à l'article R. 2122-22 est adressée à cette autorité compétente par pli recommandé avec demande d'avis de réception dans un délai de six mois à compter du décès. Elle comporte :

1° Les nom, prénoms, profession, nationalité et domicile du demandeur ;

2° Les documents établissant la consistance du droit réel sur le domaine public dont le défunt était titulaire à la date de son décès ;

3° Un acte de notoriété établissant la qualité du demandeur ;

4° Le cas échéant, un acte notarié ou enregistré établissant l'absence d'opposition des autres héritiers à la demande d'agrément ;

5° Des justifications de la capacité technique et financière du demandeur à être substitué au défunt dans les droits et obligations que ce dernier tenait, à la date de son décès, du droit réel dont il était titulaire à cette date.

Si le demandeur envisage de modifier l'utilisation de l'immeuble, sa demande en fait état avec toutes justifications appropriées, notamment compte tenu de l'affectation de cet immeuble au domaine public.

Le silence gardé, pendant un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande, par l'autorité compétente vaut agrément de la transmission du droit réel dont le défunt était titulaire à la date de son décès et, le cas échéant, de l'immeuble.

Toutefois, seul un agrément exprès peut autoriser le demandeur à modifier ultérieurement l'utilisation de l'immeuble.

Article R2122-24

L'acte constatant le transfert en application de l'article R. 2122-22 du droit réel et, le cas échéant, de l'immeuble, qui doit porter mention de l'agrément exprès ou tacite, emporte transmission au jour du décès des droits et obligations afférents au titre du défunt, sous réserve, le cas échéant, des dispositions de la décision d'agrément autorisant une modification ultérieure de l'utilisation de l'immeuble.

Article R2122-25

Dans le cas où, sur le fondement du deuxième alinéa de l'article L. 2122-8, un créancier du titulaire du droit réel entend provoquer la cession de tout ou partie de ce droit, il est procédé de la manière décrite aux alinéas qui suivent.

I. – Le créancier poursuivant avertit l'autorité qui a délivré le titre d'occupation constitutif de droit réel de la publication du commandement de payer valant saisie.

II. – Par exception aux délais prévus aux articles R. 322-23, R. 322-31 et R. 322-32 du code des procédures civiles d'exécution, lorsque le juge ordonne la vente forcée, il fixe la date de l'audience à laquelle il y sera procédé dans un délai compris entre quatre et six mois à compter du prononcé de sa décision et la vente est annoncée à l'initiative du créancier poursuivant dans un délai compris entre trois et quatre mois avant l'audience d'adjudication.

En l'absence d'enchère, le créancier poursuivant est déclaré adjudicataire s'il bénéficie d'un agrément préalable par l'autorité qui a délivré le titre d'occupation du domaine public constitutif de droit réel ; dans le cas contraire, le juge peut autoriser la vente amiable du droit réel dans les conditions prévues par le code susmentionné, telles qu'adaptées au III du présent article, remettre immédiatement le bien en vente sur baisses successives du montant de la mise à prix ou reporter l'adjudication ; en cas de défaut persistant d'enchère, le juge déclare caduc le commandement valant saisie immobilière.

III. – Par exception aux délais prévus à l'article R. 322-21 du code mentionné ci-dessus, lorsque le juge autorise la vente amiable, le délai dans lequel l'audience à laquelle l'affaire sera rappelée ne

peut excéder sept mois et le délai supplémentaire pouvant être accordé pour conclure la vente en application du quatrième alinéa de cet article est porté à six mois.

IV. – Les avis que le créancier poursuivant fait diffuser en application des articles R. 322-31 et R. 322-32 du code mentionné au II sont complétés par les indications suivantes :

1° La durée de validité du titre d'occupation restant à courir et les références de ce titre ;

2° Le montant et les modalités de paiement de la redevance domaniale fixée par ce titre ou, si le droit réel porte également sur d'autres immeubles que l'immeuble saisi, la quote-part de cette redevance afférente à l'immeuble saisi, laquelle doit être déterminée après avis de l'autorité qui a fixé la redevance ;

3° La mention que la participation à l'adjudication et, le cas échéant, à la surenchère est subordonnée à l'agrément préalable du postulant par l'autorité qui a délivré le titre d'occupation du domaine public constitutif de droit réel ;

4° L'indication de la date limite et de l'adresse à laquelle doit lui être adressée la demande d'agrément par pli recommandé avec demande d'avis de réception et du contenu du dossier à joindre à la demande. Ce dossier comporte les éléments énumérés aux 1°, 2°, 3° et, le cas échéant, au septième alinéa de l'article R. 2122-20 ainsi que l'engagement de payer la redevance domaniale mentionnée dans l'avis publié.

V. – Dans le cas prévu au II, le silence gardé pendant un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande par l'autorité compétente vaut agrément du postulant. Toutefois seul un agrément exprès peut l'autoriser à modifier ultérieurement l'utilisation de l'immeuble.

VI. – Lorsque le droit réel porte également sur d'autres immeubles que l'immeuble saisi, l'autorité compétente pour délivrer l'agrément notifie à l'avocat du créancier poursuivant, en vue de son insertion dans le cahier des conditions de vente prévu à l'article R. 322-10 du code mentionné au II, le montant et les modalités de paiement de la quote-part de la redevance domaniale afférente à l'immeuble saisi.

Article R2122-26

Le contrat de vente ou le titre d'adjudication prévu à l'article R. 2122-25, qui doit porter mention de l'agrément exprès ou tacite du cessionnaire, emporte à sa date substitution de ce dernier dans les droits et obligations afférents au titre d'occupation sous réserve, le cas échéant, des dispositions de la décision d'agrément autorisant une modification ultérieure de l'utilisation de l'immeuble.

En cas de cession partielle, le contrat de vente ou le titre d'adjudication emporte soustraction de l'immeuble cédé du titre d'occupation du cédant.

Article R2122-27

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier prévus par un titre d'occupation du domaine public constitutif de droit réel peuvent être financés par crédit-bail dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 2122-13 et sans préjudice de l'application des dispositions des articles R. 2122-19 à R. 2122-21, R. 2122-25 et R. 2122-26.

En outre, lorsque le titulaire ou demandeur du titre d'occupation du domaine public constitutif de droit réel est un organisme entrant dans le champ d'application du deuxième alinéa de l'article L. 2122-13, la signature du contrat de crédit-bail est subordonnée à un agrément préalable selon les modalités fixées aux alinéas suivants :

1° La demande d'agrément comporte les éléments suivants :

- a) Copie du titre d'occupation ou de la demande de titre, le cas échéant ;
- b) Statuts de l'organisme demandeur et liste de ses principaux actionnaires ou associés ;
- c) Désignation, description et valeur des biens dont le financement en crédit-bail est envisagé ;
- d) Copie du projet de contrat de crédit-bail et, le cas échéant, du projet de cession totale ou partielle au crédit-bailleur du droit réel attaché au titre d'occupation du domaine public ;
- e) Statuts du crédit-bailleur ;
- f) Modalités de financement du crédit-bailleur ;
- g) Comptes prévisionnels du crédit-bailleur se rapportant à l'opération ;
- h) Avis du contrôleur budgétaire placé auprès de l'organisme demandeur.

2° Sous réserve des dispositions du 3°, le dossier mentionné au 1° est adressé pour agrément au ministre du budget par pli recommandé avec demande d'avis de réception.

3° Lorsque le montant global de l'investissement financé par crédit-bail est inférieur à 3 millions d'euros hors taxes, le dossier est adressé, dans les mêmes formes, au directeur départemental des finances publiques du lieu de situation de l'investissement projeté qui est compétent pour délivrer l'agrément.

4° A défaut de notification d'une décision contraire, l'agrément est réputé accordé à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la réception de la demande par l'autorité compétente. Ce délai est réduit à deux mois dans le cas prévu au 3°.

Dispositions applicables à l'État et à ses établissements publics

Article L. 2122-6

Le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public de l'Etat a, sauf prescription contraire de son titre, un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice d'une activité autorisée par ce titre.

Ce droit réel confère à son titulaire, pour la durée de l'autorisation et dans les conditions et les limites précisées dans le présent paragraphe, les prérogatives et obligations du propriétaire.

Le titre fixe la durée de l'autorisation, en fonction de la nature de l'activité et de celle des ouvrages autorisés, et compte tenu de l'importance de ces derniers, sans pouvoir excéder soixante-dix ans.

Une autorisation d'occupation temporaire ne peut avoir pour objet l'exécution de travaux, la livraison de fournitures, la prestation de services, ou la gestion d'une mission de service public, avec une contrepartie économique constituée par un prix ou un droit d'exploitation, pour le compte ou pour les besoins d'un acheteur soumis à l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ou d'une autorité concédante soumise à l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.

Dans le cas où un titre d'occupation serait nécessaire à l'exécution d'un contrat de la commande publique, ce contrat prévoit, dans le respect des dispositions du présent code, les conditions de l'occupation du domaine.

Article L. 2122-7 *(Création Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 - art. 5)*

Le droit réel conféré par le titre, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier ne peuvent être cédés, ou transmis dans le cadre de mutations entre vifs ou de fusion, absorption ou scission de sociétés, pour la durée de validité du titre restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de la sûreté portant sur lesdits droits et biens et dans les cas mentionnés aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 2122-8, qu'à une personne agréée par l'autorité compétente, en vue d'une utilisation compatible avec l'affectation du domaine public occupé. De tels transferts ne peuvent intervenir lorsque le respect des obligations de publicité et de sélection préalables à la délivrance d'un titre s'y oppose.

Le titulaire de l'autorisation d'occupation temporaire peut demander à l'autorité qui a délivré le titre de lui indiquer si, au vu des éléments qui lui sont soumis à ce stade et sous réserve d'un changement ultérieur dans les circonstances de fait ou de droit qui l'obligerait à revenir sur sa décision, elle délivrera l'agrément à une personne déterminée qui lui sera substituée, pour la durée de validité du titre restant à courir, dans les droits et obligations résultant de ce titre.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux autorisations d'occupation du domaine public qui ont été délivrées après une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Lors du décès d'une personne physique titulaire d'un titre d'occupation constitutif de droit réel, celui-ci peut être transmis, dans les conditions mentionnées au premier alinéa, au conjoint survivant ou aux héritiers sous réserve que le bénéficiaire, désigné par accord entre eux, soit présenté à l'agrément de l'autorité compétente dans un délai de six mois à compter du décès.

Article L. 2122-8

Le droit réel conféré par le titre, les ouvrages, constructions et installations ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les emprunts contractés par le titulaire de l'autorisation en vue de financer la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier situés sur la dépendance domaniale occupée.

Les créanciers chirographaires autres que ceux dont la créance est née de l'exécution des travaux mentionnés à l'alinéa précédent ne peuvent pratiquer des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution forcée sur les droits et biens mentionnés au présent article.

Les hypothèques sur lesdits droits et biens s'éteignent au plus tard à l'expiration des titres d'occupation délivrés en application des articles L. 2122-6 et L. 2122-10, quels qu'en soient les circonstances et le motif.

Article L. 2122-9

A l'issue du titre d'occupation, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale occupée doivent être démolis soit par le titulaire de l'autorisation, soit à ses frais, à moins que leur maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que l'autorité compétente ne renonce en tout ou partie à leur démolition.

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté deviennent de plein droit et gratuitement la propriété de l'Etat, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

Toutefois, en cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, le titulaire est indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée. Les règles de détermination de l'indemnité peuvent être précisées dans le titre d'occupation. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé sont reportés sur cette indemnité.

Deux mois au moins avant la notification d'un retrait pour inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, les créanciers régulièrement inscrits sont informés des intentions de l'autorité compétente à toutes fins utiles, et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au permissionnaire défaillant ou de s'y substituer eux-mêmes.

Règles particulières au domaine public de l'Etat compris dans les limites administratives des ports relevant de la compétence des collectivités territoriales

Article L2122-17 *(modifié par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015)*

Les dispositions du paragraphe 1 sont applicables sur le domaine public de l'État compris dans les limites administratives des ports qui relèvent de la compétence des départements ou des régions, mis à disposition de ces départements ou de ces régions ou ayant fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.

Les autorisations, décisions et agréments mentionnés aux articles L. 2122-6 à L. 2122-10 sont pris ou accordés, après consultation du représentant de l'Etat, par le président du conseil départemental ou le président du conseil régional. Ils peuvent également être pris ou accordés par le concessionnaire, lorsque les termes de la concession le prévoient expressément.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

Aux termes du IX de l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015, à titre transitoire et par dérogation au 2° du VII du même article, le département continue à entretenir et exploiter chacun des ports relevant de sa compétence jusqu'à la date de leur transfert.

Article L2122-18 *(modifié par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015) -*

Les dispositions du paragraphe 1 sont applicables sur le domaine public de l'État compris dans les limites administratives des ports qui relèvent de la compétence des communes ou de groupements de collectivités territoriales, mis à disposition de ces communes ou de ces groupements ou ayant fait l'objet à leur profit d'un transfert de gestion.

Les autorisations, décisions et agréments mentionnés aux articles L. 2122-6 à L. 2122-10 sont pris ou accordés, après consultation du représentant de l'Etat, par le maire ou par le président de l'organe délibérant. Ils peuvent également être pris ou accordés par le concessionnaire, lorsque les termes de la concession le prévoient.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

Atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public maritime : Article L2132-4

Les atteintes à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine public maritime des ports maritimes sont définies au titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports.

2. Code général des collectivités territoriales (extraits) :

Applicable aux ports pleinement décentralisés. Autorisation d'occupation du domaine public constitutive de droits réels

Article L1311-5 *(Modifié par Ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art. 6)*

I. – Les collectivités territoriales peuvent délivrer sur leur domaine public des autorisations d'occupation temporaire constitutives de droits réels en vue de la réalisation d'une opération d'intérêt général relevant de leur compétence. Le titulaire de ce titre possède un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice de cette activité.

Ce droit réel confère à son titulaire, pour la durée de l'autorisation et dans les conditions et les limites précisées dans la présente section, les prérogatives et obligations du propriétaire.

Le titre fixe la durée de l'autorisation, en fonction de la nature de l'activité et de celle des ouvrages autorisés, et compte tenu de l'importance de ces derniers, sans pouvoir excéder soixante-dix ans.

Ces dispositions sont applicables aux groupements et aux établissements publics des collectivités territoriales, tant pour leur propre domaine public que pour celui mis à leur disposition.

II. – Dans les ports et les aéroports, sont considérées comme satisfaisant à la condition d'intérêt public local mentionnée au premier alinéa du I les activités ayant trait à l'exploitation du port ou de l'aéroport ou qui sont de nature à contribuer à leur animation ou à leur développement.

III. – Les collectivités territoriales ne peuvent utiliser ces autorisations d'occupation temporaire constitutives de droits réels pour l'exécution de travaux, la livraison de fournitures, la prestation de services, ou la gestion d'une mission de service public, avec une contrepartie économique constituée par un prix ou un droit d'exploitation, pour leur compte ou pour leurs besoins.

Dans le cas où une autorisation d'occupation temporaire constitutive de droits réels serait nécessaire à l'exécution d'un contrat de la commande publique, ce contrat prévoit, dans le respect des

dispositions du I et du code général de la propriété des personnes publiques, les conditions de l'occupation du domaine.

IV. – Les constructions mentionnées au présent article peuvent donner lieu à la conclusion de contrats de crédit-bail. Dans ce cas, le contrat comporte des clauses permettant de préserver les exigences du service public.

Article L1311-6 (Modifié par l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 - art. 6) - Le droit réel conféré par le titre, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier ne peuvent être cédés, ou transmis dans le cadre de mutations entre vifs ou de fusion, absorption ou scission de sociétés, pour la durée de validité du titre restant à courir, y compris dans le cas de réalisation de la sûreté portant sur lesdits droits et biens et dans les cas prévus aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 1311-6-1, qu'à une personne agréée par les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, en vue d'une utilisation compatible avec l'affectation du domaine public occupé.

Lors du décès d'une personne physique titulaire d'un titre d'occupation constitutif de droit réel, celui-ci peut être transmis, dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, au conjoint survivant ou aux héritiers sous réserve que le bénéficiaire, désigné par accord entre eux, soit présenté à l'agrément de l'autorité compétente dans un délai de six mois à compter du décès.

Article L1311-6-1 - Le droit réel sur le titre, les ouvrages, constructions et installations ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les emprunts contractés par le titulaire de l'autorisation en vue de financer la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier situés sur la dépendance domaniale occupée.

Les créanciers chirographaires autres que ceux dont la créance est née de l'exécution des travaux mentionnés à l'alinéa précédent ne peuvent pratiquer des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution forcée sur les droits et biens mentionnés au présent article.

Les hypothèques sur lesdits droits et biens s'éteignent au plus tard à l'expiration des titres d'occupation délivrés en application de l'article [L. 1311-5](#), quels qu'en soient les circonstances et le motif.

Article L1311-7 - A l'issue du titre d'occupation, les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale occupée doivent être démolis, soit par le titulaire de l'autorisation, soit à ses frais, à moins que leur maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que l'autorité compétente ne renonce en tout ou partie à leur démolition.

Les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté deviennent de plein droit et gratuitement la propriété des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

Toutefois, en cas de retrait de l'autorisation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, le titulaire est indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée. Les règles de détermination de l'indemnité peuvent être précisées dans le titre d'occupation. Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé sont reportés sur cette indemnité.

Deux mois au moins avant la notification d'un retrait pour inexécution des clauses et conditions de l'autorisation, les créanciers régulièrement inscrits sont informés des intentions de l'autorité compétente à toutes fins utiles, et notamment pour être mis en mesure de proposer la substitution d'un tiers au permissionnaire défaillant ou de s'y substituer eux-mêmes.

Article L1311-8 - Les dispositions des articles L. 1311-5 à L. 1311-7 ne sont pas applicables au domaine public naturel.

Titre VIII: Exploitation

Chapitre 1 : Convention de terminal

1. Conventions de terminal GPM (art. R. 5312-83 du CT) : (Pour mémoire) Arrêté du 20 mars 2009 pris en application de l'article R. 105-4 du code des ports maritimes.

Cet arrêté prévoit que les conventions de terminal mentionnées à l'article R. 5312-83 du code des transports comportent obligatoirement certaines dispositions. Il ne s'applique pas aux nouvelles conventions de terminal .

Chapitre 2 : Installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

1.1 Arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets

La Première ministre et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,
Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), faite à Londres le 2 novembre 1973, notamment ses annexes I, II, IV, V et VI ;

Vu la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur les installations de réception portuaires pour les dépôts des déchets des navires modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59 /CE ;

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 d'exécution (UE) 2022/89 de la Commission du 21 janvier 2022 portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la méthode à utiliser pour le calcul d'une capacité de stockage suffisante dédiée ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5334-7, L. 5334-8-1, R. 5321-39, R. 5334-4, R. 5334-5 et R. 5334-6 ;

Vu la délibération du 25 novembre 2021 du Conseil national d'évaluation des normes ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 2 novembre au 22 novembre 2021,

Arrêtent :

Article 1

Les navires, entrant dans le champ de la directive 2002/59/CE susvisée, mentionnés à l'article R. 5334-4 du code des transports sont les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, les navires traditionnels d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, les navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

Article 2

Les capitaines des navires mentionnés à l'article 1er doivent fournir, sauf en cas d'urgence, à l'autorité portuaire, les informations concernant la notification préalable prévues à l'article R. 5334-4 du code des transports sur les déchets de leurs navires en renseignant les rubriques du modèle figurant en annexe I du présent arrêté.

Cette transmission est réalisée, par voie électronique, dans les délais prévus par l'article R. 5334-4. Les informations figurant sur la notification préalable des déchets sont disponibles à bord, de préférence sous forme électronique, au moins jusqu'au port d'escale suivant et sont mises à disposition des autorités portuaires et des autorités chargées du contrôle. Les armateurs, courtiers et consignataires du navire peuvent également remplir cette obligation.

Article 3

Le représentant désigné du fournisseur de l'installation de réception portuaire remet le reçu attestant le dépôt des déchets, prévu à l'article R. 5334-5, au capitaine du navire ou à son représentant, en renseignant le formulaire en annexe II du présent arrêté.

Les informations relatives au reçu doivent être conservées à bord du navire pendant au moins deux ans en même temps que le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL. Elles sont mises à disposition de l'autorité administrative qui en fait la demande.

Avant que le navire quitte le port, ou dès réception du reçu attestant du dépôt des déchets, les capitaines de navires mentionné à l'article 1er du présent arrêté, ou leurs agents consignataires doivent communiquer par voie électronique à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, par le système d'information portuaire, les informations figurant dans le reçu de dépôt des déchets délivré par le ou les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets du navire.

Article 4

Les petits ports équipés d'installations sans personnel et les petits ports situés dans des régions éloignées ultramarines visés à l'article R. 5334-5 du code des transports, sont exemptés de délivrer le reçu de dépôt des déchets prévu à l'article R. 5334-5 s'ils se déclarent au ministre chargé des ports maritimes en communiquant une déclaration sur l'honneur attestant qu'ils répondent à ces conditions à l'adresse électronique suivante : installations.receptions.portuaires@developpement-durable.gouv.fr.

L'autorité administrative déclare le nom et la localisation de ces ports dans le système d'informations maritimes de l'Union européenne dénommé « SafeSeaNet ».

Article 5

Les navires réalisant des services réguliers peuvent être exemptés, des obligations de notification préalable des déchets, de dépôt des déchets et du paiement de la redevance prévue aux articles R. 5334-4, R. 5334-5 et R. 5321-39 du code des transports dans les conditions suivantes :

I. - Le navire effectue des services réguliers comportant des escales portuaires fréquentes et régulières définis à l'article L. 5334-7.

Le service régulier est un service organisé sur la base d'horaires de départ et d'arrivée publiés ou planifiés entre deux ports déterminés ou des traversées récurrentes qui constituent un calendrier reconnu.

Pour les navires de pêche, un service régulier s'entend d'un navire effectuant des trajets réguliers, avec ou sans escale dans un port situé hors ou dans l'Union européenne, avant de revenir dans son port de débarquement habituel.

Une escale portuaire régulière est définie par des trajets répétés d'un même navire formant une constante entre des ports déterminés ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale intermédiaire.

Une escale portuaire fréquente comporte des visites effectuées par un navire dans le même port au moins une fois par quinzaine.

II. - Il existe un arrangement visant à garantir le dépôt des déchets et le paiement des redevances dans un port situé sur l'itinéraire du navire.

Cet arrangement est attesté par un contrat signé avec le port ou le gestionnaire de déchets et par des reçus de dépôt des déchets.

Il est notifié à tous les ports situés sur l'itinéraire du navire et approuvé par le port où le dépôt et le paiement ont lieu, qu'il s'agisse d'un port de l'Union européenne ou d'un autre port dans lequel des installations adéquates sont disponibles.

La disponibilité de ces installations adéquates est établie sur la base des informations communiquées par voie électronique dans le système d'échanges d'informations maritimes de l'Union européenne « SafeSeaNet » et dans le système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) mis en place par l'Organisation maritime internationale (OMI).

III. - L'exemption n'entraîne pas de conséquences négatives pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou pour l'environnement marin.

Article 6

L'exemption est accordée par l'autorité portuaire.

Le navire exempté se voit délivrer un certificat d'exemption tel que prévu à l'annexe III du présent arrêté qui confirme que le navire satisfait aux conditions et exigences requises pour l'application de l'exemption prévues à l'article 5 du présent arrêté et précise la durée de validité de celle-ci.

L'autorité portuaire conserve une copie de ce certificat d'exemption, ainsi que les éléments qui lui ont permis d'accorder l'exemption considérée.

Les informations figurant sur le certificat d'exemption sont communiquées par voie électronique à l'autorité administrative, puis consignées dans le système d'informations maritimes de l'Union européenne « SafeSeaNet » par l'autorité administrative.

Nonobstant l'exemption accordée, un navire ne peut appareiller jusqu'au port d'escale suivant s'il ne dispose pas d'une capacité de stockage suffisante dédiée prévue à l'article L. 5334-8-2 du code des transports pour tous les déchets qui ont été et qui seront accumulés pendant le trajet prévu du navire jusqu'au port d'escale suivant.

La méthode de calcul de la capacité de stockage suffisante dédiée aux déchets est décrite en annexe IV du présent arrêté conformément au règlement d'exécution (UE) 2022/89 de la Commission du 21 janvier 2022 susvisé.

Article 7

L'arrêté modifié du 5 juillet 2004 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 est abrogé.

Article 8

Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et la directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE I

MODÈLE NORMALISÉ DE NOTIFICATION PRÉALABLE DE DÉPÔT DES DÉCHETS
DANS LES INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES

Notification du dépôt de déchets avant d'entrer dans le port de : indiquer le nom du port d'escale, tel qu'il est visé à l'article L. 5334-8-1 du code des transports. Le présent formulaire doit être conservé à bord du navire avec le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

1. Renseignements concernant le navire

| | | | | |
|---------------------|---|--|---|--|
| 1.1 Nom du navire : | | 1.5 Propriétaire du navire ou exploitant : | | |
| 1.2 Numéro OMI : | | 1.6 Numéro ou lettres distinctifs : | | |
| | | Numéro MMSI (Maritime Mobile Service Security) : | | |
| 1.3 Tonnage brut : | | 1.7 Etat du pavillon : | | |
| Type de navire : | <input type="checkbox"/> Pétrolier | <input type="checkbox"/> Navire-citerne produits chimiques | <input type="checkbox"/> Vraquiers | <input type="checkbox"/> Porte-conteneurs |
| | <input type="checkbox"/> Autre navire de charge | <input type="checkbox"/> Navires à passagers | <input type="checkbox"/> Navires rouliers | <input type="checkbox"/> Autre type (préciser) |

2. Renseignements concernant le port et le voyage

| | |
|---|--|
| 2.1 Position géographique du terminal/nom du terminal : | 2.6 Dernier port où les déchets ont été déposés : |
| 2.2 Date et heure d'arrivée : | 2.7 Date du dernier dépôt : |
| 2.3 Date et heure de départ : | 2.8 Port de dépôt suivant : |
| 2.4 : Dernier port et pays : | 2.9 Personne soumettant le présent formulaire (si autre que le capitaine) : |
| 2.5 : Port et pays (s'il est connu) : | |

3. Type et volume de déchets et capacité de stockage

| Type | Quantités à déposer (m3) | Capacité de stockage dédiée maximales (m3) | Quantité de déchets restés bord (m3) | Port dans lequel les déchets à restants seront déposés | Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (m3) |
|---|--------------------------|--|--------------------------------------|--|---|
| Annexe I de MARPOL - Hydrocarbures | | | | | |
| Eaux de cale polluées par les hydrocarbures | | | | | |
| Résidus d'hydrocarbures ' (boues) | | | | | |
| Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures | | | | | |
| Eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures | | | | | |
| Eaux de ballast sales | | | | | |
| Tartre et boues provenant des citernes | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| Autres (veuillez préciser) | | | | | |
| Annexe II de MARPOL - Substances liquides nocives (SLN) (1) | | | | | |
| Substance de catégorie X | | | | | |
| Substance de catégorie Y | | | | | |
| Substance de catégorie Z | | | | | |
| AS- Autres substances | | | | | |
| Annexe IV de MARPOL - Eaux usées | | | | | |
| | | | | | |

(1) Indiquer la désignation officielle de transport des SLN concernés.

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|-----|
| Annexe V de MARPOL - Ordures | | | | | |
| A. Matières plastiques | | | | | |
| B. Déchets alimentaires | | | | | |
| C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle, etc.) | | | | | |
| D. Huiles de cuisson | | | | | |
| E. Cendres d'incinération | | | | | |
| F. Déchets d'exploitation | | | | | |
| G. Carcasse(s) d'animaux | | | | | |
| H. Engins de pêche | | | | | |
| I. Déchets électroniques | | | | | |
| J. Résidus de cargaison (nocifs pour le milieu marin - HME) | | | | | (1) |
| K. Résidus de cargaison (2) (non HME) | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| ANNEXE VI de MARPOL- Pollution de l'atmosphère | | | | |
| Substances appauvrissant la couche d'ozone et équipements contenant de telles substances (3) | | | | |
| Résidus d'épuration des gaz d'échappement | | | | |

(1) Il peut s'agir d'estimations ; indiquer la désignation officielle de transports de marchandises solides.

(2) Il peut s'agir estimations ; indiquer la désignation officielle de transports de marchandises solides.

(3) Substances produites au cours des activités d'entretien normales à bord.

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| Autres déchets, non couverts par MARPOL | | | | |
| Déchets pêchés passivement | | | | |

Remarques :

1. Ces renseignements sont utilisés à des fins de contrôle par l'Etat du port ainsi qu'à d'autres fins d'inspection.
2. Le présent formulaire doit être rempli, sauf si le navire fait l'objet d'une exemption conformément à l'article L. 5334-8 du code des transports.

Je confirme que :

- les renseignements ci-dessus sont exacts et corrects ; et
- qu'il existe une capacité de stockage spécialisée suffisante à bord 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 :

Annexe

ANNEXE II

MODÈLE NORMALISÉ DE REÇU DE DÉPÔT DES DÉCHETS

Le représentant désigné du fournisseur de l'installation de réception portuaire remet le formulaire suivant au capitaine d'un navire qui a déposé des déchets conformément à l'article R. 5334-5 du code des transports.

Ce formulaire doit être conservé à bord du navire en même temps que le registre des hydrocarbures, le registre de la cargaison, le registre des ordures ou le plan de gestion des ordures, comme l'exige la convention MARPOL.

Vous pouvez consulter l'intégralité du texte avec ses images à partir de l'extrait du Journal officiel électronique authentifié accessible en bas de page

Annexe

ANNEXE III

CERTIFICAT D'EXEMPTION EN VERTU DES ARTICLES L. 5334-8, R. 5334-4, R. 5334-5 ET R. 5321-39 DU CODE DES TRANSPORTS DANS LE[S] PORT[S] DE [INSÉRER LE NOM DU/DES PORTS] [EN] [AU] [AUX] (1)

| Nom du navire | Numéro ou lettres distinctifs | État du pavillon |
|----------------------------|-------------------------------|--|
| [insérer le nom du navire] | [insérer le numéro OMI] | [insérer le nom de l'Etat du pavillon] |

effectue des services réguliers qui comportent des escales portuaires fréquentes et régulières dans le(s) port(s) suivant(s) situé(s) [en] [au] [aux] [insérer le nom de l'Etat membre] conformément à un horaire ou un itinéraire prédéterminé :
[
et fait escale dans ces ports au moins une fois par quinzaine :
[
et a prévu des mesures pour garantir le paiement des redevances et le dépôt des déchets au port ou auprès d'une tierce partie dans le port :
et est donc exempté, conformément à [insérer la disposition pertinente dans la législation nationale du pays], [des exigences relatives :
 au dépôt obligatoire des déchets des navires,
 à la notification préalable des déchets, et
 au paiement de la redevance obligatoire, au(x) port(s) suivant(s)] :
Le présent certificat est valable jusqu'au [insérer la date], sauf modification avant cette date des motifs de délivrance du certificat.
Lieu et date :
Nom Titre :

(1) Rayer la mention inutile

ANNEXE IV

MÉTHODE POUR LE CALCUL D'UNE CAPACITÉ DE STOCKAGE SUFFISANTE DÉDIÉE AUX DÉCHETS CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/89 DE LA COMMISSION DU 21 JANVIER 2022 PORTANT MODALITÉS D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/883

I. - Les capacités de stockage suffisantes dédiées pour l'application des articles L. 5334-8-2 et L. 5334-8-3 du code des transports sont calculées selon la méthode décrite au point A de la présente annexe.

Aux fins de la vérification des informations fournies conformément à l'annexe I du présent arrêté, en estimant la production à bord de différents types de déchets, il est tenu compte des taux de production de déchets fixés au point B de la présente annexe.

Outre les taux de production de déchets fixés au point B de la présente annexe, l'un des critères suivants, ou les deux, peuvent être utilisés pour établir des estimations pour la production à bord de différents types de déchets :

- a) Un relevé des déchets produits, établi sur la base des formulaires de notification préalable des déchets et des reçus de dépôt des déchets disponibles pour le navire en question ;
- b) Des inspections à bord permettant d'obtenir des informations sur les taux antérieurs de production de déchets, des informations détaillées sur la gestion des déchets à bord et sur les équipements ou les zones d'échanges spécifiques, qui ont une incidence sur le taux réel de production de déchets.

II. - La méthode de calcul de la capacité de stockage suffisante dédiée, décrite au point A de la présente annexe, ne s'applique pas aux types de déchets suivants :

- a) Les types de déchets relevant de l'annexe II de la convention MARPOL ;
- b) Les déchets pêchés passivement.

Point A

Méthode de calcul de la capacité de stockage de déchets suffisante dédiée

1. Cette méthode utilise un calcul arithmétique fondé sur l'estimation des quantités de déchets conservées à bord par rapport à la capacité de stockage dédiée maximale.
2. La capacité de déchets utilisée (UWC), estimée au moment de l'envoi de la notification préalable des déchets au port d'escale et exprimée en pourcentage de la capacité de stockage dédiée maximale, ne dépasse pas un seuil prédéfini.
3. La capacité de déchets utilisée est calculée selon la formule suivante :
Capacité de déchets utilisée (%)

Vous pouvez consulter l'intégralité du texte avec ses images à partir de l'extrait du Journal officiel électronique authentifié accessible en bas de page

4. La capacité de déchets utilisée respecte la condition suivante :
capacité de déchets utilisée (%) < seuil

où

A désigne la quantité estimée de déchets à conserver à bord au moment du départ du port d'escale (exprimée en m3) ;

M désigne la capacité de stockage dédiée maximale (exprimée en m3) ;

le seuil est la valeur indiquée dans le tableau 1, pour le type de déchets correspondant et le port d'escale suivant.

Tableau
Seuils

1

| Port d'escale suivant | Annexe I de la convention MARPOL | Annexe IV de la convention MARPOL | Annexe V de la convention MARPOL | Annexe VI de la convention MARPOL |
|--|---|--|---|--|
| Le port d'escale suivant est un port de l'Union ou fait partie du « groupe des ports supplémentaires sélectionnés » | 50 % | 50 % | 25 % | 75 % |
| Le port d'escale suivant n'est pas un port de l'Union ou ne fait pas partie du « groupe des ports supplémentaires sélectionnés » | 25 % | 50 % | 20 % | 25 % |

a. Aux fins de l'utilisation de la méthode de calcul pour une capacité de stockage de déchets suffisante dédiée, les dispositions suivantes s'appliquent : le port d'escale, tel qu'indiqué dans le formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe I du présent arrêté, est le port vers lequel le navire se dirige et dans lequel la notification préalable des déchets est envoyée, conformément à l'article R.5334-4 du code des transports (article 6 de la directive (UE) 2019/883 ;

b. Le port d'escale suivant est le port où le navire fera escale après le départ, comme indiqué au point 2.5 du formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe I du présent arrêté ;

c. La quantité indiquée dans la sixième colonne « Estimation de la quantité de déchets qui sera produite entre la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant » du point 3 du formulaire de notification préalable des déchets figurant à l'annexe I du présent arrêté se rapporte aux déchets produits et destinés à être éliminés dans une installation de réception portuaire. La quantité qui peut être légalement déversée en mer n'est pas incluse dans la valeur déclarée.

5. Le « groupe des ports supplémentaires sélectionnés » comprend les ports qui doivent être considérés comme des ports de l'Union aux fins de l'application des seuils fixés dans le tableau 1. Ce groupe comprend tous les ports situés en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni (y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique.

6. Au cours des deux premières années d'application du présent règlement, la capacité de déchets utilisée, telle que calculée au troisième alinéa de la présente annexe, peut être considérée comme indicative pour les déchets de type « résidus de cargaison » suivants :

- a. Annexe I de MARPOL - hydrocarbures : eaux de lavage des citernes d'hydrocarbures ;
- b. Annexe I de MARPOL - hydrocarbures : eaux de ballast sales ;
- c. Annexe V de MARPOL - ordures : résidus de cargaison (nuisibles pour le milieu marin) ;
- d. Annexe V de MARPOL - ordures : résidus de cargaison (non nuisibles pour le milieu marin).

Point B

Tableau 1

Taux de production de déchets pour les annexes I, IV ET V de la convention MARPOL (1)

| Type de déchet | Taux de production | Facteur | Traitement à bord |
|---|---|--|--|
| Eaux de cale polluées par les hydrocarbures | 0, 01-13 m ³ par jour, les navires plus grands produisent de plus grandes quantités. | Condensation et fuites dans la salle des machines ; taille du navire. | La quantité peut être réduite de 65 à 85 % en utilisant un séparateur eau/hydrocarbures et en rejetant la fraction d'eau dans la mer. |
| Résidus d'hydrocarbures (boues) | De 0, 01 à 0, 03 m ³ de boue par tonne de fioul lourd (FL). De 0 à 0,01 m ³ de boue par tonne de gas-oil à usage maritime. | Type de carburant ; consommation de carburant. | L'évaporation peut réduire la quantité de boues jusqu'à 75 % (2). L'incinération peut réduire la quantité de boues d'au moins 99 %. |
| Lavage des citernes (rejets à retraiter) | De 20 à des centaines de m ³ | Nombre de lavages des citernes ; taille de la capacité de chargement. | Après décantation, la fraction d'eau peut être rejetée en mer. |
| Eaux usées | De 0, 01 à 0,06 m ³ par personne et par jour. Les eaux usées sont parfois mélangées à d'autres eaux résiduaires. La quantité totale varie entre 0, 04 et 0,45 m ³ par jour et par personne. | Nombre de personnes à bord ; type de toilettes ; durée du trajet ; type de traitement ; l'exploitation d'une station d'épuration d'eaux usées ou d'un système de broyage et de désinfection entraîne des quantités de déchets différentes. | Les effluents des stations d'épuration sont souvent rejetés en mer lorsque l'annexe IV de MARPOL le permet. |
| Matières | De 0,001 à 0,008 m ³ | Nombre de personnes à bord. | Souvent pas incinérées. |

| | | | |
|------------------------|--|---|---|
| plastiques | de matières plastiques par personne et par jour. | | Les matières plastiques sales (matières plastiques qui ont été en contact avec des denrées alimentaires) sont souvent traitées comme un flux de déchets distinct. |
| Déchets alimentaires | De 0,001 à 0,003 m3 par personne et par jour. | Nombre de personnes à bord ; provisions. | Lorsque l'annexe V de MARPOL le permet, les déchets alimentaires sont souvent rejetés en mer. |
| Déchets domestiques | De 0,001 à 0,02 m3 par personne et par jour. | Nombre de personnes à bord ; type de produits utilisés. | |
| Huile de cuisson | De 0,01 à 0,08 litre par personne et par jour. | Nombre de personnes à bord ; type de denrées alimentaires préparées. | Bien qu'elles ne soient pas autorisées, des huiles de cuisson sont parfois encore ajoutées au réservoir de boues. |
| Cendres d'incinération | De 0,004 à 0,06 m3 par mois. | Utilisation d'un incinérateur ; coût d'utilisation de l'incinérateur. | L'incinérateur n'est pas utilisé pour tous les types de déchets, de principalement pour le papier, parfois pour les boues contenant des hydrocarbures. |
| Déchets d'exploitation | De 0,001 à 0,1 m3 par personne et par jour. | Taille du navire ; type de cargaison. | |
| Résidus de cargaison | De 0,001 à 2 % de la cargaison. | Type de cargaison. Taille du navire. | |

(1) Extrait de l'étude de l'AESM intitulée « The Management of Ship-Generated Waste On-board Ships », janvier 2017.

(2) L'évaporation de la fraction d'eau contenue dans les boues d'hydrocarbures est un processus qui doit être soigneusement géré et qui ne devrait être réalisé que dans la mesure où il permet la combustion des boues destinées à l'incinération

Tableau 2

Taux de production de déchets pour l'annexe VI de la convention MARPOL sur les déchets (systèmes d'épuration des gaz d'échappement, « EGCS »)

| Type d'EGCS | Coefficient | Unité | Exemples (moteur de 10 MW ou consommation de FL de 40 t/jour) |
|---|-------------|---|--|
| Fabricant 1 | | | |
| Quantité de boues en boucle ouverte | 0,1 | kg/MWh | $0,1 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 24 \text{ kg/jour}$ |
| Quantité de boues en circuit fermé (DAF-BOTU) | 3,5-7,0 | kg/MWh, en fonction de la consommation spécifique de combustible, du service nominal continu maximal et de la qualité des carburants | $3,5 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 840 \text{ kg/jour}$ |
| Quantité de boues en circuit fermé (BOTU-M) | 3,0 | l/MWh/S %, en fonction de la consommation spécifique de combustible, du service nominal continu maximal et de la qualité des carburants | $3,0 \times 10 \text{ MW} \times 24 \times 2,5 \% = 1800 \text{ l/jour}$ |
| Fabricant 2 | | | |
| Quantité de boues en circuit fermé | 2,5-3,0 | Kg/t de FL consommé | $2,5 \times 40 \text{ t/jour} = 100 \text{ kg/jour}$ |

Nota. - La quantité de boues produites par le système d'épuration des gaz d'échappement dépend également, en fin de compte, des spécificités de chaque installation : il convient donc de consulter le manuel du système d'épuration des gaz d'échappement fourni par le fabricant. Informations contenues dans les tableaux fournis par les entreprises concernées.

1.2 Arrêté du 11 août 2022 relatif aux opérations de dépôt de déchets dans les ports

La Première ministre et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,
Vu la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 (MARPOL) ;
Vu le règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le règlement (CE) n° 1774/2002 ;

Vu le règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS), abrogeant le règlement (CE) n° 761/2001 et les décisions de la Commission 2001/681/CE et 2006/193/CE ;

Vu la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur les installations de réception portuaires pour les dépôts des déchets des navires modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2022/92 de la Commission du 21 janvier 2022 portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodologies applicables aux données de suivi et le format de déclaration des déchets pêchés passivement ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5334-9-1 et R. 5334-6-3 ;

Vu le code des ports maritimes, notamment son article R*121-2 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 541-1 et suivants ;

Vu le code du travail, notamment ses articles L. 4121-1 et R. 4141-1 et suivants ;

Vu l'arrêté du 15 octobre 2001 modifié portant approbation des cadres types des tarifs des droits de ports et des redevances d'équipement ;

Vu la délibération du 25 novembre 2021 du Conseil national d'évaluation des normes ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 2 novembre au 22 novembre 2021,

Arrêtent :

Article 1

Les plans de réception et de traitement des déchets des navires prévus aux articles L. 5334-9-1 et R. 5334-6-3 du code des transports, ainsi qu'à l'article R*121-2 du code des ports maritimes prévoient que le dépôt des déchets provenant des navires est réalisé dans des installations de réception portuaires adéquates, ayant une capacité permettant de recueillir les types et les quantités de déchets des navires utilisant habituellement le port, compte tenu :

- des besoins opérationnels des navires qui font escale dans le port ;
- de la taille et de la position géographique du port ;
- du type de navires qui font escale dans le port ;
- des exemptions accordées aux navires.

Les déchets de l'annexe V de la convention MARPOL ne comprennent pas le poisson frais entier ou non provenant des activités de pêches menées au cours du voyage.

Le plan de réception et de traitement des déchets ne comprend pas les déchets issus de la réparation navale qui sont pris en charge directement par le prestataire assurant la réparation navale.

Article 2

Les plans de réception et de traitement des déchets comprennent 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 portuaires ;
- une description des procédures de réception et de collecte des déchets des navires ;

- une description du système de recouvrement des coûts ;
- une description de la procédure à suivre pour signaler les inadéquations présumées dans les installations de réception portuaires ;
- une description de la procédure à suivre pour la consultation permanente des utilisateurs du port, des contractants du secteur des déchets, des exploitants de terminaux et des autres parties intéressées ;
- une évaluation du type et des quantités de déchets reçus des navires et traités dans les installations.

Les plans de réception et de traitement des déchets peuvent également comprendre les éléments suivants :

- un résumé du droit applicable ainsi que la procédure et les formalités pour le dépôt des déchets dans des installations de réception portuaires ;
- l'identification d'un point de contact dans le port ;
- une description, le cas échéant, des équipements et procédés de prétraitement pour des flux de déchets spécifiques dans le port ;
- une description des méthodes employées pour enregistrer l'utilisation effective des installations de réception portuaires ;
- une description des méthodes employées pour enregistrer les quantités de déchets déposés par les navires ;
- une description des méthodes de gestion des différents flux de déchets dans le port ;
- une description des étapes ultérieures de traitement des différents types de déchets collectés, notamment en termes de modalité de valorisation ou d'élimination ;
- une évaluation des quantités de déchets valorisées et éliminées, par type de déchet et de valorisation ou d'élimination.

Article 3

Les installations de réception portuaires permettent une gestion des déchets respectueuse de l'environnement conformément à l'article L. 5334-9-1 du code des transports et aux articles L. 541-1 et suivants du code de l'environnement.

Les installations de réception portuaires doivent permettre une collecte séparée des déchets pour faciliter le réemploi et le recyclage des déchets des navires dans les ports conformément aux articles L. 541-21 et suivants du code de l'environnement.

Afin de faciliter ce processus, les installations de réception portuaires peuvent collecter des fractions séparées de déchets conformément aux catégories de déchets définies dans la convention MARPOL.

Les procédures de réception, collecte, stockage, traitement et élimination doivent être à tous égards conformes à un programme de gestion de l'environnement conduisant à une réduction progressive de l'impact de ces activités sur l'environnement. Cette conformité est présumée si les procédures sont conformes au règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 susvisé.

Le premier alinéa s'applique sans préjudice des exigences plus strictes imposées par le règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 susvisé en ce qui concerne la gestion des déchets de cuisine et de table issus de voyages internationaux.

Article 4

Les autorités portuaires s'assurent que les informations suivantes contenues dans le plan de réception et traitement des déchets relatives à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates et à la structure des coûts sont communiquées aux usagers, notamment les exploitants des navires. Ces informations sont rendues publiques et facilement accessibles, en français ou, le cas échéant, dans une autre langue pertinente en fonction de la situation géographique du port :

- l'emplacement des installations de réception portuaires correspondant à chaque poste d'amarrage et, le cas échéant, leurs heures d'ouverture ;
- la liste des déchets des navires habituellement pris en charge par le port ;
- la liste des points de contact, des exploitants des installations de réception portuaires et des services proposés ;
- la description des procédures de dépôt des déchets, et notamment les consignes de tri associées ;
- la description des systèmes de recouvrement des coûts, y compris les systèmes de fonds de gestion des déchets tels qu'ils figurent à l'annexe de l'arrêté du 15 octobre 2001 susvisé, le cas échéant.

Ces informations sont également rendues accessibles par voie électronique dans le système d'échanges d'informations maritimes de l'Union européenne dénommé « SafeSeaNet ».

Article 5

Les autorités portuaires des ports de pêche, ou le concessionnaire, transmettent chaque année au ministre chargé des ports maritimes, au plus tard le 1er juin de l'année en cours, les données relatives au volume et au poids des déchets pêchés passivement de l'année précédente, selon le formulaire du IV de l'annexe du présent arrêté conformément au règlement d'exécution (UE) 2022/92 de la Commission du 21 janvier 2022 susvisé.

A cette fin, les plans de réception et de traitement des déchets des ports de pêche pourront comprendre :

- une évaluation des besoins en termes d'installations de réception dans les ports de pêche, dédiées à la réception des déchets remontés accidentellement lors des opérations de pêche (pêche passive aux déchets) ;
- une description des installations de réception portuaires dédiées aux déchets remontés accidentellement lors des opérations de pêche.

Ces données sont transmises au ministère chargé des ports maritimes à l'adresse électronique suivante : « installations.receptions.portuaires@developpement-durable.gouv.fr ».

Article 6

Les plans comportent les coordonnées des personnes chargées de leur mise en œuvre et de leur suivi.

Article 7

Les autorités portuaires ou, à défaut, les gestionnaires de port s'assurent que les opérations de dépôt ou de réception des déchets s'accompagnent de mesures de sécurité suffisantes pour prévenir les risques pour les personnes et pour l'environnement dans les ports.

Les autorités portuaires ou, à défaut les gestionnaires de ports et les exploitants d'installations de réception portuaires, veillent à ce que tous les membres de leur personnel bénéficient d'une formation adaptée à leurs missions liées aux déchets, une attention particulière étant accordée aux aspects liés à la santé et à la sécurité en cas de manipulation de matériaux dangereux.

Article 8

Les petits ports non commerciaux répondant aux conditions de l'article L. 5334-9-1 du code des transports communiquent une déclaration sur l'honneur par courrier électronique à l'adresse suivante : « installations.receptions.portuaires@developpement-durable.gouv.fr ».

Ils veillent à mettre à la disposition des usagers, par tout moyen, les informations concernant la gestion des déchets mise en place par ou pour le compte de la collectivité territoriale compétente.

Article 9

Les procédures de dépôt des déchets doivent être simples et rapides pour éviter de causer des retards anormaux aux navires qui utilisent habituellement le port.

En cas de retard anormal ayant causé un dommage, une indemnisation pourra être demandée par toute partie concernée par le dépôt ou la réception des déchets du navire dans la limite du coût de la prestation. Les conditions d'indemnisation liées aux retards anormaux sont prévues dans les plans de réception et de traitement des déchets.

Article 10

L'arrêté du 21 juillet 2004 relatif aux plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison est abrogé.

Article 11

Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, la directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim et le directeur général de la prévention 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.

Annexe

ANNEXE

MÉTHODE DE DÉCLARATION DES DÉCHETS PÊCHÉS PASSIVEMENT CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/92 DE LA COMMISSION DU 21 JANVIER 2022 PORTANT MODALITÉS D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/883

I

1. La méthode de collecte des données relatives au volume et à la masse des déchets pêchés passivement est compatible avec le manuel d'Eurostat relatif aux statistiques des déchets.

2. Pour les navires de pêche relevant du champ d'application de la directive 2002/59/CE, la collecte de données sur les déchets pêchés passivement est fondée sur les informations contenues dans la notification préalable des déchets conformément à l'article R. 5334-4 du code des transports.

3. Pour les navires de pêche ne relevant pas du champ d'application de la directive 2002/59/CE, la collecte de données sur les déchets pêchés passivement repose sur l'une des méthodes suivantes décrites dans le manuel d'Eurostat relatif aux statistiques des déchets :

- a) Les enquêtes ;
- b) Les sources administratives ou autres ;
- c) Les procédures d'estimation statistique ;
- d) Une combinaison des méthodes visées aux points a, b et c.

II

1. Les déchets pêchés passivement sont déclarés conformément aux composants figurant dans le tableau 1 du point V de la présente annexe.

2. Parmi les déchets pêchés passivement peuvent figurer des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés, qui peuvent être déclarés séparément des autres déchets marins.

3. Les éléments obligatoires et facultatifs de la déclaration des déchets pêchés passivement figurent dans le tableau 2 du point V de la présente annexe.

4. Le format de déclaration des déchets pêchés passivement et la méthode d'agrégation figurent dans le tableau 3 du point V de la présente annexe.

III

1. La quantité de déchets pêchés passivement est déclarée en volume et en masse.

2. Le cas échéant, la conversion du volume (V) en masse (m) est calculée à l'aide de la formule suivante :

$$m = pV$$

où p est la densité estimée du matériau (kgm⁻³), m est la masse (kg) et v est le volume (m³).

IV

Tableau 1

Composants des déchets pêchés passivement

| Niveau 1 | Matières plastiques | Métal | Caoutchouc | Bois | Textiles | Autres déchets |
|----------|--|---|---|--|---|--|
| Niveau 2 | - Filets - Bouées - Caisses à poisson - Cordes/cordages - Bouteilles - Emballages | - Bidons d'huile - Fils - Boîtes de peinture - Filtres à huile | - Gants - Pneumatiques et ceintures - Bottes - Autres éléments | - Casiers de pêche - Casiers - Palettes - Autres éléments | - Cordes - Vêtements & chaussures - Autres éléments | - Verre - Déchets médicaux - Déchets sanitaires - Autres éléments |

| | | | | | | |
|---|-------------------|--|--|--|--|--|
| - Sangles Bandes - Mousse - Jerricanes - Bidons d'huile - Fibre de verre - Sacs d'engrais et d'aliments pour animaux - Autres éléments de taille importante | - Autres éléments | | | | | |
|---|-------------------|--|--|--|--|--|

Tableau 2
Éléments obligatoires et facultatifs de la déclaration

| Obligatoire ou facultatif | Description | Cellules correspondantes du tableau 3 à déclarer |
|---------------------------|---|--|
| Obligatoire | Masse totale et volume total de tous les déchets pêchés passivement. | Cellules des colonnes 1 et 4 de la ligne 1 (caractères gras) |
| Facultatif | Masse et volume des déchets pêchés passivement, ventilés par origine : ALDFG (*) et autres déchets marins. | Toutes les cellules de la ligne 1 |
| Facultatif | Masse et volume des déchets pêchés passivement agrégés par type de matière (matières plastiques, métaux, caoutchouc et autres déchets). | Toutes les cellules des colonnes 1 et 4 |
| Facultatif | Masse et volume des déchets pêchés passivement, ventilés par origine et type de matériau | Toutes les cellules du tableau 3 |

(*) Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés.

Tableau 3

Format de déclaration pour les déchets pêchés passivement

| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|----------------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------|
| | | Masse totale (tonnes) | ALDFG (tonnes) | Autres déchets marins (tonnes) (*) | Volume total (m3) | ALDFG (*) (m3) | Autres déchets marins (m3) |
| 1 | Total | A1+A2 | A1 = B1+C1+D1+E1 | A2 = B2+C2+D2+E2 | F1+F2 | F1 = G1+H1+I1+J1 | F2 = G2+H2+I2+J2 |
| 2 | Matières plastiques | B1+B2 | B1 | B2 | G1+G2 | G1 | G2 |
| 3 | Métaux | C1+C2 | C1 | C2 | H1+H2 | H1 | H2 |
| 4 | Caoutchouc | D1+D2 | D1 | D2 | I1+I2 | I1 | I2 |
| 5 | Bois, textiles et autres déchets | E1+E2 | E1 | E2 | J1+J2 | J1 | J2 |

(*) Engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés.

1.3 Arrêté du 11 août 2022 relatif au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français

La Première ministre et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,
Vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil 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 ;

Vu la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2022/90 de la Commission du 21 janvier 2022 portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les éléments détaillés du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques pour la sélection des navires à des fins d'inspection ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5334-8-3, L. 5334-8-4, L. 5336-1-4, L. 5336-3-1, L. 5336-7, L. 5336-11, R. 5334-6-1 et R. 5334-6-2 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 2 novembre au 22 novembre 2021,

Arrêtent :

Article 1

En application des dispositions de l'article L. 5334-8-4 du code des transports, les navires faisant escale dans un port sont susceptibles de faire l'objet d'inspections, y compris aléatoires, sur le respect de leurs obligations relatives à la procédure de dépôt de leurs déchets.

Article 2

Pour les navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 300, les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, les bateaux traditionnels d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, les navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, ces inspections sont réalisées suivant un mécanisme de ciblage des navires fondé sur les risques, défini en annexe du présent arrêté conformément au règlement d'exécution (UE) 2022/90 de la Commission du 21 janvier 2022 susvisé.

Le nombre annuel de navires à inspecter selon ce mécanisme correspond à 15 % du nombre des navires faisant escale en France. Ce nombre est calculé comme étant le nombre moyen de navires distincts faisant escale dans les ports français durant les trois années précédentes, tel qu'il a été communiqué par le système d'échanges d'informations maritimes de l'Union européenne dénommé « SafeSeaNet ».

Article 3

Les navires ayant une jauge brute inférieure à 300, les navires de pêche d'une longueur inférieure à 45 mètres, les bateaux traditionnels d'une longueur inférieure à 45 mètres, les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres et supérieure à 2,5 mètres, sont susceptibles de faire l'objet de contrôles lors des escales portuaires. Ces contrôles sont organisés par les services déconcentrés des affaires maritimes et les autorités portuaires, qui rendent compte au moins une fois par an au service d'administration centrale en charge des ports à l'adresse électronique suivante : installations.receptions.portuaires@developpement-durable.gouv.fr.

Article 4

Ces inspections peuvent être réalisées, y compris à bord, par les agents mentionnés à l'article R. 5334-6-1 du code des transports :

- les officiers et agents de police judiciaire ;
- les officiers des ports, officiers des ports adjoints ;
- les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance ;
- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- les agents de l'Etat habilités par le ministre chargé de la mer en qualité d'inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.

Article 5

Tout manquement par le navire au respect de la procédure de dépôt de déchets peut donner lieu à une sanction administrative prévue à l'article L. 5336-1-4. Cette sanction peut être appliquée par les

agents mentionnés à l'article 4 du présent arrêté.

Le manquement à l'obligation de dépôt des déchets peut également faire l'objet d'une amende conformément à l'article L. 5336-11. Ces infractions pénales peuvent être constatées par procès-verbal par les agents mentionnés à l'article L. 5336-3-1 du code des transports :

- les officiers et agents de police judiciaire ;
- les officiers de ports et officiers de ports adjoints ;
- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- les agents de l'Etat habilités par le ministre chargé de la mer en qualité d'inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.

Article 6

Les données relatives aux inspections soumises au mécanisme de ciblage prévu à l'article 2 du présent arrêté sont intégrées par les agents mentionnés à l'article 4, ayant réalisés l'inspection, dans le système d'enregistrement européen des inspections « Thétis-UE ».

Article 7

Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et la directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE

ÉLÉMENTS DÉTAILLÉS DU MÉCANISME DE CIBLAGE DE L'UNION FONDÉ SUR LES RISQUES POUR LA SÉLECTION DES NAVIRES À DES FINS D'INSPECTION CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/90 DE LA COMMISSION, DU 21 JANVIER 2022 PORTANT MODALITÉS D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/883

I

1. Aux fins des inspections, les navires visés à l'article L. 5334-8 du code des transports sont classés dans les catégories de niveau de risque suivantes :
 - a) Niveau de risque 1 (risque élevé) ;
 - b) Niveau de risque 2 (risque moyen) ;
 - c) Niveau de risque 3 (risque faible) ;
 - d) Niveau de risque 4 (risque minime).
2. La catégorie de niveau de risque correspondant à chaque navire est définie sur la base des paramètres de risque figurant dans le tableau 1 de l'annexe.
3. Les paramètres relatifs au niveau de risque indiqués dans le tableau 1 de l'annexe sont appliqués selon la méthodologie visée aux points 1 à 4 du III de la présente annexe.

II

Pour respecter les obligations en matière d'inspection énoncées à l'article L. 5334-8-4 du code des transports et à l'article 11 de la directive (UE) 2019/883, les exigences suivantes sont mises en œuvre :

- a) Accorder la priorité à l'inspection des navires présentant un niveau de risque plus élevé ;
- b) Sélectionner de manière aléatoire au moins 1 % du nombre de navires devant faire l'objet d'une inspection chaque année.

III

Méthodologie

1. Les paramètres de risque figurant dans le tableau 1 sont utilisés pour déterminer le niveau de risque d'un navire.
2. Chaque paramètre de risque figurant dans le tableau 1 se voit attribuer un code couleur différent représentant un niveau de risque : rouge (élevé), orange (moyen) ou jaune (faible).
3. L'attribution du niveau de risque à un navire sur la base des alertes relatives aux paramètres de risque figurant dans le tableau 1 se fonde sur les critères énoncés dans le tableau 2.
4. Afin d'appliquer plusieurs alertes actives concomitantes pour l'attribution des niveaux de risque indiqués dans le tableau 2, les facteurs de conversion indiqués dans le tableau 3 peuvent être appliqués.

Tableau 1

Paramètres de risque

| Numéro du paramètre de risque | Niveau de risque de l'alerte (code couleur) | Description du paramètre de risque | Critères d'activation d'une alerte pour le paramètre de risque | Critères de désactivation d'une alerte pour le paramètre de risque |
|-------------------------------|---|--|--|--|
| 1 | Orange | Non-respect des exigences de notification préalable des déchets énoncées à l'article R. 5334-4 du code des transports. | L'alerte est activée si la notification préalable des déchets n'a pas été envoyée ou si elle ne contient pas d'informations obligatoires. | L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port. |
| 2 | Orange | Informations communiquées par l'exploitant, l'agent ou le capitaine conformément l'article | L'alerte est activée si les contrôles de validité du contenu de la notification préalable des déchets révèlent que le navire pourrait ne pas | L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. |

| | | | | |
|---|--------|---|--|--|
| | | R. 5334-4 du code des transports. | être conforme à la directive. | Elle doit être réévaluée à chaque port. |
| 3 | Orange | Date des inspections antérieures effectuées conformément à l'article L. 5334-8-3 du code des transports. | L'alerte est activée si le navire n'a pas été inspecté conformément à l'article L. 5334-8-3 du code des transports au cours des 12 mois précédents. Remarque : cette alerte ne devrait être active qu'après le 28 juin 2022. | L'alerte est désactivée après qu'une inspection a été enregistrée conformément à l'article 6 du présent arrêté. |
| 4 | Rouge | Les autorités chargées de l'inspection des installations de réception portuaires, les autorités portuaires ou d'autres organismes compétents ont signalé que le navire ne s'était pas conformé à l'article L.5334-8-2 du code des transports. | L'alerte est activée manuellement dans THETIS-EU par les inspecteurs des installations de réception portuaires. | L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut « inspecté ») sans non-conformité. |
| 5 | Orange | Alerte de non-conformité des installations de réception portuaires | Cette alerte est activée si un navire a été repéré avec des installations de réception portuaires non conformes au cours des six derniers mois et qu'il existe un rapport correspondant dans THETIS-EU. | L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut « inspecté ») sans non-conformité. |
| 6 | Orange | Capacité de stockage suffisante dédiée | L'alerte est activée si la capacité de stockage dédiée à bord n'est pas jugée suffisante au regard des critères utilisés pour l'application de l'article L. 5334-8-2 du code des transports | L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port. |
| 7 | Jaune | Port d'escale suivant | Le niveau de risque augmente si ce port d'escale est situé dans un pays tiers ou s'il n'est pas connu. Pour le calcul de cette alerte, les ports situés en Islande, en Norvège, au Royaume-Uni (y compris l'Île de Man, les îles | L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle |

| | | | | |
|----|-------|---------------------------------|--|--|
| | | | Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique doivent être traités comme des ports de l'Union. | doit être réévaluée à chaque port. |
| 8 | Jaune | Port d'escale précédent | Le niveau de risque augmente si ce port d'escale est situé dans un pays tiers. Pour le calcul de cette alerte, les ports situés en Islande, en Norvège, au Royaume-Uni (y compris l'Île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique doivent être traités comme des ports de l'Union. | L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port. |
| 9 | Jaune | Alerte d'exemption | L'alerte est activée si le navire bénéficie d'une exemption et qu'il n'a pas été inspecté depuis 12 mois, afin de s'assurer que ce navire soit pris en considération lors des inspections. | L'alerte doit être réévaluée dans chaque port. |
| 10 | Rouge | Alerte incident de type déchets | L'alerte est activée si un rapport d'incident de type « déchets » a été émis sur SafeSeaNet pour ce navire dans un port précédent. | L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut « inspecté ») sans non-conformité ou une fois que l'incident devient inactif sur SafeSeaNet |

Tableau 2

Détermination des niveaux de risque en fonction du nombre d'alertes actives

| Critères applicables aux niveaux de risque | |
|---|-------------------------------------|
| Niveau de risque 1 | Une ou plusieurs alertes rouges |
| Niveau de risque 2 | Une ou plusieurs (1) alertes orange |
| Niveau de risque 3 | Une ou plusieurs (1) alertes jaunes |
| | |

| | |
|--------------------|---------------------|
| Niveau de risque 4 | Pas d'alerte active |
|--------------------|---------------------|

(1) Jusqu'au nombre qui déclenche l'application du facteur de conversion.

Tableau 3

Facteurs de conversion pour combiner plusieurs paramètres actifs concomitants pour l'application des niveaux de risque du tableau 2

| Facteur de conversion | |
|-----------------------|-------------------|
| Trois alertes jaunes | Une alerte orange |
| Trois alertes orange | Une alerte rouge |

Fait le 11 août 2022.

1.4 Arrêté du 11 août 2022 modifiant l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des droits de port et des redevances d'équipement

La Première ministre, le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le règlement d'exécution (UE) 2022/91 de la commission du 21 janvier 2022 définissant les critères permettant de déterminer qu'un navire génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et respectueuse de l'environnement conformément à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le code des transports, notamment son article R. 5321-10 ;

Vu l'arrêté du 15 octobre 2001 modifié portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement ;

Vu la délibération du 25 novembre 2021 du Conseil national d'évaluation des normes ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 2 novembre au 22 novembre 2021,

Arrêtent :

Article 1

La section 5 de l'annexe de l'arrêté du 15 octobre 2001 susvisé est remplacée par les dispositions figurant en annexe du présent arrêté.

Article 2

L'arrêté du 10 décembre 2003 modifiant l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement est abrogé.

Article 3

Le directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, la directrice générale des douanes et droits indirects, la directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe (Article 11)

ANNEXE

Section 5 : Redevance sur les déchets des navires (Article 11)

Article 11

I. - Il est perçu, dans le port de, sur tout navire de commerce, tout navire de pêche et tout navire de plaisance une redevance sur les déchets des navires relevant de l'article L. 5334-7 du code des transports.

Pour les navires de plaisance et de sport, la redevance sur les déchets, prévue à l'article R. 5321-1 du code des transports, est perçue uniquement lorsque les coûts de réception et de traitement des déchets de ces navires ne sont pas déjà couverts par une taxe ou une redevance.

Dans les ports de plaisance, la perception de la redevance sur les déchets des navires autres que ceux ayant un agrément pour 12 passagers, sera faite directement par l'autorité portuaire conformément à l'article R. 5321-50-1 du code des transports.

Cette redevance est à la charge de l'armateur ou à défaut, pour les navires de plaisance, du propriétaire du navire ou du chef de bord. Elle est calculée soit sur le volume V du navire, exprimé comme indiqué à l'article R. 5321-20 du code des transports, soit sur une base forfaitaire calculée selon les modalités suivantes :

II. - Lorsqu'il est procédé au dépôt des déchets des navires suivant les dispositions prévues par le plan de traitement et de réception des déchets du port de, le ou les prestataires de services ayant procédé à la collecte des déchets, mentionnée à l'article R. 5334-5 du code des transports, délivrent au capitaine du navire ou à son représentant un reçu de dépôt des déchets.

Les capitaines des navires ou leur représentant transmettent avant que le navire quitte le port ou dès réception du reçu par voie électronique à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les informations figurant dans le reçu.

Une redevance est perçue à chaque escale que le navire dépose ou non ses déchets. Cette redevance, dite indirecte, couvre les coûts administratifs indirects, et tout ou partie des coûts d'exploitation directs pour au moins 30 % du total des coûts directs annuels correspondant au dépôt effectif des déchets de l'année précédente avec la possibilité de prendre en compte les coûts liés au volume de trafic prévu pour l'année à venir.

La redevance doit au moins être égale au minimum de perception prévu au VI du présent article.

Pour les déchets de l'annexe V de la convention MARPOL (déchets solides) ainsi que les déchets pêchés passivement, 100 % des coûts d'utilisation des installations de réception portuaires sont

couverts par la redevance indirecte de manière à garantir un droit de dépôt sans frais supplémentaires fondés sur le volume des déchets excepté lorsque le volume des déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale indiquée dans la notification préalable de dépôt des déchets.

Lorsque le volume de déchets excède la capacité de stockage dédiée maximale, la facturation se fait aux frais réels pour la part dépassant la capacité de stockage.

Le cas échéant, une facturation complémentaire peut être prévue pour couvrir la part des coûts d'exploitation directs non inclus dans la redevance. Elle repose sur la base des types et des quantités de déchets déposés par le navire. Cela concerne également le dépôt des résidus des systèmes d'épuration des gaz d'échappement, pour lesquels les coûts sont couverts sur la base des types et des quantités de déchets déposés. Si cette prestation n'est pas assurée par le port, le ou les prestataires extérieurs peuvent facturer directement leur prestation au navire.

Afin d'éviter que les coûts de collecte et de traitement des déchets pêchés passivement ne soient supportés exclusivement par les utilisateurs des ports, le montant de la redevance peut tenir compte de recettes provenant de financements européens, nationaux ou régionaux, tels que précisés au VIII du présent article.

La décomposition des coûts directs et indirects, ainsi que les recettes nettes provenant de financements publics disponibles en matière de gestion des déchets et de pêche sont précisés au VIII du présent article.

En fonction des reçus de dépôts transmis, le cas a ou b est applicable au navire, le cas échéant, l'autorité portuaire en informe le service des douanes :

a. Cas où le navire n'a pas transmis de reçu de dépôt de ses déchets

Lorsque l'armateur ou son représentant n'a pas fourni de reçu de dépôt de ses déchets, la redevance sur les déchets est perçue conformément à l'article L. 5321-3 du code des transports.

b. Cas où le navire a transmis un reçu de dépôt de ses déchets
Lorsque l'armateur ou son représentant a fourni un reçu de dépôt de ses déchets, et que la prestation a été réalisée par le port, la redevance sur les déchets est perçue au profit des organismes relevant de l'article R. 5321-16 du code des transports. Ceux-ci remboursent au collecteur les coûts afférents à la collecte et au traitement des déchets dont les coûts sont couverts par la redevance. Les coûts d'exploitation directs non inclus dans la redevance, qui auraient été facturés directement par le collecteur au navire, ne sont pas concernés.

Lorsque l'armateur ou son représentant a fourni un reçu de dépôt de ses déchets, et que la prestation de collecte a été réalisée par un prestataire extérieur, ayant facturé directement la prestation au navire, la redevance peut être reversée au navire à la sortie du port, pour éviter une double facturation. Selon les cas, un montant correspondant aux coûts administratifs supportés par le port peut être prélevé.
Ces modalités peuvent être précisées par le plan de réception et de traitement des déchets du port concerné, et sont décidées par l'autorité portuaire en accord avec le service des douanes.

III. - Réduction et différenciation des redevances

Les redevances sont réduites conformément à l'article R. 5321-39 du code des transports selon :

- le type d'activité du navire en particulier lorsqu'il s'agit de transport maritime à courte distance : le transport maritime à courte distance étant celui qui réalise « l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe.

Le transport maritime à courte distance recouvre à la fois les activités de transport maritime nationales et internationales, dont les services de collecte, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les États membres de l'Union et la Norvège, l'Islande et les États riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée » (extrait du deuxième rapport d'avancement bisannuel de juin 1999 de la Commission européenne).

Pour la gestion des déchets, le port peut décider, en fonction de sa situation géographique, de prendre en compte, dans son plan de réception et de traitement des déchets, pour le transport maritime de courte distance, les services de transports maritimes entre les ports de l'Union et le groupe des ports additionnels sélectionnés.

Ces derniers sont considérés comme des ports de l'Union pour l'application des seuils de remplissage des capacités de stockage suivant le tableau 1 du règlement d'exécution (UE) 2022/89 de la Commission du 21 janvier 2022 portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la méthode à utiliser pour le calcul d'une capacité de stockage suffisante dédiée.

Ce groupe comprend tous les ports situés en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni (y compris l'Île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique.
ou

- la conception, l'équipement et l'exploitation du navire démontrant que le navire génère une quantité réduite de déchets gérés de manière durable et respectueuse de l'environnement selon les critères définis au IX du présent article conformément au règlement d'exécution (UE) 2022/91 de la commission du 21 janvier 2022 définissant les critères permettant de déterminer qu'un navire génère une quantité réduite de déchets et qu'il gère ceux-ci de manière durable et respectueuse de l'environnement.

Les redevances peuvent être différenciées conformément à l'article R. 5321-38 du code des transports en fonction de la catégorie, du type, de la taille du navire, de la fourniture de service aux navires en dehors des heures habituelles de fonctionnement du port ou du caractère dangereux des déchets.

IV. - Majoration de la redevance

Le tarif du port peut prévoir une majoration de 10 % de la redevance sur les déchets en cas de non-respect par les navires de la procédure relative aux dépôts des déchets conformément aux dispositions de l'article L. 5336-1-4 du code des transports.

V. - La redevance sur les déchets des navires, définie au I du présent article, 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 ;
- navires de guerre et navires exploités par l'Etat à des fins non commerciales ;
- navires en réparation navale.

VI. - En application des dispositions de l'article R. 5321-51 du code des transports :

- le minimum de perception est fixé à EUR ;
- le seuil de perception est fixé à EUR.

VII. - Exemption de la redevance prévue à l'article R. 5321-39 du code des transports (disposition facultative).

La liste des navires bénéficiant de cette exemption est portée à la connaissance de l'administration des douanes par l'organisme bénéficiaire des droits de port.

VIII. - Les catégories de coûts et de recettes nettes liés à l'exploitation et la gestion des installations de réception portuaires :

| <p align="center">Coûts directs Coûts d'exploitation directs découlant du dépôt effectif de déchets des navires, y compris les éléments de coût énumérés ci-dessous.</p> | <p align="center">Coûts indirects Coûts administratifs indirects découlant de la gestion du système dans le port, y compris les éléments de coût énumérés ci-dessous.</p> | <p align="center">Recettes nettes Produits nets provenant des systèmes de gestion de déchets et du financement national/régional disponible, y compris les éléments de recettes énumérés ci-dessous.</p> |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Fourniture d'infrastructures des installations de réception portuaires, y compris les conteneurs, citernes, outils de traitement, barges, camions, installations de réception des déchets, installations de traitement ; - Concessions de location du site, le cas échéant, ou de location des équipements nécessaires pour l'exploitation des installations de réception portuaires ; - Exploitation proprement dite des installations de réception portuaires : collecte des déchets des navires, | <ul style="list-style-type: none"> - Elaboration et approbation du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les éventuels audits de ce plan et de sa mise en œuvre ; - Mise à jour du plan de réception et de traitement des déchets, y compris les coûts de main-d'œuvre et les coûts de services de conseil, le cas échéant ; - Organisation des procédures de consultation pour | <ul style="list-style-type: none"> - Bénéfices financiers nets provenant des régimes de responsabilité élargie des producteurs ; - Autres recettes nettes provenant de la gestion de déchets, notamment des systèmes de recyclage ; - Financement au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) ; |

| | | |
|---|---|--|
| <p>transport des déchets depuis les installations de réception portuaires pour le traitement final, entretien et nettoyage des installations de réception portuaires, coûts de personnel, y compris les heures supplémentaires, approvisionnement en électricité, analyse des déchets et assurance ;</p> <p>- Préparation au réemploi, au recyclage ou à l'élimination des déchets des navires, y compris la collecte sélective des déchets ;</p> <p>- Administration : facturation, délivrance des reçus de dépôt des déchets aux navires, déclarations.</p> | <p>l'évaluation (ou réévaluation) du plan de réception et de traitement des déchets ;</p> <p>- Gestion des systèmes de notification et de recouvrement des coûts, y compris la demande de réduction des redevances pour les « navires verts », la fourniture de systèmes informatiques au niveau des ports, analyse statistique et les coûts de main-d'œuvre connexes ;</p> <p>- Organisation de procédures de passation de marchés publics pour la fourniture d'installations de réception portuaires, et délivrance des autorisations nécessaires pour la fourniture d'installations de réception portuaires dans les ports ;</p> <p>- Gestion des systèmes de gestion de déchets : régimes de responsabilité élargie des producteurs, recyclage, demande d'utilisation et mise en œuvre de fonds nationaux/régionaux ;</p> <p>- Autres coûts administratifs : coûts de suivi et de communication électronique des exemptions requises à l'article 9.</p> | <p>- Autres financements ou subventions à la disposition des ports en matière de gestion de déchets et de pêche.</p> |
|---|---|--|

IX. - Afin d'appliquer aux navires la réduction de la redevance prévue par l'article R. 5321-39 du code des transports, les autorités de l'installation de réception portuaire ou les autorités du port tiennent compte des critères figurant dans les tableaux des sections 1 et 2 ci-après, permettant d'établir qu'un navire produit des quantités réduites de déchets.

1. Le tarif prévu à l'article R. 5321-39 du code des transports tient compte des critères énoncés à la section 1 lors du calcul de la réduction des redevances.

2. Il peut également tenir compte des critères énoncés à la section 2 lors du calcul de la réduction des redevances.

Section 1 : Liste des critères obligatoires visés au 1 du IX du présent article

| Critères | Éléments liés | Annexe correspondante de la convention MARPOL | Moyens de vérification possibles (1) |
|---|-------------------------|--|--|
| Séparation à bord conformément à la résolution MEPC.295 (71) et garantie de dépôt dans des installations de réception portuaires adéquates qui respectent l'article 4, paragraphe 2, point d), de la directive (UE) 2019/883. | Exploitation et gestion | Annexe V | Green Award, ISO 21070, Ange bleu, Alliance verte, reçu de dépôt des déchets, plan de gestion des déchets du navire approuvé par la société de classification des navires, ISO 14001 Systèmes de management environnemental. |
| Politiques d'achats durables du point de vue environnemental (réduction des matériaux d'emballage tels que le conditionnement en vrac et évitement des plastiques à usage unique) | Gestion | Annexe V | Green Award, ISO 21070, Ange bleu, Alliance verte, plan de gestion des déchets du navire approuvé par la société de classification des navires, ISO 14001 Systèmes de management environnemental. |

(1) D'autres systèmes permettant de démontrer que les navires satisfont aux critères peuvent être acceptés.

Section 2 : Liste des critères facultatifs visés au 2 du IX du présent article

| Critères | Éléments liés | Annexe correspondante de la convention MARPOL | Moyens de vérification possibles (2) |
|--|---|--|---|
| Utilisation de carburants alternatifs (3) et d'autres sources d'énergie pendant le trajet jusqu'au port d'escale ou au poste de mouillage (par exemple, électricité à quai, énergie éolienne, énergie solaire) | Conception, technologie et exploitation du navire | Annexe I | Green Award, notes de livraison de soutes, registre des hydrocarbures, certificat de classification ou certification réglementaire, plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP). |
| Utilisation d'un système de boîte blanche < 5 ppm (pour contrôler et suivre les rejets des eaux de cale du navire) | Technologie et exploitation | Annexe I | Certificat de classification, documentation de réception par type |

| | | | |
|---|--------------------------------------|-----------|---|
| Séparateur d'eau et d'hydrocarbures < 5 ppm | Technologie et exploitation | Annexe I | Certificat de classification, documentation de réception par type, Green Award, classement Clean Shipping (Clean Shipping Index - CSI), Alliance verte, Ange bleu |
| Séparateur d'eau et d'hydrocarbures < 5 ppm + système d'alarme et arrêt automatique pour navires < 10 000 GT | Technologie et exploitation | Annexe I | Certificat de classification, documentation de réception par type, Green Award, CSI, Alliance verte, Ange bleu |
| Le navire n'utilise pas de système de filtrage des hydrocarbures pour les rejets mais sépare toutes les eaux de cale et les boues et les dépose ensuite dans des installations de réception portuaires | Exploitation | Annexe I | Registre des hydrocarbures, reçus de dépôt des déchets |
| Système d'épuration des eaux usées conforme à la résolution MEPC.227 (64) de l'Organisation maritime internationale pour tous les navires, à l'exception des navires à passagers exploités dans les zones spéciales couvertes par l'annexe IV de la convention MARPOL | Technologie, exploitation et gestion | Annexe IV | Déclaration UE de conformité conformément à la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil (4) ou certificat de classification, En outre, vérification régulière en cours d'utilisation par un vérificateur indépendant. |
| Le navire ne rejette pas d'eaux usées dans la mer et dépose toutes ses eaux usées non traitées et/ou traitées et/ou ses boues d'épuration dans des installations de réception portuaires | Exploitation | Annexe IV | Reçus de dépôt des déchets |
| Réutilisation et recyclage à bord | Exploitation et gestion | Annexe V | ISO 21070, Alliance verte, ISO 14001 Systèmes de management environnemental. |

(2) D'autres systèmes permettant de démontrer que les navires satisfont aux critères peuvent être acceptés.

(3) Tels que définis dans la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du

28.10.2014, p. 1).

(4) Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).

1.5 Circulaire du 18 juin 2018 relative aux droits de port dans les ports maritimes : Redevance sur les déchets d'exploitation des navires : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=43634>

Chapitre 3 Dragage

1. Article 85 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue : traitement des sédiments et résidus de dragage pollués à partir du 1er janvier 2025 (disposition non codifiée).

À partir du 1er janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués est interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments et résidus ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.

Chapitre 4 chargement des containers

Arrêté du 28 avril 2016 modifié relatif à la communication du chargeur à l'armateur, sur le document d'expédition, de la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, notamment son article 3.5 ;

Vu la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 5422-4 ;

Vu le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure ;

Sur proposition du directeur des services de transport,

Arrête :

Article 1 (Modifié par l'arrêté du 30 décembre 2016 - art. 1) - Le terme de " chargeur " désigne une entité juridique ou une personne désignée sur le connaissement ou sur la lettre de transport maritime, ou encore sur un document de transport multimodal équivalent (un connaissement " de bout en bout ", par exemple), comme étant le chargeur et/ou qui a signé un contrat de transport avec une compagnie de navigation (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé).

Les voyages internationaux courts visés sont ceux décrits dans la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au chapitre III, partie A, règle 3.

" La masse brute vérifiée " d'un conteneur désigne la masse brute totale d'un conteneur empoté obtenue par les méthodes visées à l'article 3.

La masse exacte d'un conteneur est définie comme celle obtenue par la méthode 1 de pesage.

Le " document d'expédition " désigne un document utilisé par le chargeur pour communiquer la masse brute vérifiée du conteneur empoté. Ce document peut faire partie des consignes de transport fournies à la compagnie de navigation ou faire l'objet d'une communication distincte (par exemple, une déclaration comprenant un certificat de poids établi par une station de pesage).

Le terme " pesage " désigne l'opération consistant à déterminer la masse d'un objet par l'utilisation d'un instrument de pesage approprié, à fonctionnement automatique ou non automatique.

Un instrument de pesage approprié, à fonctionnement automatique ou non automatique, est un instrument de mesure certifié et à jour de ses vérifications de métrologie légale.

Le terme de " conteneur " a le même sens que celui qui lui est donné dans la convention CSC (convention internationale sur la sécurité des conteneurs adoptée le 2 décembre 1972, au sein de l'Organisation maritime internationale) et désigne un engin de transport :

- a) De caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ;
- b) Spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ;
- c) Conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ;
et
- d) De dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :
 - i) D'au moins 14 m² (150 pieds carrés) ; soit
 - ii) D'au moins 7 m² (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

Article 2 *(Modifié par l'arrêté du 30 décembre 2016 - art. 1)*

Le chargeur vérifie la masse brute de chacun des conteneurs empotés en France et destinés à être chargés sur un navire faisant escale dans un port maritime, sauf ceux transportés sur un châssis ou une remorque d'un véhicule qui embarque et débarque d'un navire roulier effectuant des voyages internationaux courts.

Le chargeur s'assure que la masse brute vérifiée de chacun des conteneurs est déclarée dans le document d'expédition précédée de la mention masse brute vérifiée ; cette mention peut être indiquée en anglais.

Le document d'expédition est signé par le chargeur ou une personne dûment autorisée par le chargeur, et est soumis au capitaine ou à son représentant dans le délai nécessaire au capitaine ou à son représentant pour l'établissement du plan de chargement et de saisissage.

Le chargeur ou une personne dûment autorisée par le chargeur remet le document d'expédition au capitaine ou à son représentant, au plus tard, avant la date fixée par ce dernier.

Le capitaine ou son représentant communique dès réception au représentant du terminal portuaire la masse brute vérifiée de chacun des conteneurs figurant dans le document d'expédition et les accords express visés ci-dessus.

Le document d'expédition peut être communiqué par voie électronique ou tout autre système assurant une traçabilité ; la signature du chargeur ou de la personne dûment autorisée par le chargeur, figurant dans le document électronique, peut être électronique ou être remplacée par son nom, en majuscules.

Article 3

La masse brute vérifiée d'un conteneur, déclarée dans le document d'expédition, est obtenue par le chargeur en utilisant au choix l'une des deux méthodes de détermination du poids, qui doivent être documentées. La masse brute vérifiée est exprimée en kilogramme. Le délai de conservation des informations enregistrées par le chargeur à chacune des étapes réalisées de la méthode 1 ou 2 est fixé à un an.

Méthode 1 : le chargeur obtient la masse brute vérifiée du conteneur empoté à l'aide d'un instrument de pesage approprié. Dans le cas particulier d'une marchandise en vrac, il est recommandé au chargeur d'adopter cette méthode.

Méthode 2 : le chargeur obtient la masse brute vérifiée du conteneur en suivant la procédure en cinq étapes ci-après décrite :

Étape 1 : le chargeur obtient la masse de chacune des marchandises renfermées dans le conteneur, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit en les récupérant à partir de sa base de données.

Étape 2 : le chargeur obtient les masses des emballages des marchandises, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit en les récupérant de sa base de données ou de celle du professionnel chargé de l'empotage.

Étape 3 : le chargeur obtient les masses des palettes, des matériaux de fixation et de fardage et de tout autre matériau d'assujettissement à charger dans le conteneur, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit les récupérant de sa base de données ou de celle du professionnel chargé de l'empotage.

Étape 4 : le chargeur utilise la tare du conteneur indiquée sur ce dernier.

Étape 5 : le chargeur additionne toutes les masses obtenues aux étapes 1 à 4.

La masse brute vérifiée du conteneur obtenue par la méthode 2 est le résultat de l'addition décrite à l'étape 5.

Article 4 (Modifié par l'arrêté du 30 décembre 2016 - art. 1) - Pour les conteneurs d'une masse de 10 tonnes ou plus, tare comprise, le résultat de la différence entre la masse exacte du conteneur et celle déclarée dans le document d'expédition, divisée par la masse exacte du conteneur, est compris entre - 0,05 et + 0,05.

Pour les conteneurs d'une masse de moins de 10 tonnes, tare comprise : le résultat de la différence entre la masse exacte du conteneur et celle déclarée dans le document d'expédition est compris entre -500 kg et + 500 kg.

Article 5 *(Modifié par l'arrêté du 30 décembre 2016 - art. 1)*

Le non-respect des dispositions de l'article 4 autorise le capitaine ou son représentant à ne pas charger le conteneur sur le navire. Les coûts en résultant, de toute nature, y compris ceux de stationnement et de reprise des conteneurs, sont supportés par le chargeur.

Lorsque le capitaine ou son représentant démontre un non-respect des dispositions de l'article 4 pour un conteneur, l'ensemble des coûts afférents au traitement de ce conteneur, y compris son pesage, incombe au chargeur ; dans le cas contraire, l'ensemble des coûts est supporté par l'armateur.

Article 6

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

Titre IX : Questions sanitaires et de santé publique

1. Code de la santé publique : articles R. 3115-31 et R. 3115-36

Article R. 3115-31 *(Version en vigueur depuis le 06 avril 2017 Modifié par le décret n°2017-471 du 3 avril 2017 - art. 3)*

I. – Les inspections des navires et la délivrance du certificat de contrôle sanitaire ou d'exemption de contrôle sanitaire sont réalisées par des personnes ou des organismes agréés dans les conditions définies aux articles R. 3115-38 à R. 3115-41.

II. – Les certificats de contrôle sanitaire ou d'exemption de contrôle sanitaire ont une durée de validité de six mois et sont délivrés dans les ports dont la liste est fixée par arrêté des ministres chargés de la santé et des transports. Ces ports doivent pouvoir disposer des services de personnes ou d'organismes agréés.

Article R. 3115-36 *(Modifié par le décret n°2017-471 du 3 avril 2017 - art. 3)*

Les personnes ou les organismes agréés mentionnés à l'article R. 3115-31 peuvent délivrer des prolongations d'un mois de la validité des certificats de contrôle sanitaire ou d'exemption de contrôle sanitaire des navires dans les ports mentionnés au deuxième alinéa de l'article R. 3115-31.

Les modalités d'octroi de cette prolongation de certificat sont fixées par arrêté des ministres chargés de l'intérieur, de la santé, des transports et, le cas échéant, de l'outre-mer.

2. Arrêté du 30 octobre 2018 relatif à la liste des ports dans lesquels sont délivrés des certificats de contrôle sanitaire, des certificats d'exemption de contrôle sanitaire des navires et des prolongations de certificats

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, et la ministre des solidarités et de la santé,

Vu le code de la santé publique, notamment ses articles R. 3115-31 et R. 3115-36,

Arrêtent :

Article 1 *(Modifié par l'arrêté du 19 mars 2021 – art 1)*

La liste des ports dans lesquels sont délivrés des certificats de contrôle sanitaire, des certificats d'exemption de contrôle sanitaire des navires et des prolongations de ces certificats est la suivante :

1° Dans le département du Calvados : le port de CAEN-OUISTREHAM ;

2° Dans le département de la Manche : le port de CHERBOURG ;

3° Dans le département de Seine-Maritime : le port de DIEPPE, le Grand Port maritime du HAVRE et le Grand Port Maritime de ROUEN ;

4° Dans le département d'Ille-et-Vilaine : le port de SAINT-MALO ;

- 5° Dans le département du Finistère : le port de ROSCOFF et le port de BREST ;
- 6° Dans le département du Morbihan : le port de LORIENT ;
- 7° Dans le département du Nord : le Grand Port Maritime de DUNKERQUE ;
- 8° Dans le département de Loire-Atlantique : le Grand Port Maritime de NANTES-SAINT-NAZAIRE ;
- 9° Dans le département de l'Hérault : le port de Sète ;
- 10° Dans la collectivité territoriale de Martinique : le Grand port maritime de Martinique ;
- 11° Dans le département du Var : le port de Toulon, pour les trois installations portuaires distinctes suivantes :
- Toulon Côte d'Azur ;
 - Brégaillon ;
 - Le Môle d'Armement.
- 12° Dans le département de La Réunion : le Grand Port Maritime de La Réunion ;
- 13° Dans le département des Bouches-du-Rhône : le Grand Port Maritime de Marseille ;
- 14° Dans le département des Alpes-Maritimes : le port de Nice ;
- 15° Dans le département des Alpes-Maritimes : le port de Cannes ;
- 16° Dans le département de la Gironde : le Grand Port Maritime de Bordeaux ;
- 17° Dans le département de la Guyane : le Grand Port Maritime de Guyane ;
- 18° Dans le département des Alpes-Maritimes : le Port d'Antibes ;
- 19° Dans le département des Alpes-Maritimes : le Port de Menton.

Article 2

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

3. Tableau des ports et des organismes agréés

| Liste des ports | Organismes agréés |
|-------------------------|---|
| Port de Brest | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services, • 2R-OffSHORE-CONSULTING, • DEKRA Industrial SAS |
| Port de Caen Ouistreham | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| Port de Cannes | <ul style="list-style-type: none"> • Association internationale francophone des experts consultants marine (afecmarine) |
| Port Cherbourg | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| Port de Dieppe | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| GPM de Dunkerque | <ul style="list-style-type: none"> • Sas Flandres Analyses |
| GPM Havre | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| Port de Lorient | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services, • 2R-OffSHORE-CONSULTING, • DEKRA Industrial SAS |
| GPM de Marseille | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services, |
| GPM de la Martinique | <ul style="list-style-type: none"> • M. Pierre MARTIN |

| | |
|--|---|
| GPM de Nantes St Nazaire | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| Port de Nice | <ul style="list-style-type: none"> • Association internationale francophone des experts consultants marine (afecmarine) |
| GPM de la Réunion | <ul style="list-style-type: none"> • Société Symbiose Médical |
| Port de Roscoff | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services • 2R-OffSHORE-CONSULTING, • DEKRA Industrial SAS |
| Port de Rouen | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services, • 2R-OffSHORE-CONSULTING, • DEKRA Industrial SAS |
| Port de Saint-Malo | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services • 2R-OffSHORE-CONSULTING, • DEKRA Industrial SAS |
| Port de Sète | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |
| Port de Toulon, pour les trois installations portuaires suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Toulon Côte d'Azur • Brégaillon • Le Mole d'Armement | <ul style="list-style-type: none"> • Société Terminal Marines Services |

Titre X: PAS (Port autonome de Strasbourg)

Chapitre 1. Dispositions législatives au port autonome de Strasbourg

1.1 Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl, signé à Strasbourg le 23 septembre 1992

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg, Ayant à l'esprit les relations de coopération entre les ports de Strasbourg et de Kehl développées dans le cadre de la Convention du 19 octobre 1951 conclue entre le port autonome de Strasbourg et le Land Baden au sujet de l'organisation d'une administration conjointe du port de Kehl et de l'Accord des 15 et 29 janvier 1991 entre le port autonome de Strasbourg et le Land Bade-Wurtemberg concernant la prorogation de la durée de validité de la Convention du 19 octobre 1951, Se référant au Traité du 12 septembre 1990 portant règlement définitif concernant l'Allemagne, Désireux d'adapter les relations de coopération existantes entre les deux ports aux conditions juridiques modifiées et de donner à ces relations de coopération un fondement contractuel nouveau, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1er.

Afin de poursuivre les relations de coopération existantes entre les deux ports et dans le cadre de leurs statuts respectifs d'établissements publics, le port autonome de Strasbourg est représenté au conseil d'administration du port de Kehl et le port de Kehl est représenté au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg.

Article 2.

Le port autonome de Strasbourg désigne trois représentants au conseil d'administration du port de Kehl. Le port de Kehl désigne trois représentants au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg.

Article 3.

Pour faciliter les relations de coopération entre les deux établissements portuaires, un coordinateur peut être désigné d'un commun accord par les conseils d'administration du port autonome de Strasbourg et du port de Kehl.

Article 4.

Tous les différends concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord sont réglés par négociation entre les Parties Contractantes.

Article 5.

Les modalités d'application du présent Accord feront l'objet, en tant que de besoin, d'arrangements administratifs ou techniques entre les deux établissements portuaires avec l'accord préalable de leurs autorités de tutelle respectives.

Article 6.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Il pourra être dénoncé à tout moment. Cette dénonciation prendra effet à la fin de l'année civile suivant l'année au cours de laquelle la notification de cette dénonciation par l'une des Parties Contractantes aura été faite à l'autre Partie Contractante.

Article 7.

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des procédures internes requises, pour l'entrée en vigueur. Le jour de l'entrée en vigueur du présent Accord sera la date de réception de la seconde de ces notifications.

Fait à Strasbourg, le 23 septembre 1992 en deux exemplaires originaux, en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

NOTA : le présent accord est entré en vigueur le 10 mai 1994.

1.2 Loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port

TITRE PREMIER.

Constitution du Port Municipal de Strasbourg en Port autonome.

Article 1er.

Sont approuvés et resteront annexés à la présente loi la convention en date du 20 mai 1923, et l'avenant en date du 21 novembre 1923, passés entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, relatifs à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

Article 2.

Il est créé, sous le nom de port autonome de Strasbourg et dans les conditions définies par la convention susvisée, un établissement public ayant pour objet d'assurer l'entretien et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg et de ses dépendances, d'exécuter les travaux d'extension et d'amélioration dudit port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie, de rechercher les moyens propres à développer sa prospérité, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures utiles à cet effet.

TITRE II.

Consistance des travaux projetés.

Article 3.

Le programme des travaux d'extension du port de Strasbourg comprend l'exécution d'un bassin de jonction à niveau constant, de six nouvelles darses et d'un canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement vers l'amont de la régularisation du Rhin en vue de l'accès de cette entrée, d'un bassin à pétroles, d'une gare de triage, des lignes de jonction entre cette gare et le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et des voies ferrées nécessaires pour la desserte du port actuel et de ses extensions ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête en vertu d'un arrêté du préfet du Bas-Rhin en date du 4 novembre 1921.

Les dépenses, évaluées à la somme totale de 246.840.000 F, se décomposent de la façon suivante : a) Travaux du port 168.490.000
 b) Voies ferrées 78.350.000

 246.840.000

Article 4.

Le programme ci-dessus défini sera réalisé en plusieurs étapes :

La première comprendra essentiellement l'exécution du bassin de jonction à niveau constant, de la darse Nord et de l'amorce du canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement de la régularisation du Rhin, du bassin à pétroles et de la partie de la gare de triage et des voies ferrées nécessaires à la desserte de ces ouvrages, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages. La dépense correspondante, évaluée à la somme de 168.140.000 F, se répartit de la façon suivante :

a Travaux du port 100.790.000
 b Voies ferrées..... 67.350.000

 168.140.000

Les étapes ultérieures comporteront l'achèvement dudit programme La dépense afférente à cette partie du programme, évaluée à 78.700.000 F, se répartit ainsi :

a Travaux du port 67.700.000
 b Voies ferrées 11.000.000

 78.700.000

Article 5.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'extension du port de Strasbourg visés à l'article 3 ci-dessus.

Est autorisée l'exécution immédiate des travaux faisant l'objet de la première étape définie à l'article 4 ci-dessus. Des décrets ultérieurs pourront autoriser, sur la proposition du port autonome, l'exécution des travaux faisant l'objet des étapes ultérieures.

Les marchés des travaux et de fournitures du port autonome seront, dans tous les cas, soumis aux dispositions du décret du 18 novembre 1882.

TITRE III.

Voies et moyens financiers.

Article 6.

Par exception à la règle générale posée par l'article 2 ci-dessus, les travaux autres que ceux afférents aux voies ferrées énumérées ci-après seront réalisés dans les conditions suivantes :

A - Travaux du port.

- a) Ceux compris dans le programme de la première étape, évalués à la somme de 100.790.000 F, seront exécutés par l'État français et à ses frais ;
- b) Ceux compris dans le programme des étapes ultérieures, évalués à la somme de 67.700.000 F, seront exécutés par le port autonome de Strasbourg, au moyen des ressources dont il disposera, ou à défaut, au moyen d'emprunts.

B. - Voies ferrées.

- c) Les travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions compris dans la première étape seront exécutés par l'État français (service des voies navigables); ceux compris dans les étapes ultérieures seront exécutés par le port autonome ;
- d) Tous les autres travaux intéressant les voies ferrées seront exécutés par le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La dépense afférente aux voies ferrées évaluée à 78.350.000 F, dont 67.350.000 F pour les travaux de la première étape et 11 millions de francs pour ceux des étapes ultérieures, sera répartie conformément à l'article 10 de la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre suivant, dans les conditions ci-après :

1. Quatre-cinquièmes à la charge de l'État, y compris toutes subventions éventuelles et notamment :

- a Une somme de 3.540.000 F représentant la valeur des terrains remis gratuitement par la ville de Strasbourg pour l'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, ainsi que celle des terrains à elle appartenant, destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction entre la gare de triage et le réseau ;
 - b Une somme de 9.510.000 F représentant la valeur des travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions compris dans la première étape du programme, à exécuter aux frais de l'État (service de la navigation) ;
 - c Une somme de 300.000 F correspondant à la valeur des travaux compris dans la seconde étape à exécuter aux frais et par les soins du port autonome ;
2. Un cinquième à la charge du réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Article 7.

Il est pris acte de la délibération du conseil général du département du Bas-Rhin, en date du 29 septembre 1922, et de la délibération de la chambre de commerce de Strasbourg, en date du 22 juin 1922, par lesquelles ces assemblées s'engagent respectivement à verser au Trésor, à titre de fonds de concours pour les travaux susvisés, en ce qui concerne le département, un subside annuel de 100.000 F à partir de l'année 1924 incluse et, en ce qui concerne la chambre de commerce, un subside unique de 300.000 F.

Article 8.

Les fonds nécessaires à l'exécution des travaux dont la charge incombe à l'État, dans les conditions définies à l'article 6 ci-dessus, seront successivement avancés à l'État, dans les conditions fixées à l'article 27 de la convention visée à l'article premier de la présente loi, d'abord par la ville de Strasbourg, puis par le port autonome à partir du moment où il aura été constitué, déduction faite des fonds de concours versés directement au Trésor par le département du Bas-Rhin et par la chambre de commerce de Strasbourg.

L'État remboursera à la ville de Strasbourg et au port autonome les annuités des emprunts qu'ils auront contractés pour satisfaire à l'obligation résultant du paragraphe précédent. Ces annuités seront imputées sur les crédits annuellement ouverts au budget du ministère des travaux publics pour la navigation intérieure.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Article 9.

modifié par le II de l'article 17 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports

Seront incorporés au domaine public géré par le port autonome les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation, les parties de terre-plein occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terre-plein reconnues nécessaires à la circulation, enfin, les digues de protection du port contre les inondations.

Seront incorporés au domaine privé du port autonome les autres terrains et ouvrages, ainsi que les installations et outillage à lui remis par la ville de Strasbourg et par l'État, en application des articles 24 et 25 de la convention susvisée. Ce domaine ne pourra être affecté, toutefois, soit par voie de location, soit par voie d'aliénation, qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication.

Les lignes reliant la gare de triage au réseau actuel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, ainsi que la gare de triage elle-même et les lignes reliant ladite gare au port actuel et à ses extensions constitueront une ligne nouvelle qui sera incorporée au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, sous la dénomination : « Ligne de Graffenstaden aux ports de Strasbourg, avec gare de triage intermédiaire et raccordement vers Cronenbourg ».

Article 10.

Tout ministre dont les services auront été appelés à examiner en conférence une affaire de la compétence de la commission mixte des travaux publics devra, dans le délai de deux mois à compter du jour où le dossier de l'affaire aura été communiqué à ses représentants locaux, faire connaître au ministre dont dépend le service qui aura pris l'initiative de la conférence s'il est donné ou refusé une adhésion aux propositions de ce service.

En cas de refus d'adhésion, l'affaire sera, s'il y a lieu, soumise par la partie la plus diligente à la commission mixte des travaux publics, qui devra formuler son avis dans le délai d'un mois.

Article 11.

Un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et du ministre des finances, après enquête et consultation de la ville de Strasbourg, déterminera les conditions d'application de la présente loi.

Article 12.

La convention et l'avenant annexés à la présente loi seront enregistrés au droit fixe de six francs (6 F).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

1.3 Loi du 14 juin 1939 tendant à approuver un deuxième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique.

Est approuvé le deuxième avenant, qui restera annexé à la présente loi, à la convention en date du 20 mai 1923, passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'État.

1.4 Loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE 1er

DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES NAVIGABLES

Chapitre IV

Dispositions diverses

Art.17.- 1

II. - Le troisième alinéa de l'article 9 du titre IV de la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome est abrogé.

.....

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

NOTA : Le troisième alinéa de l'article 9 du titre IV de la loi du 26 avril 1924 était ainsi rédigé : « En cas d'aliénation de terrain ou de location d'une durée supérieure à dix-huit ans effectuée dans les conditions des articles 10 et 14 de la convention le ministre des travaux publics devra prendre l'avis du ministre des finances ».

1.5 Loi n° 93-1275 du 2 décembre 1993 autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique.

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl, signé à Strasbourg le 23 septembre 1992, et dont le texte est annexé à la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

1.6 Loi n° 93-1283 du 6 décembre 1993 portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique.

Est approuvé le quatrième avenant à la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port et dont le texte est annexé à la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

1.7 Convention annexée à la loi du 26 avril 1924 et avenants Convention entre l'État et la Ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

(texte consolidé au 12 avril 2014)

L'an 1923, le 20 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, D'une part ;

Et par le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 25 mai 1923, D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Objet de la Convention.

Article premier.

La présente convention est relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

TITRE II

Constitution du Port autonome.

Article 2.

Le port autonome de Strasbourg aura pour objet d'assurer l'entretien et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg et de ses dépendances, d'exécuter les travaux d'extension et d'amélioration dudit port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie, de rechercher les moyens propres à développer sa prospérité, de provoquer et au besoin de prendre toutes mesures utiles à cet effet.

Les droits et obligations de l'État en matière de domanialité et de travaux publics lui seront conférés dans les mêmes conditions qu'aux administrations de chemin de fer.

Article 3.

Le port de Strasbourg sera un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

Article 4.

L'administration du port sera assurée par un conseil et par un directeur dont les attributions respectives sont définies ci-après.

Article 5. *(modifié par l'avenant du 23 mai 1984 approuvé par le décret n° 84-413 du 30 mai 1984 modifié par l'avenant du 23 septembre 1992 approuvé par la loi n° 93-1283 du 6 décembre 1993)*

Le conseil d'administration sera composé de vingt et un membres, savoir :

1. Six membres désignés par la ville de Strasbourg. La moitié au moins de ces membres devra être choisie, dans le conseil municipal ou hors du conseil municipal, parmi les personnalités suivantes : principaux usagers du port, principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, entrepreneurs ou agents d'entreprises de transports fluviaux, agents de sociétés concessionnaires d'outillages publics du port, entrepreneurs d'embarquement et de débarquement de marchandises, constructeurs de bateaux et tous spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation de ports ;

2. Six membres nommés par décret et comprenant un représentant de l'administration des finances, un représentant du réseau des chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port et quatre membres dont deux au moins choisis parmi les personnalités exerçant les professions énumérées au paragraphe précédent ;

3. Un membre désigné par la chambre de commerce de Strasbourg ;

4. Un membre désigné par le conseil général du département du Bas-Rhin ;

5. Un ouvrier du port nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, et choisi sur une liste de candidats présentés par les syndicats d'ouvriers et chefs d'équipe ou contremaîtres prenant part à l'exécution matérielle des travaux publics de manutention des marchandises sur les quais du port.

6. Trois représentants élus des salariés du port autonome, dont un représentant des ingénieurs, chefs de service et cadres administratifs, commerciaux ou techniques assimilés sur le plan de la classification. Chaque représentant de salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

7. Trois membres, représentants du port de Kehl, désignés par le port de Kehl.

Article 6. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

Les membres du Conseil d'administration seront nommés ou désignés pour six ans : ils pourront être élus ou nommés à nouveau ; le renouvellement aura lieu par tiers, tous les deux ans, dans le cours du mois de décembre.

Lors de la constitution dudit conseil, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement desdites séries seront réglés par le sort.

NOTA : *le décret n° 46-1704 du 26 juillet 1946 a réorganisé les séries à compter du 1er janvier 1948.*

Article 7.

Le conseil élira un président choisi parmi les membres désignés par la ville de Strasbourg et un vice-président choisi parmi les membres nommés par décret.

Toutefois, à la condition que la ville y consente, le conseil pourra élire un président choisi parmi les membres nommés par décret et un vice-président parmi les membres désignés par la ville.

Article 8.

Le directeur choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, sera nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, après avis de la ville de Strasbourg.

Il ne pourra être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration et après avis de la ville de Strasbourg.

Ses émoluments seront fixés par le conseil d'administration et imputés sur le budget du port.

Article 9.

Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur seront incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député ; celles de directeur seront, en outre incompatibles avec le mandat de conseiller municipal de la ville de Strasbourg.

Ne pourront être nommés membres du conseil :

1. Les fonctionnaires attachés aux services gérés par lui ;
2. Les agents payés sur les fonds dont il disposera.

Les membres du conseil ne pourront être entrepreneurs des services gérés par lui.

Les fonctions de membre du conseil seront gratuites. Les membres du conseil auront seulement droit au remboursement des frais que nécessitera l'exécution de leur mandat.

Article 10.

Le conseil d'administration statuera définitivement sur toutes les questions relatives aux travaux, à l'outillage et à l'exploitation du port, ainsi qu'aux locations et aliénations de terrains, sauf sur les projets des travaux devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou devant être effectués avec le concours financier de l'État.

Il prendra, en se conformant aux dispositions des articles 11 et 12 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incomberont et qui s'appliqueront à l'administration, à l'entretien, à l'exploitation, à l'extension et à l'amélioration du port.

Il sera appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant le port.

Article 11.

Le port autonome disposera des ressources ordinaires suivantes :

1. Produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article 2 ci-dessus ;
- 2 Produits de la location des terrains, installations et outillages dépendant de son domaine privé ;
- 3 Produits de l'exploitation des outillages publics directement administrés ou affermés par le port et éventuellement de l'exploitation des voies ferrées des quais ;
- 4 Produits des taxes régulièrement autorisées, destinées à payer les dépenses relatives aux services qu'il organisera ou subventionnera en vue d'assurer la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;
- 5 Produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée.

Article 12.

Le port autonome disposera des ressources extraordinaires suivantes :

1. Produits des aliénations de son domaine privé ;
- 2 Produits des emprunts autorisés ;
- 3 Prélèvements sur le fonds de réserve ;
- 4 Subsidés de l'État, du département, des communes, des chambres de commerce, des groupements économiques et autres établissements publics et des particuliers, pour les travaux d'amélioration et d'extension du port, ces subsidés étant donnés sous forme de subventions en capital ou d'annuité ;
- 5 Produits des taxes régulièrement autorisées en vue de subvenir à l'extension ou à l'amélioration du port ;
- 6 Dons et legs ;
- 7 Toutes autres recettes accidentelles.

Article 13.

Le conseil d'administration établira, chaque année, un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses. Les dépenses du budget ordinaire comprendront les dépenses annuelles et permanentes.

Les dépenses d'entretien et de réparation seront obligatoires ; elles pourront être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du ministre des travaux publics et être inscrites d'office au budget.

Toutes les autres dépenses ressortiront au budget extraordinaire.

Chaque année, le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent et le budget de l'année suivante seront soumis, avant le 1er août, à l'approbation du ministre des travaux publics, après avis de la ville de Strasbourg.

Article 14.

Aussitôt après chaque séance du conseil d'administration, une ampliation du procès-verbal des délibérations sera adressée au ministère des travaux publics.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statuera définitivement pourront être frappées d'opposition par le ministre des travaux publics dans les huit jours qui suivront la transmission du procès-verbal.

Ces délibérations deviendront exécutoires soit par un avis de non-opposition du ministre, soit par l'expiration du délai de huit jours à partir de l'envoi au ministre.

En cas d'opposition, le ministre devra statuer dans le délai d'un mois à partir de l'opposition. Passé ce délai, la délibération deviendra exécutoire.

Le ministre pourra, après avis du conseil supérieur des travaux publics, annuler la délibération par une décision motivée qui ne sera susceptible de recours en conseil d'État que pour excès de pouvoir ou de violation de la loi.

En cas de recours, le conseil d'État devra statuer dans le délai de deux mois.

Le recours suspendra l'exécution de la délibération.

Les délibérations du conseil d'administration ne deviendront exécutoires que lorsqu'elles auront été sanctionnées par l'autorité supérieure, si elles portent sur des projets de travaux devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou devant être effectués avec le concours financier de l'État.

Article 15.

Le directeur sera l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui seront de la compétence de cette assemblée.

Par délégation du conseil, il nommera à tous les emplois du port en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port seront pris dans le personnel du ministère des travaux publics.

La nomination et l'administration de ce personnel demeureront réservées au ministre des travaux publics.

L'ingénieur en chef sera désigné après avis du conseil d'administration du port et de la ville de Strasbourg

Des indemnités et des gratifications spéciales pourront être allouées par le conseil d'administration aux fonctionnaires en service dans le port.

Les agents appartenant au personnel des différentes administrations publiques pourront être mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses différents services. Ces agents seront considérés comme étant en service détaché ; leurs émoluments seront à la charge exclusive du port.

Le taux des traitements alloués à ses employés par le port autonome devra être en rapport avec celui des traitements alloués par la ville de Strasbourg et par les administrations de l'État pour des emplois analogues.

Le directeur, comme agent du pouvoir central, exercera, dans les limites du port, une action générale sur tous les services publics relativement aux affaires qui intéresseront directement l'exploitation, notamment sur les services des travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des douanes et de la police générale du port.

Il correspondra directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port, sans être de la compétence du conseil d'administration. Il lui sera adressé ampliation de la correspondance échangée entre les ministres ou les directeurs généraux et les chefs des services coopérant à l'exploitation du port lorsque les questions traitées intéresseront le port.

L'action du directeur sera, dans tous les cas, subordonnée à la nécessité pour lesdits chefs de service d'assurer les fonctions d'intérêt général leur incombant.

Toutes les fois qu'il y aura désaccord entre le directeur du port et un chef de service, il en sera référé aux ministres ou aux directeurs généraux intéressés.

Le directeur du port et les chefs des différents services énumérés à l'alinéa précédent se réuniront périodiquement dans des conférences où seront examinées les affaires intéressant l'exploitation du port.

A ces conférences, les usagers du port pourront être admis, avec l'autorisation du directeur, à présenter toutes observations utiles.

Article 16.

Toutes les opérations du conseil d'administration seront placées sous le contrôle direct du ministre des travaux publics, qui fera inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services par un membre du conseil général des Ponts et Chaussées désigné à cet effet, ainsi que par les fonctionnaires chargés du contrôle de l'exécution du budget des travaux publics.

Tous les frais de contrôle seront à la charge du port autonome.

Article 17. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

Dans le cas où l'une des assemblées ou collectivités qui doivent être représentées au Conseil d'administration n'aurait pas désigné ses délégués dans les délais qui seront fixés par le règlement d'administration publique qui déterminera les conditions d'application de la loi approuvant la présente convention, il serait pourvu à cette désignation par un décret rendu sur la proposition du ministre intéressé.

Le conseil d'administration pourra être dissous, sur le rapport du ministre des travaux publics, par un décret motivé rendu en conseil des ministres, après avis de la ville de Strasbourg.

Il sera, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes.

Un nouveau conseil, composé conformément aux prescriptions de l'article 5 ci-dessus, devra être formé dans un délai de trois mois.

Article 18. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

Le régime qui sera institué au port de Strasbourg comme suite à la présente convention, ne pourra y être aboli que par une loi, qui réglera, d'accord avec la ville, les dispositions relatives à la dévolution des biens du port autonome, ainsi que celles que pourra motiver le retour au régime antérieur.

Article 19.

Les contestations relatives à l'exécution des travaux concernant le port autonome seront jugées par le tribunal administratif d'Alsace et de Lorraine siégeant à Strasbourg, sauf recours au conseil d'État.

TITRE III.

Exécution des travaux d'extension.

Article 20. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

Le programme d'extension du port de Strasbourg comprend l'exécution d'un bassin de jonction à niveau constant, de six nouvelles darses et d'un canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement vers l'amont de la régularisation du Rhin en vue de l'accès de cette entrée, d'un bassin à pétroles, d'une gare de triage, des lignes de jonction entre cette gare et le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et des voies ferrées nécessaires pour la desserte du port actuel et de ses extensions, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête en vertu de l'arrêté du préfet du Bas-Rhin en date du 4 novembre 1921.

Article 21.

Ce programme sera réalisé en plusieurs étapes.

La première étape comprendra essentiellement l'exécution du bassin de jonction à niveau constant, de la darse Nord et de l'amorce du canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement de la régularisation du Rhin, du bassin à pétroles et d'une partie de la gare de triage, des lignes de jonction avec le réseau et des voies ferrées nécessaires à la desserte du port, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages. La dépense totale qui correspond à cette première étape est évaluée à 164.600.000 francs.

Les étapes ultérieures s'appliqueront à l'achèvement dudit programme. La dépense totale correspondante est évaluée à 78.700.000 francs.

Article 22.

Le projet de loi qui sera présenté au Parlement devra prévoir :

Que seront déclarés d'utilité publique les travaux d'extension du port de Strasbourg visés à l'article 20 ci-dessus.

Que sera autorisée l'exécution immédiate des travaux faisant l'objet de la première étape définie à l'article 21 ci-dessus.

Que des décrets ultérieurs pourront autoriser, sur la proposition du port autonome, l'exécution des travaux faisant l'objet des étapes ultérieures.

Article 23. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

I. -Voies ferrées.

Travaux de chemin de fer.

Les lignes reliant la gare de triage au réseau actuel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, ainsi que la gare de triage elle-même, et les lignes reliant ladite gare au port actuel et à ses extensions constituent une ligne nouvelle dénommée : ligne Graffenstaden aux ports de Strasbourg, avec gare de triage intermédiaire et raccordement avec Cronembourg.

a Exécution des travaux. Les travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions seront exécutés par l'État (service des voies navigables), en ce qui concerne la première étape, et par le port autonome, en ce qui concerne les étapes ultérieures. Tous les autres travaux seront exécutés par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

b Répartition des dépenses. - La dépense, y compris la valeur des terrains, est évaluée à 78.350.000 francs, dont 67.350.000 francs pour la première étape et 11 millions de francs pour les étapes ultérieures ; elle sera répartie, conformément à l'article 10 de la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921, de la manière suivante :

Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine supporteront le cinquième de la dépense.

L'État (budget des chemins de fer) supportera les quatre-cinquièmes de la dépense, déduction faite des subventions ci-après :

- Les terrains remis gratuitement par la ville de Strasbourg pour l'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, ainsi que les terrains à elle appartenant destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction, entre la gare de triage et le réseau, dont la valeur est évalué pour leur ensemble à 3.540.000 francs.

- La dépense afférente aux travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, évaluée à 9.510.000 francs pour la première étape qui sera réalisée par les soins et aux frais de l'État (service de la navigation) dans les conditions du paragraphe 1. ci-dessous du présent article et de l'article 27 ci-après, à 300.000 francs pour les étapes ultérieures qui seront réalisées par les soins et aux frais du port autonome, dans les conditions du paragraphe 2 ci-dessous du présent article. C. - Et toute autre subvention éventuelle.

II. - Travaux du port.

1 Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans la première étape seront exécutés par l'État et à ses frais, par exception à la règle générale prévue à l'article 2 ci-dessus. Toutefois, l'avis de la ville de Strasbourg, avant la constitution du port autonome ou l'avis du port autonome après sa constitution, sera demandé sur l'ordre de réalisation et sur les projets d'exécution desdits travaux, ainsi que sur les dispositions à prendre pour gêner le moins possible l'exploitation des ouvrages existants.

La dépense correspondante est évaluée à 100.790.000 fr.

2 Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans les étapes ultérieures seront exécutés par le port autonome de Strasbourg, sur les fonds dont il disposera, ou, à défaut, au moyen d'emprunts. La dépense correspondante est évaluée à 67.700.000 fr.

Article 24. *(modifié par l'avenant du 13 juin 1930 approuvé par la loi du 14 juin 1939)*

La ville de Strasbourg remettra gratuitement :

1. À l'État :

Les terrains d'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions à l'exception de ceux appartenant déjà à l'État, ainsi que les terrains à elle appartenant destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction entre la gare de triage et le réseau, comme il est indiqué dans le paragraphe premier de l'article 23 ci-dessus.

Tous terrains nécessaires à l'exécution des travaux d'extension visés par le paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, à l'exception de ceux appartenant déjà à l'État.

Lesdits terrains seront remis dans l'état où ils se trouveront ; toutefois, la ville pourra en retirer les objets mobiliers ainsi que les arbres, à la condition d'enlever également les souches.

2. Au port autonome :

a Tous terrains, ouvrages, installations et outillages à elle appartenant dans l'ensemble du port actuel, accessibles aux chalands rhénans et servant à l'exploitation de ce port, ainsi que les terrains, chantiers et installations qui sont sa propriété à Lauterbourg, le tout défini par les plans et états joints à la présente convention.

b Soit immédiatement, soit au fur et à mesure de leur réalisation, les bénéfices ou produits des installations charbonnières acquises par la ville de Strasbourg de la liquidation des biens allemands séquestrés pendant toute la période de gestion par ladite ville, le tout défini par les plans et états joints à la présente convention.

c Tous terrains nécessaires à l'exécution des travaux des étapes ultérieures visées par le paragraphe 3 de l'article 23 ci-dessus, à l'exception de ceux appartenant déjà à l'État. Lesdits terrains seront remis dans l'état où ils se trouveront, au fur et à mesure des besoins et sous la réserve spécifiée au paragraphe premier, dernier alinéa, du présent article.

La ville de Strasbourg s'engage, en outre, à rembourser les droits d'octroi perçus sur les matériaux destinés aux travaux d'extension, d'amélioration et d'entretien du port autonome, ainsi que sur les combustibles et matières destinés à l'entretien des ouvrages et au fonctionnement des ponts mobiles, portes et écluses dudit port.

Le port autonome de Strasbourg est substitué à la ville de Strasbourg dans tous les droits et obligations résultant ou pouvant résulter au profit et à la charge de cette ville des contrats passés antérieurement au 1er janvier 1926 et ayant eu pour objet l'aliénation de terrains situés dans la circonscription du port autonome, telle qu'elle est définie par l'article 2 du décret du 27 septembre 1925 portant règlement d'administration publique du port autonome de Strasbourg.

Le port autonome de Strasbourg est également substitué à la ville de Strasbourg dans tous les droits et obligations résultant des lois, décrets, arrêtés, règlements, contrats et conventions relatifs à l'exploitation du port de Strasbourg et de ses dépendances.

La ville de Strasbourg conservera, toutefois, ses droits sur les créances hypothécaires grevant les immeubles vendus par elle antérieurement au 1er janvier 1926 et inscrites au livre foncier de Strasbourg en faveur de cette ville.

Le port autonome de Strasbourg garantira la ville de Strasbourg contre toutes réclamations, prétentions et revendications que des tiers pourraient faire valoir contre elle du fait des contrats antérieurement conclus par elle avec ces tiers, ainsi que contre tout droit qui pourrait être exercé contre elle du fait de sa qualité d'ancienne propriétaire des terrains cédés.

Article 25.

L'État remettra gratuitement au port autonome les terrains lui appartenant dans le port actuel, ainsi que les terrains utilisés pour les travaux d'extension visés au paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus et les ouvrages, installations et outillages exécutés par lui sur ces terrains au fur et à mesure de leur achèvement, à l'exception :

a) Des deux écluses Nord du canal du Rhône au Rhin, avec ses ouvrages de navigation, dans la traversée du port.

b) De la route nationale n° 4 dans la traversée du port.

Article 26.

Les travaux à la charge de l'État comportent notamment les travaux ayant pour but d'assurer le fonctionnement de l'usine de pompage de la ville de Strasbourg, s'il résulte des modifications apportées à l'état des lieux par le port autonome une diminution des services rendus par cette usine.

Toutefois, l'exécution de ces travaux devra avoir été reconnue indispensable par une commission comprenant par moitié des représentants de l'État et des représentants de la ville. En outre, les travaux ainsi mis à la charge de l'État pour le compte de la ville en dehors du domaine du port, pourront être exécutés par la ville moyennant le paiement par l'État d'une somme forfaitaire débattue avant le commencement des travaux entre l'État et la ville.

Article 27.

Les fonds nécessaires à l'exécution des travaux faisant l'objet du paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, ainsi que des travaux mis à la charge de l'État (service des voies navigables) à titre de subvention suivant le paragraphe 1er, alinéa B, du même article 23, seront successivement avancés à l'État, d'abord par la ville de Strasbourg, puis par le port autonome à partir du moment où il aura été constitué, déduction faite des fonds de concours versés directement au Trésor par le département du Bas-Rhin, en vertu de la délibération du conseil général de ce département en date du 29 septembre 1922, et par la chambre de commerce de Strasbourg, en vertu de la délibération de cette assemblée en date du 22 juin 1922.

L'exécution de cette obligation n'engage pas toutefois la ville de Strasbourg à faire à l'État des avances de fonds au-delà d'une somme totale de trente millions de francs (30.000.000 francs).

Pour se procurer les fonds nécessaires à ces avances, la ville de Strasbourg et le port autonome seront autorisés à émettre un emprunt ou des emprunts successifs amortissables en trente années au plus à dater de l'émission.

Les intérêts de ces emprunts seront exempts de la taxe sur le revenu des valeurs mobilières et les titres émis en représentation seront exempts du droit de timbre, des droits de transfert et de la taxe annuelle de transmission.

Les taux et conditions d'émission desdits emprunts seront fixés par décrets délibérés en conseil d'État sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre des finances et après avis de la ville de Strasbourg en ce qui concerne les emprunts émis par elle en vertu du présent article.

L'État remboursera à la ville de Strasbourg et au port autonome les annuités desdits emprunts. Il jouira de la faculté de rembourser par anticipation les sommes restant dues en capital.

Article 28.

Les biens apportés par la ville de Strasbourg au port autonome conformément à la présente convention seront supposés dans l'état où ils se trouvaient le 1er janvier 1921.

En conséquence, il sera établi un décompte comprenant, d'une part, les dépenses effectuées par la ville en vue de réaliser des extensions ou des améliorations et d'autre part, les recettes effectuées par la ville et correspondant à une diminution desdits biens, ce décompte s'étendra sur la période comprise entre le 1er janvier 1921 et la date de la remise des biens au port autonome.

Pendant toute cette période, la direction du port de Strasbourg continuera à contrôler, conformément aux dispositions de l'arrêté du commissaire général en date du 7 juillet 1919, le service des travaux et l'exploitation du port de Strasbourg, ainsi que les opérations concernant la vente ou la location des terrains, la modification, l'addition ou la suppression d'ouvrages, etc. visés à l'article 2 dudit arrêté.

Si les dépenses sont supérieures aux recettes, la différence sera versée par le port autonome à la ville de Strasbourg, si les recettes sont supérieures aux dépenses, la différence sera versée par la ville au port autonome.

Les paiements seront effectués, au choix du débiteur, soit immédiatement, soit par annuités calculées pour un amortissement de la dette en dix ans, les sommes restant dues portant intérêts à 6 pour 100.

Toutefois les deux entrepôts achetés par la ville de Strasbourg au cours de l'année 1921 n'entreront pas dans le décompte susvisé et feront l'objet d'un versement de l'État à la ville de Strasbourg, égal au prix de revient desdits entrepôts, compte tenu du prix d'achat et des frais et charges supportés par la ville, notamment la charge résultant de la dévalorisation des hypothèques consenties par elle.

Article 29. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

Les opérations de remise des biens visés aux articles 24 et 25 ci-dessus auront lieu au fur et à mesure des besoins du port autonome, à partir de sa constitution en présence d'un représentant de chacune des parties intéressées et feront l'objet d'états des lieux indiquant aussi exactement que possible l'état au moment de la remise des terrains, ouvrages, installations et outillages composant lesdits biens.

Le port autonome notifiera ses besoins à la ville, par lettre recommandée, et la remise des terrains devra intervenir dans le délai de trois mois, à partir de la susdite notification.

A chaque état des lieux seront annexés un plan complet et une description détaillée des terrains, ouvrages, installations et outillages, contenant tous les renseignements nécessaires pour permettre l'évaluation desdits biens.

Le cas échéant, au fur et à mesure de la remise au port autonome des biens appartenant à la ville de Strasbourg, celle-ci devra fournir tous documents, archives, comptabilité, etc., qui lui seraient réclamés par le port autonome.

À dater du jour de la remise, le port autonome de Strasbourg sera substitué à la ville de Strasbourg en ce qui concerne les bénéfices et charges des terrains, ouvrages, installations et outillages.

Article 30.

Pour l'exécution des travaux visés au paragraphe 2 de l'article 23 ci-dessus, ainsi que des travaux mis à la charge de l'État (service des voies navigables) à titre de subvention suivant le paragraphe premier, alinéa B, du même article 23, l'État s'engage et obligera les personnes qu'il chargera de cette exécution à employer par priorité, aux conditions du taux normal et courant des salaires, les ouvriers régulièrement inscrits à l'office de placement de la ville de Strasbourg.

Cette obligation sera, toutefois, considérée comme remplie, pour chaque entreprise de travaux, lorsque le nombre des ouvriers ainsi embauchés atteindra le quart du nombre total des ouvriers de l'entreprise.

Il reste entendu que pourront être embauchés au-delà de la proportion du quart des ouvriers provenant de l'office de placement, qui auront les aptitudes professionnelles nécessaires pour la bonne marche des travaux.

D'autre part, les ouvriers provenant dudit office de placement et qui se montreraient incapables ou indisciplinés seront congédiés.

TITRE IV.

Clauses diverses et transitoires.

Article 31.

Les bénéficiaires annuels du port autonome seront employés, en partie, dans les conditions ci-dessus définies, à l'exécution de versements à la ville de Strasbourg et à l'État en rémunération de leurs apports et, pour le surplus, à la constitution d'un fonds de réserve.

L'excédent de recettes du budget ordinaire, diminué, le cas échéant, de la somme nécessaire pour couvrir le déficit du budget extraordinaire, sera divisée en deux parts égales. La première part pour être versée, moitié à la ville et moitié à l'État, la seconde part pour être versée au fonds de réserve.

Toutefois, si en vertu de ces dispositions, le fonds de réserve, y compris les intérêts, se trouvait dépasser 20 millions de francs, l'excédent dudit fonds sur cette dernière somme serait reparti par moitié entre la ville et l'État.

Article 32. *(modifié par l'avenant du 21 novembre 1923 approuvé par la loi du 26 avril 1924)*

La ligne nouvelle visée à l'article 23 ci-dessus sera incorporée au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Seront incorporés au domaine public, géré par le port autonome, les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation remis au port autonome en application des dispositions des articles 24 et 25 de la présente convention, les parties de terre-pleins, occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terre-pleins reconnues nécessaires à la circulation et, notamment, en ce qui concerne le nouveau port, une bande continue d'au moins 20 mètres, à partir de l'arête des quais ou perrés, enfin, les digues de protection du port contre les inondations.

Seront incorporés, au domaine privé du port autonome, les autres terrains et ouvrages, ainsi que les installations et outillages, à lui remis par la ville de Strasbourg et par l'État, en application des articles 24 et 25 de la présente convention.

Ce domaine ne pourra être affecté, toutefois, soit par voie de location, soit par voie d'aliénations qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication.

Article 33.

Jusqu'au 1er janvier 1935, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port pourront être choisis en dehors du personnel des travaux publics, mais seulement parmi les candidats nés avant le 1er janvier 1895 et dans la proportion maximum de la moitié de l'effectif de chaque catégorie.

Au moment de la constitution du port autonome, le personnel (employés et ouvriers) qui se trouvera au service du port de la ville de Strasbourg passera au service du port autonome, si la demande en est faite, soit par la ville, soit par le port autonome.

Le statut appliqué audit personnel, au moment du passage, lui restera applicable, sauf accord contraire avec la ville de Strasbourg et avec les intéressés.

Article 34.

Les conditions d'exploitation des voies ferrées des quais feront l'objet, s'il y a lieu, entre les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et le port autonome, d'une convention spéciale qui sera soumise à l'homologation du ministre des travaux publics.

1.8 Premier avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la Ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

L'an 1923, le 21 novembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 12 avril 1922, D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont d'accord pour reconnaître que certaines modifications de forme doivent être introduites dans les articles 6, 17, 18, 20, 23, 29 et 32 de la convention susvisée.

En conséquence, ces articles seront libellés de la façon suivante :

.....

(Ces articles ont été intégrés dans le texte de la convention du 20 mai 1923

reproduit ci-dessus.) Sont reproduits ci-après les textes d'origine :

Article 6.

Les membres du conseil d'administration seront nommés ou désignés pour six ans ; ils seront rééligibles ; le renouvellement aura lieu par tiers, tous les deux ans, dans le cours du mois de décembre.

Lors de la constitution dudit conseil, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement desdites séries seront réglés par le sort.

Article 17.

Dans le cas où l'une des assemblées ou collectivités qui doivent être représentées au conseil d'administration n'aurait pas désigné ses délégués dans les délais qui seront fixés par le règlement

d'administration publique prévu à l'article 39 de la présente convention, il serait pourvu à cette désignation par un décret rendu sur la proposition du ministre intéressé.

Le conseil d'administration pourra être dissous sur le rapport ; du ministre des travaux publics, par un décret motivé rendu en conseil des ministres, après avis de la ville de Strasbourg. Il sera, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes. Un nouveau conseil, composé conformément aux prescriptions de l'article 5 ci-dessus, devra être formé dans un délai de trois mois.

Article 18.

Le régime qui sera institué au port de Strasbourg comme suite à la présente convention, ne pourra y être aboli que par une loi, qui réglera les dispositions relatives à la dévolution des biens du port autonome, ainsi que celles que pourra motiver le retour au régime antérieur.

Toutefois, et d'ores et déjà, il est entendu :

1 Qu'en cas d'abolition du régime d'autonomie, la ville de Strasbourg aura la faculté de reprendre possession des bassins actuels du Commerce et de l'Industrie ainsi que de la partie du port située entre le bassin aux pétroles actuel et le pont de la route du Rhin, avec toutes les installations y établies et tous les contrats y relatifs appartenant au port autonome, les conditions de cette reprise restant à débattre entre l'État et la ville ;

2 Qu'une convention sera passée entre l'État et la ville pour régler les conditions générales d'exploitation tant du port repris par la ville que du port formé par la partie restante du port autonome ; qu'en tout état de cause la circulation par terre, par fer et par eau devra être assurée, soit entre les deux ports, soit entre chacun des deux ports et l'extérieur, dans des conditions telles que les usagers d'un port ne soient pas, à ce point de vue, traités d'une manière moins favorable que les usagers de l'autre port.

Article 20.

Le programme des travaux d'extension du port de Strasbourg comprend l'exécution d'un bassin de jonction à niveau constant, de six nouvelles darses et d'un canal de circulation avec entrée directe sur le Rhin, du prolongement vers l'amont de la régularisation du Rhin en vue de l'accès de cette entrée, d'un bassin à pétroles, d'une gare de triage, des lignes de jonction entre cette gare et le réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et des voies ferrées nécessaires pour la desserte du port actuel et de ses extensions, ainsi que l'établissement d'entrepôts et d'outillages, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête en vertu de l'arrêté du préfet du Bas-Rhin en date du 4 novembre 1920.

Article 23.

§ 1er. - Les lignes reliant la gare de triage au réseau actuel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, ainsi que la gare de triage elle-même, et les lignes reliant ladite gare au port actuel et à ses extensions constituent une ligne nouvelle, dénommée : ligne Graffenstaden aux ports de Strasbourg, avec gare de triage intermédiaire et raccordement vers Cronembourg.

Les travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions seront exécutés par l'État (service des voies navigables), en ce qui concerne la première étape, et par le port autonome, en ce qui concerne les étapes ultérieures. Tous les autres travaux seront exécutés par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. La dépense, y compris la valeur des terrains, est évaluée à 78.350.000 francs, dont 67.350.000 francs pour la première étape et 11

millions de francs pour les étapes ultérieures ; elle sera répartie, conformément à l'article 10 de la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921, de la manière suivante :

Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine supporteront le cinquième de la dépense.

L'État supportera les quatre-cinquièmes de la dépense, déduction faite des subventions ci-après :

A - Les terrains remis gratuitement par la ville de Strasbourg pour l'assiette de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions ainsi que les terrains à elle appartenant destinés à servir d'assiette aux lignes de jonction entre la gare de triage et le réseau, dont la valeur est évaluée pour leur ensemble à 3.540.000 francs.

B - La dépense afférente aux travaux d'infrastructure de la gare de triage et des lignes reliant cette gare au port actuel et à ses extensions, évaluée à 9.510.000 francs pour la première étape qui sera réalisée par les soins et aux frais de l'État (service de la navigation) dans les conditions du paragraphe 2 ci-après du présent article et de l'article 27 ci-après ; à 300.000 francs, pour les étapes ultérieures qui seront réalisées par les soins et aux frais du port autonome, dans les conditions du paragraphe 3 ci-après du présent article.

C. - Et toute autre subvention éventuelle.

§ 2. - Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans la première étape seront exécutés par l'État et à ses frais, par exception à la règle générale prévue à l'article 2 ci-dessus.

Toutefois l'avis de la ville de Strasbourg avant la constitution du port autonome, ou l'avis du port autonome après sa constitution, sera demandé sur l'ordre de réalisation et sur les projets d'exécution desdits travaux, ainsi que sur les dispositions à prendre pour gêner le moins possible l'exploitation des ouvrages existants. La dépense correspondante est évaluée à 100.790.000 fr.

§ 3. - Les travaux autres que ceux faisant l'objet du paragraphe premier du présent article et compris dans les étapes ultérieures seront exécutés par le port autonome de Strasbourg sur les fonds dont il disposera, ou, à défaut, au moyen d'emprunts.

La dépense correspondante est évaluée à 67.700.000 fr.

Article 29.

Les opérations de remise des biens visés aux articles 24 et 25 ci-dessus auront lieu successivement en présence d'un représentant de chacune des parties intéressées et feront l'objet d'état de lieux indiquant aussi exactement que possible l'état, au moment de la remise, des terrains, ouvrages, installations et outillages composant lesdits biens.

À chaque état des lieux seront annexés un plan complet et une description détaillée des terrains, ouvrages, installations et outillages, contenant tous les renseignements nécessaires pour permettre l'évaluation desdits biens.

Le cas échéant, au fur et à mesure de la remise au port autonome des biens appartenant à la ville de Strasbourg, celle-ci devra fournir tous documents, archives, comptabilité, etc., qui lui seraient réclamés par le port autonome.

À dater du jour de la remise, le port autonome de Strasbourg sera substitué à la ville de Strasbourg en ce qui concerne les bénéfices et charges des terrains, ouvrages, installations et outillages.

Article 32.

La ligne nouvelle visée à l'article 23 ci-dessus sera incorporée au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Seront incorporés au domaine public géré par le port autonome les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation, les parties de terre-pleins occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terre-pleins reconnues nécessaires à la circulation, enfin les digues de protection du port contre les inondations.

Seront incorporés au domaine privé du port autonome les autres terrains et ouvrages, ainsi que les installations et outillages, à lui remis par la ville de Strasbourg et par l'État en application des articles 24 et 25 de la présente convention.

Ce domaine ne pourra être affecté, toutefois, soit par voie de location, soit par voie d'aliénation qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication.

1.9 Deuxième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

Approuvé par la loi du 14 juin 1939, J.O. du 17 juin.

L'an mil neuf cent trente, le 13 juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part,

Et le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal, en date du 29 avril 1929, D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont d'accord pour ajouter les alinéas suivants à l'article 24 de la convention du 20 mai 1923 annexée à la loi du 26 avril 1924 :

Le Port autonome de Strasbourg est substitué des terrains cédés.

(Ces alinéas ont été intégrés dans le texte de la convention du 20 mai 1923 reproduit ci-dessus.)

1.10 Troisième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la Ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

L'an mil neuf cent quatre-vingt-quatre, le 23 mai, Entre :

Le ministre des transports, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret en Conseil d'État,

D'une part, et

Le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 16 avril 1984, D'autre part, il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont convenues que la convention annexe de la loi du 26 avril 1924 relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port doit être complétée en son article 5 comme suit, par adjonction du 6. ci-après :

« 6. Trois représentants élus des salariés du port autonome, dont un représentant des ingénieurs, chefs de service et cadres administratifs, commerciaux ou techniques assimilés sur le plan de la classification. Chaque représentant de salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat ».

Le début de l'article 5 doit, en conséquence, être modifié comme suit :

« Le conseil d'administration sera composé de dix-huit membres, savoir : ... ».

(Est reproduit ci-après le texte d'origine de l'article 5 de la convention du 20 mai 1923 :)

Article 5.

Le conseil d'administration sera composé de quinze membres, savoir :

- 1 Six membres désignés par la ville de Strasbourg. La moitié au moins de ces membres devra être choisie, dans le conseil municipal ou hors du conseil municipal, parmi les personnalités suivantes : principaux usagers du port, principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, entrepreneurs ou agents d'entreprises de transports fluviaux, agents de sociétés concessionnaires d'outillages publics du port, entrepreneurs d'embarquement et de débarquement de marchandises, constructeurs de bateaux et tous spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation de ports ;
- 2 Six membres nommés par décret et comprenant un représentant de l'administration des finances, un représentant du réseau des chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port et quatre membres dont deux au moins choisis parmi les personnalités exerçant les professions énumérées au paragraphe précédent ;
- 3 Un membre désigné par la chambre de commerce de Strasbourg ;
- 4 Un membre désigné par le conseil général du département du Bas-Rhin ;
- 5 Un ouvrier du port nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, et choisi sur une liste de candidats présentés par les syndicats d'ouvriers et chefs d'équipe ou contremaîtres prenant part à l'exécution matérielle des travaux publics de manutention des marchandises sur les quais du port.

1.11 Quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan des Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port

L'an 1992, le 23 septembre,

Entre le secrétaire d'État aux transports routiers et fluviaux, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, D'une part,

Et le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 29 juin 1992, D'autre part,

Après avoir préalablement exposé que, par un Accord signé à Strasbourg le 23 septembre 1992 le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg sont convenus :

- qu'afin de poursuivre les relations de coopération existantes entre les deux ports et dans le cadre de leurs statuts respectifs d'établissements publics le port autonome de Strasbourg sera représenté au conseil d'administration du port de Kehl à raison de trois représentants désignés par le port autonome, et que le port de Kehl sera représenté au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg à raison de trois représentants désignés par le port de Kehl ;
- qu'un coordinateur pourra être désigné d'un commun accord par les conseils d'administration du port autonome de Strasbourg et du port de Kehl pour faciliter les relations de coopération entre les deux établissements portuaires ;
- que les modalités d'application de l'Accord ci-dessus mentionné pourront faire l'objet, en tant que de besoin, d'arrangements administratifs ou techniques entre les deux établissements portuaires avec l'accord préalable de leurs autorités de tutelle respectives, il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont convenues que la convention annexe de la loi du 26 avril 1924 relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port doit être complétée en son article 5 comme suit, par adjonction du 7 ci-après :

« 7. Trois membres, représentants du port de Kehl, désignés par le port de Kehl. » Le début de l'article 5 doit, en conséquence, être modifié comme suit :

« Le conseil d'administration sera composé de vingt et un membres, savoir : ...»

Les parties conviennent enfin que la validité du présent avenant cesse de plein droit en cas de dénonciation de l'Accord susmentionné du 23 septembre 1992.

Chapitre 2. Dispositions réglementaires particulières au port autonome de Strasbourg

2.1 Prises de participations financières des ports autonomes de Paris et de Strasbourg : arrêté du 19 septembre 2012

Le ministre de l'économie et des finances, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, et le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le décret du 27 septembre 1925 modifié relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg ;
Vu le décret n° 69-535 du 21 mai 1969 modifié portant application de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au Port autonome de Paris ;
Vu le décret n° 2012-669 du 4 mai 2012 relatif au Port autonome de Paris et portant diverses dispositions en matière portuaire,
Arrêtent :

Article 1

Le seuil mentionné à l'article 28 du décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg est fixé à 500 000 euros

Article 2

Le seuil mentionné à l'article 21 bis du décret n° 69-535 du 21 mai 1969 portant application de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au Port autonome de Paris est fixé à 500 000 euros.

2.2 Décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg (texte consolidé au 12 avril 2014)

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la guerre, du ministre des travaux publics et du ministre des finances,

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port, et notamment l'article 11 ainsi conçu :

"Un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des travaux publics et du ministre des finances, après enquête et consultation de la ville de Strasbourg, déterminera les conditions d'application de la présente loi" ;

Le conseil d'État entendu,

Décète :

Article 1

Le port autonome créé par la loi du 26 avril 1924 est constitué sous le régime administratif déterminé par ladite loi et par la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, désignée par la suite sous le nom de convention annexe, et par l'avenant en date du 21 novembre 1923 à cette convention annexe, désigné par la suite sous le nom d'avenant annexe, dans les conditions déterminées par le présent décret.

Circonscription du Port autonome de Strasbourg (Article 2)

Article 2

La circonscription du port autonome comprend :

1.À Strasbourg, les terrains délimités, à l'Est, par le Rhin.

Au Sud, par les limites d'emprise du domaine public des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, entre les points kilométriques 7. 850 et 6. 960 de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl.

Au Sud et à l'Ouest, par les limites d'emprise Nord de la route nationale n° 4.

Au Nord, par la limite d'emprise Sud du canal de jonction depuis la route nationale n° 4 jusqu'au Petit-Rhin, puis par l'entrée commune des bassins du Commerce et de l'Industrie du port du Rhin.

Sont toutefois exclus de la circonscription du port autonome :

a) Le Petit-Rhin dans sa traversée de la circonscription, y compris les digues actuelles de protection ;

b) Le chemin rural désigné sous le nom de route de la porte de Kehl.

Les limites de cette circonscription sont teintées en rose sur le plan n° 1 annexé au présent décret (annexe non reproduite).

Les parcelles 82 / 18 et 81 / 17, section 60, Neudorf, du plan cadastral de la ville de Strasbourg (parcelle 10 du domaine militaire), entreront dans la circonscription du port autonome du jour de leur remise par l'Etat audit port.

2.A Lauterbourg, les terrains, chantiers et installations qui sont la propriété de la ville de Strasbourg dans cette commune.

Les limites de ces terrains, chantiers et installations sont teintées en rose sur le plan n° 2 annexé au présent décret (annexe non reproduite).

Seront ultérieurement incorporés dans la circonscription du port autonome

a) Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux de la première étape visée à l'article 4 de la loi du 26 avril 1924. les terrains sur lesquels auront été exécutés lesdits travaux, à l'exclusion de l'emprise du prolongement du chemin rural désigné sous le nom de route de la porte de Kehl ;

b) Au fur et à mesure des besoins du port autonome, les terrains nécessaires à l'exécution des travaux des étapes ultérieures, visées à l'article 4 de la loi du 26 avril 1924, qui auraient été autorisés par décret, comme il est prévu à l'article 5 de ladite loi.

En cas de classement ultérieur comme voies urbaines ou chemins vicinaux de routes se trouvant dans la circonscription du port autonome, celui-ci remettra gratuitement à la ville l'assiette des voies en question ainsi que les ouvrages d'art qui en font partie.

Le ministre des travaux publics pourra à toute époque, et lorsqu'il en reconnaîtra l'utilité, modifier par arrêté les limites fixées au présent article, lorsque cette modification consacrera un accord intervenu entre le port autonome, la ville de Strasbourg et les services publics intéressés.

Remise des biens (Article 3)

Article 3

Les règles applicables aux remises à effectuer par l'Etat au port autonome sont celles auxquelles l'article 29 (nouveau) de l'avenant annexe soumet les remises à effectuer par la ville au port autonome.

L'inscription au livre foncier des mutations de propriété résultant des remises effectuées tant par l'Etat que par la ville de Strasbourg est faite à la diligence du port autonome.

Au moment de la remise, la ville indiquera les conduites d'eau et les égouts intéressant les services municipaux qui resteront sa propriété, ainsi que les conduites des égouts qui, bien que remis au port autonome, resteront utilisés par la ville pour les besoins de ses services publics.

Classement des différentes parties de la circonscription (Article 4)

Article 4

Des décisions du ministre des travaux publics classent les biens entrant dans la circonscription du port autonome, soit dans le domaine public géré par le port autonome, soit dans le domaine public géré par les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, soit dans le domaine privé du Port Autonome, dans les conditions de l'article 9 de la loi du 26 avril 1924 et de l'article 32 (texte nouveau) de l'avenant annexé.

Dans les limites de sa circonscription, les terrains du port autonome appartenant au domaine public continuent à faire partie de ce domaine.

Aucun déclassement et aucune désaffectation ne pourront avoir lieu qu'après accord entre le ministre des travaux publics, le ministre des finances et le conseil d'administration.

Occupation temporaire du domaine public et police de la pêche (Article 5)

Article 5

Les occupations temporaires du domaine public géré par le port autonome sont autorisées par le directeur du port.

Le conseil d'administration fixe les conditions financières de ces occupations.

Les eaux du domaine public comprises dans la circonscription du port autonome sont, au point de vue de la police de la pêche, régies par les mêmes règles et placées sous la surveillance des mêmes services que les eaux des voies navigables (Rhin ou canaux) avec lesquelles elles communiquent librement.

Les recettes à provenir de l'exploitation de la pêche appartiennent au port autonome.

Conditions à remplir par les administrateurs du port (Article 6)

Article 6 (Modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 1 et Modifié par Décret n°84-413 du 30 mai 1984 art. 2, v. init.)

Les représentants des salariés au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg sont élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983

relative à la démocratisation du secteur public. Ces représentants bénéficient du statut défini au chapitre 111 du titre II de ladite loi.

Les membres du conseil d'administration autres que ceux élus par les salariés et ceux, représentants du port de Kehl et désignés par celui-ci, visés au 7 de l'article 5 de la convention annexée à la loi du 26 avril 1924, doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques et politiques. Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues à l'article 15 de la loi du 26 juillet 1983 précitée.

Désignation des membres du conseil d'administration (Article 7)

Article 7

Modifié par Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

La ville de Strasbourg, le conseil général du Bas-Rhin et la chambre de commerce de Strasbourg portent à la connaissance du ministre chargé des transports les noms des personnes qu'ils proposent pour faire partie du conseil d'administration.

Pour la nomination par décret de tout membre du conseil d'administration à choisir parmi les personnalités exerçant les professions énumérées au 1 de l'article 5 de la convention annexe, le ministre chargé des transports provoque l'avis de la chambre de commerce de Strasbourg.

Les membres du conseil d'administration, autres que ceux désignés par le port de Kehl, adressent à l'inspecteur général du contrôle, dans les quinze jours suivant leur nomination ou désignation, une déclaration mentionnant :

1° Les fonctions exercées par eux-mêmes et leurs conjoints non séparés de corps ou les personnes avec lesquelles elles sont liées par un pacte civil de solidarité, dans les sociétés ou organismes susceptibles, du fait de leur secteur d'activité, de conclure des conventions avec le port autonome de Strasbourg ;

2° La liste et le nombre des actions et droits sociaux représentant au moins un vingtième du capital ou des droits de vote, possédés par eux-mêmes, leurs conjoints et enfants mineurs non émancipés dans les mêmes sociétés ou organismes.

Tout membre n'ayant pas souscrit cette déclaration dans le délai prescrit fait l'objet, de la part de l'inspecteur général, d'une demande écrite l'invitant à la produire dans un délai de quinze jours. Faute d'avoir produit sa déclaration dans ce nouveau délai, ce membre est réputé démissionnaire du conseil d'administration.

Chaque année, l'inspecteur général demande aux membres du conseil d'administration de lui signaler toute modification affectant les éléments mentionnés dans cette déclaration.

L'inspecteur général communique à l'autorité chargée du contrôle économique et financier les déclarations remplies par les membres du conseil ainsi que les modifications qui y sont apportées.

NOTA :

Conformément à l'article 16, I du décret n° 2019-178 du 8 mars, ces dispositions s'appliquent à l'expiration des mandats en cours.

Désignation des membres du bureau (Article 8)

Article 8

Modifié par Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Les candidats aux fonctions de membre du bureau doivent, au moins trois jours ouvrables avant la séance du conseil au cours de laquelle il doit être procédé à l'élection du bureau, se faire connaître auprès de l'inspecteur général du contrôle et lui transmettre la déclaration mentionnée à l'article 7. Faute pour les candidats d'avoir observé ces formalités, leur candidature est irrecevable.

Préalablement au vote, l'inspecteur général informe le conseil d'administration de ce qu'un candidat, s'il venait à être élu, lui paraîtrait susceptible de s'exposer, dans ses fonctions de membre du bureau, à l'application des dispositions de l'article 432-12 du code pénal.

NOTA :

Conformément à l'article 16, I du décret n° 2019-178 du 8 mars, ces dispositions s'appliquent à l'expiration des mandats en cours.

Remplacement individuel (Article 9)

Article 9

Modifié par Décret n°84-413 du 30 mai 1984 art. 3, v. init.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil d'administration les membres qui ont perdu la qualité en laquelle ils ont été désignés ou nommés. Les membres du conseil autres que les représentants des salariés qui, sans motif légitime, se sont abstenus de se rendre à trois convocations consécutives sont déclarés démissionnaires par le conseil d'administration.

Les vacances par décès, démissions, expiration du mandat, et pour toutes autres causes, sont portées d'urgence par le président du conseil d'administration à la connaissance du ministre des travaux publics. Celui-ci prend les mesures nécessaires pour assurer le remplacement pendant le temps restant à courir sur la durée de leur mandat, des membres qui ont cessé de faire partie du conseil, Ce remplacement est effectué suivant les mêmes règles que la nomination des membres disparus, selon la catégorie de ces derniers. Le ministre notifie au président les noms des nouveaux membres.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, le remplacement des administrateurs représentant les salariés est assuré dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983.

Renouvellement du conseil par tiers (Article 10)

Article 10

Modifié par Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1

Modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 3

Modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 4

La règle du renouvellement par tiers tous les deux ans, prévue à l'article 6 de la convention annexe pour les membres du conseil d'administration nommés ou désignés, n'est pas applicable aux représentants des salariés qui font l'objet d'une unique élection tous les six ans ni aux membres représentants du port de Kehl. Pour le renouvellement par tiers des autres membres du conseil, chacune des trois séries prévues à l'article 6 de la convention annexe comprend :

- deux membres désignés par la ville de Strasbourg ;
- deux membres nommés par décret ;
- le membre désigné par le conseil général, ou le membre désigné par la chambre de commerce, ou le membre désigné par le conseil régional de la région Alsace.

La répartition nominale des membres du conseil entre les séries et l'ordre de renouvellement de ces séries sont réglés par le sort dans les trois mois de la constitution du conseil d'administration.

Trois mois avant l'expiration des mandats, le président saisit le ministre des travaux publics qui provoque la désignation ou la nomination des nouveaux membres, suivant les règles établies pour la désignation et la nomination des premiers membres.

Bureau (Article 11)

Article 11

Modifié par Décret n°94-286 du 12 avril 1994 - art. 2

Aussitôt après sa formation, le conseil d'administration se réunit sur la convocation et sous la présidence d'un délégué du ministre des travaux publics assisté du directeur du port autonome de Strasbourg ; il élit immédiatement un président, un vice-président et un secrétaire, choisis parmi ses membres.

Les mandats des membres du bureau n'expirent qu'avec leurs mandats de membres du conseil d'administration. S'ils sont désignés ou nommés à nouveau membres du conseil, ils peuvent être réélus.

Le conseil d'administration peut adjoindre au secrétaire des secrétaires auxiliaires pris en dehors de ses membres qui assistent aux séances sans participer aux délibérations.

Règlement intérieur (Article 12)

Article 12

Modifié par Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

Ce règlement fixe les règles de fonctionnement du conseil d'administration et du bureau, ainsi que la liste des décisions qui peuvent, par délégation du conseil d'administration, être adoptées par le bureau ou le directeur. Cette délégation ne peut porter sur l'exercice des compétences dévolues au conseil par les articles 11, 12, 13, 13 bis, 21, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 34 au-dessus d'un seuil qu'il fixe, 37, 39, 40.

Le règlement intérieur peut également prévoir, pour l'exercice des compétences pouvant être déléguées au bureau, qu'il sera fait recours, en cas d'urgence, à une procédure de consultation écrite du conseil d'administration, ratifiée à sa plus proche séance.

Le règlement intérieur est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports.

Publication des actes (Article 12 bis)

Article 12 bis

Création Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Les actes de nature réglementaire pris par le conseil d'administration et le directeur sont publiés par voie d'inscription dans un registre mis à la disposition du public au siège du port autonome et par voie électronique. L'inscription est attestée par le directeur.

Fonctionnement du conseil (Article 13)

Article 13

Modifié par Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

Les séances du conseil d'administration ont lieu à Strasbourg. Toutefois lorsque les circonstances l'exigent ces assemblées peuvent pour une séance déterminée, désigner un autre lieu de réunion.

Le conseil 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 trois jours d'intervalle et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre des membres présents.

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

Tout membre du conseil d'administration peut, par mandat spécial, déléguer à un autre membre la faculté de voter en son lieu et place sur les questions portées à l'ordre du jour. Un membre ne peut être mandataire que d'un seul de ses collègues.

Il est voté au scrutin secret quand il s'agit de procéder à une nomination ou présentation. Dans ces deux cas, si après deux tours de scrutin aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. A égalité de voix, l'élection est acquise au plus âgé.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire, ils font mention des personnes présentes et représentées.

Le directeur assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration.

Le remboursement des frais prévus à l'article 9 de la convention annexe est effectué sur états appuyés de toutes les justifications utiles ou suivant un tarif fixé par les ministres des travaux publics et des finances et après examen des propositions du conseil d'administration.

Les dispositions des articles R. 5312-20 et R. 5312-21 du code des transports relatives aux obligations déontologiques des membres du conseil de surveillance des grands ports maritimes s'appliquent aux membres du conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg. Les fonctions de commissaires du Gouvernement et d'autorité chargée du contrôle économique et financier sont assurées respectivement par l'inspecteur général du contrôle et par le commissaire-contrôleur.

Transaction (Article 13 bis)

Article 13 bis

Création Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Le conseil d'administration approuve les transactions prévues aux articles 2044 et suivants du code civil, lorsque leur montant est supérieur à un seuil qu'il fixe.

Fonctions du président (Article 14)

Article 14

Le président du conseil d'administration exerce un contrôle permanent sur le personnel et sur la gestion des affaires du port.

Il veille à l'exécution des décisions prises par le conseil.

Il prépare le rapport que le conseil d'administration doit présenter chaque année sur la situation du port et l'état des différents services.

Le rapport du conseil, accompagné d'un extrait du procès-verbal de la discussion, est adressé avant le 1er avril à chacun des ministres des travaux publics et des finances.

En cas d'absence ou de tout autre empêchement, le président du conseil d'administration est provisoirement remplacé dans la plénitude de ses fonctions par le vice-président, ou, à son défaut, par un membre désigné par le conseil.

Dans tous les cas où les intérêts du président du conseil d'administration se trouvent en opposition avec ceux du port, le conseil d'administration désigne un autre de ses membres pour représenter le port soit en justice, soit dans les contrats.

Fonctions du directeur du port autonome (Article 15)

Article 15

Modifié par Décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Le directeur du port autonome exerce les attributions qui lui sont conférées par l'article 15 de la convention annexe ou qui lui sont spécialement déléguées par le conseil.

En cas d'absence, il est remplacé dans ses fonctions par l'ingénieur en chef du port quand celui-ci n'est pas directeur.

Lorsque l'ingénieur en chef cumule ses fonctions avec celle de directeur du port, il est remplacé en cas d'empêchement par un ingénieur du port désigné à l'avance par le ministre des travaux publics après avis du conseil d'administration.

Au cas où l'absence du directeur se prolongerait, un directeur intérimaire pourrait être désigné dans les mêmes conditions que le directeur, sur l'initiative soit du ministre des travaux publics, soit du conseil d'administration.

Le directeur donne, dans la circonscription du port autonome, sur l'avis conforme de l'ingénieur en chef de la navigation, les autorisations nécessaires en vertu des règlements en vigueur pour établir des constructions ou autres installations dans la zone d'inondation du Rhin. En cas de désaccord entre le directeur du port et l'ingénieur en chef de la navigation, il est statué définitivement par le ministre des travaux publics.

Le directeur peut déléguer sa signature aux agents placés sous son autorité dans les limites et selon les conditions fixées par le conseil d'administration.

Personnel du port autonome (Article 16)

Article 16

Les émoluments du personnel du port autonome nommé par le directeur dans les conditions de l'article 15 de la convention annexée à la loi du 26 avril 1924, ainsi que les indemnités et gratifications qui peuvent lui être allouées, sont fixés par le conseil d'administration, compte tenu des dispositions du paragraphe 6 de l'article 15 de la convention annexée à la loi susvisée du 26 avril 1924.

Les dispositions suivantes s'appliquent à chacune des catégories ci-après du personnel :

Fonctionnaires et agents de l'État

Les notes et propositions d'avancement, et, le cas échéant, les propositions de mesures disciplinaires concernant les fonctionnaires ou agents de l'État mis à la disposition de l'administration du port, comme il est dit à l'article 15, alinéa 5, de la convention annexe, sont établies par les chefs de service compétents.

Pour ceux qui appartiennent au cadre de l'administration des travaux publics, ces notes et propositions sont transmises au ministère des travaux publics par l'inspecteur général du contrôle.

Pour les agents appartenant à d'autres administrations publiques, les mêmes dispositions sont prises par le ministre dont ils relèvent en conformité des règlements des corps auxquels ils appartiennent.

Les ingénieurs et agents détachés au service du port peuvent, en sus de leurs attributions normales, être chargés par le ministre des travaux publics d'autres services ne relevant pas du port autonome.

Personnel municipal

Le statut appliqué au personnel qui se trouvera au service du port de la ville de Strasbourg au moment de son passage au service du port autonome dans les conditions visées au deuxième alinéa de l'article 33 de la convention annexe lui restera applicable, sauf entente contraire avec la ville de Strasbourg et avec les intéressés.

Les pensions à allouer au personnel (employés et ouvriers) passé au service du port autonome en exécution de l'article 33, alinéa 2, de la convention annexe, sont payées par la ville et par le port autonome au prorata de la durée respective des services des agents à la ville et au port autonome.

Autres agents

Le port autonome établit le statut des autres agents en se conformant à la législation en vigueur.

Personnel chargé des travaux (Article 17)

Article 17

L'ingénieur en chef, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port sont pris dans le personnel du ministère des travaux publics; leurs traitements et indemnités réglementaires sont

imputés sur le budget du ministère des travaux publics et remboursés par le port autonome à titre de fonds de concours.

Toutefois, jusqu'au 1er janvier 1935, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port peuvent être choisis en dehors du personnel des travaux publics, mais seulement parmi les candidats nés avant le 1er janvier 1895 et dans une proportion qui n'excédera pas la moitié de l'effectif de chaque catégorie: leurs traitements et indemnités réglementaires sont payés par le port autonome; ils sont administrés par l'ingénieur en chef, sous le contrôle du ministre des travaux publics.

Travaux neufs du port autonome (Article 18)

Article 18

Les travaux d'extension ou d'amélioration autres que ceux visés à l'article 3 de la loi du 26 avril 1924 et devant entraîner des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port, ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat, sont autorisés conformément aux lois en vigueur, c'est-à-dire, selon leur importance, par une loi ou par un décret rendu en conseil d'État, après avis du ministre des finances.

Les projets d'exécution de ces travaux sont soumis à la ville de Strasbourg, qui dispose d'un délai de trois semaines pour donner son avis, en ce qui concerne toutes les questions d'urbanisme se rattachant à ces travaux. Passé ce délai, la ville est considérée comme ayant donné un avis favorable.

Les projets d'exécution de ces travaux sont soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Services assurés par le port (Article 19)

Article 19

Le port autonome est chargé de tous les services publics d'exploitation du port assuré par la ville de Strasbourg.

Le port autonome peut, sur sa demande, être chargé, par le ministre des travaux publics, d'autres services d'exploitation du port. Le ministre fixe les règles de fonctionnement de ces services.

Dans le cas où certains services publics sont insuffisamment assurés, le ministre des travaux publics peut les distraire temporairement des attributions du port autonome.

Date d'application du régime de l'autonomie (Article 20)

Article 20

Le port autonome de Strasbourg est effectivement constitué par la première réunion du conseil d'administration; il entre en fonctionnement à la date fixée par le ministre *des* travaux publics et au plus tôt deux mois après la première réunion du conseil d'administration.

Les biens, outillages, services et bénéfices visés à l'article 24 de la convention annexe sous le n° 2, a et b. et à l'article 25 de ladite convention, compris ou à comprendre dans la circonscription du port autonome, sont soumis au régime de l'autonomie à dater de leur remise à ce port.

À partir de cette remise, le remplacement des ouvrages, bâtiments, matériels, leur entretien et leur réparation dans toute la mesure utile aux besoins dit port autonome incombent à cet organisme.

Budget (Article 21)

Article 21

Modifié par Décret n°2012-1247 du 7 novembre 2012 - art. 72

Sous réserve des dispositions du présent décret, le port autonome est soumis aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique à l'exception des 1° et 2° de l'article 175, des articles 178 à 185, 204 à 208 et 220 à 228.

Les délibérations portant sur le budget et le compte financier sont exécutoires dans les conditions prévues par le titre III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Dépenses obligatoires (Article 22)

Article 22

Si les prévisions d'un budget ne suffisent pas pour faire face aux dépenses obligatoires d'entretien et de réparations ou aux dettes exigibles, les crédits nécessaires y sont inscrits d'office par le ministre des travaux publics.

À défaut de disponibilités suffisantes, soit sur les excédents de recette, soit sur les crédits pour dépenses imprévues soit en ce qui concerne le budget extraordinaire sur le fonds de réserve prévu à l'article 31 de la convention annexe, le conseil d'administration est mis par le ministre en demeure de créer les ressources nécessaires pour faire face au paiement des dépenses inscrites d'office.

Faute par le conseil de se conformer à cette mise en demeure, il y est pourvu au moyen des taxes dont la perception au profit du port autonome est autorisée par les lois.

Faute de mandatement d'une dépense obligatoire ou d'une dette exigible, il y est pourvu par le ministre des travaux publics après mise en demeure.

Exercices budgétaires (Article 23)

Article 23

La période d'exécution du budget s'étend :

- Jusqu'au 31 janvier, pour l'achèvement des services du matériel qui n'auraient pu être terminés avant le 31 décembre ;
- Jusqu'au dernier jour de février, pour la liquidation et le recouvrement des droits acquis et pour l'émission des mandats ;
- Jusqu'au 31 mars, pour le paiement des dépenses.

Comptes (Article 24)

Article 24

Les comptes d'administration sont présentés par le directeur et arrêtés par le conseil d'administration dans les mêmes formes que les budgets. Ils sont accompagnés du rapport prévu à l'article 14 ci-dessus.

Les comptes de gestion de l'agent comptable sont soumis au conseil en même temps que les

comptes d'administration. Ils indiquent la distinction, par exercice, des faits de recettes et de dépenses.

Formes des budgets et comptes (Article 25)

Article 25

Les formes des budgets et des comptes, la tenue des écritures administratives et comptables, la nomenclature des pièces justificatives des dépenses. sont déterminées par des arrêtés pris de concert par le ministre des travaux publics et le ministre des finances à la diligence du ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration du port autonome.

Fonds de réserve (Article 26)

Article 26

Le fonds de réserve prévu à l'article 31 de la convention annexe est employé en rentes nominatives, valeurs du Trésor ou valeurs garanties par l'Etat.

Les prélèvements à effectuer sur ce fonds sont décidés par délibération du conseil d'administration, sur la proposition du directeur, appuyée de l'avis du commissaire des comptes.

Fonds libres (Article 27)

Article 27

Modifié par Décret du 23 novembre 1933, v. init.

Les fonds libres du port sont obligatoirement versés en compte courant au Trésor. Ils portent intérêt dans les conditions déterminées par le ministre des finances pour les fonds libres des communes.

Toutefois, les fonds d'emprunts réalisés et momentanément sans emploi peuvent être placés dans les conditions fixées par l'article 26 ci-dessus pour le fonds de réserve.

Il en est de même pour les fonds provenant d'aliénation du domaine privé et momentanément sans emploi.

Participations (Article 28)

Article 28

Modifié par le décret n°2012-669 du 4 mai 2012 - art. 30

Les revenus provenant des participations industrielles prises par la ville de Strasbourg et remises au port autonome en exécution des dispositions de l'article 24 de la convention annexe sous 2. b) ainsi que les revenus de toutes autres participations qui seraient prises par le port autonome, sont considérés comme des produits de location et versés en recette au budget ordinaire.

Le Port autonome de Strasbourg peut prendre, céder ou étendre des participations financières, minoritaires ou majoritaires, dans des personnes morales dont l'activité concourt, à l'intérieur de la circonscription du port, à son développement ou à sa modernisation.

Lorsque les prises, cessions ou extensions de participations financières dépassent un seuil fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des ports fluviaux, de l'économie et du budget, elles sont soumises à l'approbation préalable de ces ministres. Cette approbation est réputée acquise à défaut d'opposition de l'un d'entre eux notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date la plus tardive de réception par ces derniers de la demande d'approbation.

Commissaire contrôleur (Article 29)

Article 29

Modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.

Il est institué un commissaire contrôleur nommé par arrêté du ministre des finances et des affaires économiques, après avis du conseil d'administration du port autonome.

Fonctions du commissaire contrôleur (Article 30)

Article 30 Modifié par Décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1 et Modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.

Le commissaire contrôleur a tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place. Il assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration.

Le projet de budget et toutes les affaires intéressant l'administration financière du port sont portés à sa connaissance.

Il est destinataire des dossiers concernant les affaires pour lesquelles le bureau est amené à se prononcer par délégation du conseil d'administration.

Engagements de dépenses (Article 31)

Article 31 Modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init. et Modifié par Décret du 23 novembre 1933, v. init.

Tous les projets de marchés, contrats et décisions engageant des dépenses nouvelles sont soumis par le directeur à l'avis du commissaire contrôleur.

Il ne peut être passé outre à l'avis défavorable du commissaire contrôleur que par décision du conseil d'administration.

L'avis du commissaire contrôleur n'est pas obligatoire pour les dépenses permanentes considérées comme engagées dès le début de l'exercice et pour les dépenses pour lesquelles, à raison de leur montant, il peut être suppléé aux marchés écrits par des achats, sur simple facture, par application du décret du 6 avril 1942 et des décrets ultérieurs ; en outre, en cas d'urgence, le directeur peut, exceptionnellement, engager des dépenses strictement indispensables, sans attendre l'avis favorable

du commissaire contrôleur ; dans ces deux derniers cas, le directeur informe sans retard, le commissaire contrôleur des dépenses qui ont été engagées sans son avis préalable.

Les propositions des services du port ayant pour conséquence d'engager des dépenses nouvelles sont soumises au directeur et ne peuvent recevoir un commencement d'exécution sans que le directeur ait donné son approbation, après avoir, s'il y a lieu, obtenu l'avis favorable ou le visa du commissaire contrôleur.

Carnet des dépenses engagées (Article 32)

Article 32 Modifié par Décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.

Tout engagement de dépense est immédiatement communiqué par le directeur à l'agent comptable qui en prend note sur un registre spécial tenu pour chaque exercice par chapitre ou article du budget.

Le carnet des dépenses engagées relate d'une part, les crédits ouverts par le budget et les divers actes rectificatifs, et, d'autre part :

1. Les dépenses permanentes considérées comme engagées dès le 1er janvier ;
2. Les dépenses éventuelles résultant d'un engagement antérieur au 1er janvier ;
3. Les dépenses engagées dans le courant de l'année au fur et à mesure des actes qui les édictent.

Les remboursements ou reversements susceptibles d'atténuer les dépenses engagées sont mentionnés, pour mémoire, dans une colonne distincte.

Les faits de nature à modifier, en plus ou en moins, les évaluations primitives, donnent lieu à des inscriptions complémentaires ou rectificatives.

Situation trimestrielle (Article 33)

Article 33 Modifié par le décret n°52-1225 du 10 novembre 1952 art. 1, v. init.

A la fin de chaque trimestre, le directeur présente au conseil d'administration, en même temps que la situation des crédits des chapitres pour le dernier mois, un tableau des suppléments de crédits que l'état des engagements de dépenses peut rendre nécessaires en cours d'exercice.

L'état de la situation des dépenses engagées au 31 décembre de la dernière année expirée est présenté au conseil d'administration en même temps que le projet de budget.

Ordonnancement (Article 34)

Article 34

Les dépenses sont ordonnancées par le directeur, qui remet au conseil d'administration, au commencement de chaque trimestre, l'état des mandats de paiement délivrés par lui au cours du précédent trimestre.

L'ingénieur en chef du port continuera à mandater les dépenses de toute nature directement imputables sur le budget du ministère des travaux publics.

Marchés (Article 35)

Article 35

Pour l'approbation des marchés de travaux et de fournitures passés par le directeur dans les conditions du dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 avril 1924, le conseil d'administration est substitué au ministre. Dans tous les cas où l'intervention de celui-ci est prévue Par décret du 18 novembre 1882 (1).

NOTA :

(1) Remplacé par le code des marchés Publics institué par le décret 64-729 du 17 juillet 1964 portant codification des textes réglementaires relatifs aux marchés Publics.

Taxes d'usage (Article 36)

Article 36 Modifié par le décret n°2019-178 du 8 mars 2019 - art. 14

Aucune redevance d'usage ne peut être perçue au profit du port autonome que conformément à des tarifs arrêtés par le conseil d'administration, après avis du directeur du port autonome, dans les limites fixées par les lois, règlements ou actes de concession.

Toute institution et toute modification des tarifs du port sont portées à la connaissance du public, par des affiches ou tout moyen de communication électronique, quinze jours à l'avance.

Toutefois, les abaissements des tarifs peuvent être rendus immédiatement applicables, si le conseil d'administration le décide après avis du directeur du port autonome.

Aucune redevance ne peut être relevée qu'après un mois au moins d'application.

La perception des redevances doit être faite sans faveur, d'une manière générale, pour tous ceux qui remplissent les mêmes conditions. Toute convention contraire à cette disposition est nulle de plein droit, réserve faite toutefois des contrats qui auraient été passés par la ville antérieurement à la constitution du port autonome et des traités qui pourraient intervenir entre le conseil d'administration et l'Etat dans l'intérêt des services publics.

Emprunts (Article 37)

Article 37 Modifié par le décret n°2020-68 du 30 janvier 2020 - art. 39

Les emprunts que le conseil d'administration contracte, en dehors de ceux de l'article 27 de la convention annexe, peuvent être réalisés soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique avec faculté d'émettre des obligations au porteur, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations ou du crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

NOTA :

Conformément à l'article 42 du décret n° 2020-68 du 30 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur le 1er février 2020. Les demandes de décisions administratives individuelles présentées avant cette date demeurent soumises aux dispositions applicables à la date de leur présentation.

Contrôle (Article 38)

Article 38 Modifié par le décret n°2007-38 du 9 janvier 2007 - art. 1

Le contrôle prévu à l'article 16 de la convention annexe est assuré pour l'ensemble des opérations du conseil d'administration par un inspecteur général des ponts et chaussées désigné par le ministre des travaux publics pour procéder en son nom et sous son autorité à toutes les constatations nécessaires.

Des missions de contrôle peuvent être confiées dans les mêmes conditions à des membres du conseil général des ponts et chaussées, à des fonctionnaires du contrôle de l'exécution du budget et à tout autre fonctionnaire du ministère des travaux publics, par des arrêtés du ministre des travaux publics, qui sont notifiés au conseil d'administration et qui définissent limitativement les opérations sur lesquelles doit porter le contrôle.

Ces contrôleurs, s'ils ne sont pas placés sous les ordres de l'inspecteur général du contrôle, agissent de concert avec lui et ont les mêmes attributions que lui pour l'exécution de leur mission.

L'inspecteur général du contrôle correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil d'administration et avec le directeur du port. Il vérifie sur place au moins une fois par an le fonctionnement de tous les services du port.

Au cours de cette opération, il inspecte le personnel du ministère des travaux publics attachés au port et visite les bureaux des ingénieurs et les chantiers de travaux.

Il prend connaissance des projets en préparation ou en cours d'exécution.

Il a le droit de prendre connaissance sans déplacement, à toute époque, des procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration et du bureau, des registres, écritures et correspondance des fonctionnaires et agents du port, et généralement de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive du port.

Le contrôle des voies ferrées du port sera assuré dans les conditions fixées par des arrêtés ministériels.

Le montant annuel de la somme mise, à titre de remboursement des frais de contrôle, à la charge du port autonome est fixé à 50 000 francs. Ce chiffre est révisable tous les cinq ans.

Cette somme sera versée au Trésor au début de chaque année, et inscrite au budget des recettes parmi les recettes d'ordre. recettes en atténuation de dépenses.

Rapport annuel de l'inspecteur général du contrôle (Article 39)

Article 39

L'inspecteur général adresse au ministre des travaux publics un rapport annuel ayant pour objet de rendre compte de la situation du port au point de vue technique, économique et financier et d'indiquer les améliorations qu'il lui paraît possible d'introduire dans les différents services.

Ce rapport est communiqué par le ministre des travaux publics au conseil d'administration. Copie en est envoyée au préfet.

Le rapport avec les observations du conseil d'administration et les conclusions formulées par l'inspecteur général à la suite de ces observations est soumis pour avis au conseil général des ponts et chaussées.

Agent comptable (Article 40)

Article 40

Les recettes et les dépenses du port sont effectuées par un agent comptable nommé par le conseil d'administration avec l'agrément du ministre des finances et révocable dans les mêmes formes.

L'agent comptable est chargé seul et sous sa responsabilité de faire toutes diligences pour assurer la rentrée de tous revenus, créances, legs, donations et autres ressources, de faire procéder contre le débiteur en retard aux exploits, significations, poursuites et commandements, à la requête du président du conseil d'administration et d'acquitter les dépenses régulièrement mandatées.

Le montant de la rémunération et du cautionnement de l'agent est fixé par un arrêté pris par le ministre des finances après avis du conseil d'administration.

Les oppositions sur les sommes dues par le port sont pratiquées entre les mains de l'agent comptable.

L'agent comptable est soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances. Il est justiciable de la cour des comptes.

L'inspection générale des finances a le droit de prendre connaissance sans déplacement de tous les documents qu'elle juge nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

L'agent comptable est soumis aux mêmes règles que les receveurs municipaux pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent décret.

Régisseurs (Article 41)

Article 41

Les agents délégués par le directeur, après avis de l'agent comptable, peuvent être chargés, à titre de régisseurs et à charge de rapporter dans le mois au comptable les acquits des créanciers réels et les pièces justificatives, de payer, au moyen d'avances mises à leur disposition, les dépenses du port.

Le montant de ces avances sera déterminé dans chaque cas par le directeur sans pouvoir excéder 100 000 francs.

Si cette limite est insuffisante, un décret pris sur la proposition du ministre des finances, saisi par rapport du directeur, après délibération du conseil d'administration, fixe le maximum des avances autorisées.

Aucune nouvelle avance ne peut dans les limites prévues ci-dessus, être faite par le comptable qu'autant que les acquits et les pièces justificatives de l'avance précédente lui ont été fournies, ou que la portion de cette avance dont il reste à justifier a moins d'un mois de date.

Les régisseurs pourront être appelés, suivant les circonstances et dans les conditions qui seront fixées par le conseil d'administration à fournir un cautionnement déterminé conformément à l'article 40 ci-dessus.

Exécution du présent règlement (Article 42)

Article 42

Le président du conseil, ministre de la guerre, le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois de la République française.

Fait à Rambouillet, le 27 septembre 1925.

Gaston DOUMERGUE.

Par le Président de la République

2.3. Décret-loi du 17 juin 1938 étendant la compétence des Conseils de Préfecture (compétence en matière de certains litiges)

Décret-loi du 17 juin 1938 étendant la compétence des Conseils de Préfecture (compétence en matière de certains litiges) Le Président de la République Française, Vu la loi du 13 avril 1938, tendant au redressement financier, Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, du Ministre des Travaux Publics, du Ministre des Finances, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, et du Ministre du Commerce, le Conseil des Ministres entendu, Décrète :

Article 1er. - Sont portés en premier ressort devant le Conseil de Préfecture, sauf recours au Conseil d'État, les litiges relatifs aux contrats comportant occupation du domaine public, quelle que soit leur forme ou dénomination, passés par l'État, les départements, les communes, les établissements publics ou leurs concessionnaires.

Article 2. - Les dispositions qui précèdent sont applicables à l'Algérie.

Article 3. - Dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, la connaissance des litiges visés à l'article premier ci-dessus, ressortit en premier ressort au Tribunal administratif d'Alsace et de Lorraine, sauf recours au Conseil d'État.

Article 4. - Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 13 avril 1938.

Article 5. - Le président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, le Ministre des Travaux Publics, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, le Ministre des Finances et le Ministre du Commerce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

2.4. Décret du 29 juillet 1939 relatif à la révision des baux commerciaux et industriels (compétence du tribunal de Strasbourg pour certains litiges)

Le Président de la République Française,

Vu le décret-loi du 17 juin 1938, étendant la compétence des conseils de préfecture ;

Vu la loi du 19 mars 1939 ;

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, du Vice-Président du Conseil chargé des Affaires d'Alsace et de Lorraine, du Ministre des Travaux Publics, du Ministre des Finances, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et du Ministre du Commerce, Décrète :

Article 1er. - Est complété comme suit l'article 3 du décret-loi susvisé du 17 juin 1938 : « Le Tribunal Administratif d'Alsace et de Lorraine est également compétent pour connaître, dans les mêmes conditions, des litiges relatifs aux contrats, quelle que soit leur forme ou dénomination, passés par le Port Autonome de Strasbourg ou ses concessionnaires, comportant occupation des terrains, ouvrages, installations et outillages incorporés au domaine privé du port en vertu de l'article 9, alinéa 2 de la loi du 26 avril 1924. Ces derniers contrats ne sont pas soumis à la législation applicable aux baux commerciaux

Article 2. - Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 19 mars 1939.

Article 3. - Le président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, le Vice-Président du Conseil, chargé des Affaires d'Alsace et de Lorraine, le Ministre des Travaux Publics, le Ministre des Finances, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et le Ministre du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Française

2.5 Décret n° 84-413 du 30 mai 1984 portant approbation d'un avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg et modifiant le décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port ;

Vu la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, complétée par

la loi n° 84- 103 du 16 février 1984, ensemble le décret n° 83-1160 du 26 décembre 1983 portant application de ladite loi ;

Vu le décret du 27 septembre 1925 modifié relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg ; Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu, Décrète :

Article 1er - Est approuvé et restera annexé au présent décret le troisième avenant à la convention en date du 20 mai 1923, passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

Article 2 - L'article 6 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes : Article 6. Les représentants des salariés au conseil d'administration du port autonome de Strasbourg sont élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Ces représentants bénéficient du statut défini au chapitre III du titre II de ladite loi. Les membres du conseil d'administration autres que ceux élus par les salariés doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civils et politiques. Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues à l'article 15 de la loi du 26 juillet 1983 précitée.

Article 3 - I.- La deuxième phrase du premier alinéa de l'article 9 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit : « Les membres du conseil autres que les représentants des salariés qui sans motif légitime se sont abstenus de se rendre à trois convocations sont déclarés démissionnaires par le conseil d'administration. » II.- Il est ajouté audit article 9 l'alinéa suivant : « Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, le remplacement des administrateurs représentant les salariés est assuré dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983. »

Le premier alinéa de l'article 10 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est modifié ainsi qu'il suit : « La règle du renouvellement par tiers tous les deux ans, prévue à l'article 6 de la convention annexe pour les membres du conseil d'administration nommés ou désignés, n'est pas applicable aux représentants des salariés qui font l'objet d'une unique élection tous les six ans. Pour le renouvellement par tiers des autres membres du conseil, chacune des trois séries prévues à l'article 6 de la convention annexe comprend : ... (le reste sans changement). »

Article 5 - Le ministre des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

2.6 Décret n° 94-286 du 12 avril 1994 portant modification du décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg

Le Premier ministre,

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

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port et ses annexes, ensemble la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port

rhéan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port et ses avenants,

Vu la loi n° 93-1275 du 2 décembre 1993 autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl,

Vu la loi n° 93-1283 du 6 décembre 1993 portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhéan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port,

Vu le décret du 27 septembre 1925 modifié relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg, Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu, Décrète :

Article 1er. Le deuxième alinéa de l'article 6 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes : « Les membres du conseil d'administration autres que ceux élus par les salariés et ceux représentants du port de Kehl et désignés par celui-ci, visés 7 de l'article 5 de la convention annexée à la loi du 26 avril 1924 doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civils et politiques. Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues à l'article 15 de la loi du 26 juillet 1983 précitées. »

Article 2. Dans les articles 7 (3^e alinéa) et 11 (1^{er} alinéa) du décret du 27 septembre 1925 susvisé, les termes : « directeur des ports de Strasbourg et de Kehl » sont remplacés par les termes : « directeur du port autonome de Strasbourg »

Article 3. Le premier alinéa de l'article 10 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est modifié ainsi qu'il suit : « La règle du renouvellement par tiers tous les deux ans, prévue à l'article 6 de la convention annexe pour les membres du conseil d'administration nommés ou désignés, n'est pas applicable aux représentants des salariés qui font l'objet d'une unique élection tous les six ans, ni aux membres représentants du port du Kehl. Pour le renouvellement par tiers des autres membres du conseil, chacune des trois séries prévues à l'article 6 de la convention annexe comprend : ... » (Le reste sans changement.)

Article 4. Le dernier alinéa de l'article 10 du décret du 27 septembre 1925 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Toutefois pour le choix du nouveau membre ouvrier, le directeur du port autonome de Strasbourg remplit le rôle que lui confère l'article 7, troisième alinéa, pour le choix du premier membre ouvrier. »

Article 5. Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

2.7 Décret n° 2007-38 du 9 janvier 2007 modifiant le décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et l'exécution des travaux d'extension de ce port et ses annexes, ensemble la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'État et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port et ses avenants ;

Vu la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, notamment son article 34 ;

Vu le décret du 27 septembre 1925 modifié relatif à la constitution du Port autonome de Strasbourg ;

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

Décète :

Article 1. Le décret du 27 septembre 1925 susvisé est ainsi modifié :

I. - Le dernier alinéa de l'article 7 est supprimé.

II. - Le quatrième alinéa de l'article 10 est remplacé par les dispositions suivantes : « Le membre désigné par le conseil général, ou le membre désigné par la chambre de commerce, ou le membre désigné par le conseil régional de la région Alsace. »

III. - Le dernier alinéa de l'article 10 est supprimé.

IV. - L'intitulé précédant l'article 12 est remplacé par l'intitulé suivant : « Règlement intérieur »

V. - L'article 12 est remplacé par les dispositions suivantes : « Art. 12. - Le conseil d'administration établit son règlement intérieur. Ce règlement fixe les règles de fonctionnement du conseil d'administration et du bureau, ainsi que la liste des décisions qui peuvent, par délégation du conseil d'administration, être adoptées par le bureau ou le directeur. Cette délégation ne peut porter sur l'exercice des compétences dévolues au conseil par les articles 11, 12, 13, 21, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 34 au-dessus d'un seuil qu'il fixe, 37, 39, 40. Le règlement intérieur peut également prévoir, pour l'exercice des compétences pouvant être déléguées au bureau, qu'il sera fait recours, en cas d'urgence, à une procédure de consultation écrite du conseil d'administration, ratifiée à sa plus proche séance. Le règlement intérieur est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports. »

VI. - L'article 13 est ainsi modifié : 1° Au deuxième alinéa, les mots : « et du comité de direction » sont supprimés. 2° Au septième alinéa, les mots : « aux réunions du comité de direction » sont supprimés.

VII. - L'article 30 est ainsi modifié : 1° Au premier alinéa, les mots : « et du comité de direction » sont supprimés. 2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : « Il est destinataire

des dossiers concernant les affaires sur lesquelles le bureau est amené à se prononcer par délégation du conseil d'administration. »

VIII. - A la dernière phrase du premier alinéa de l'article 38, après les mots : « du conseil d'administration », sont insérés les mots : « et du bureau ».

Article 2. Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

2.8 Arrêté du 16 novembre 1925 relatif à la date d'entrée en fonctionnement du port autonome de Strasbourg

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu la loi du 26 avril 1924, ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome, ainsi que l'exécution des travaux d'extension de ce port, ensemble la convention en date du 20 mai 1923, passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Ville de Strasbourg et l'avenant à cette convention en date du 21 novembre 1923 ;

Vu le décret du 27 septembre 1925 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi susvisée et notamment le paragraphe premier de l'article 20 de ce décret, qui est ainsi conçu :

« Le Port Autonome de Strasbourg est effectivement constitué par la première réunion du conseil d'administration ; il entre en fonctionnement à la date fixée par le ministre des travaux publics et au plus tôt deux mois après la première réunion du conseil d'administration. »

Considérant que la première réunion du conseil d'administration a eu lieu le 30 octobre 1925 ; Sur la proposition du directeur des voies navigables et des ports maritimes ; Arrête :

Article 1er. Est fixée au 1er janvier 1926 la date à partir de laquelle le port autonome de Strasbourg entrera en fonctionnement.

Article 2. Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République française.