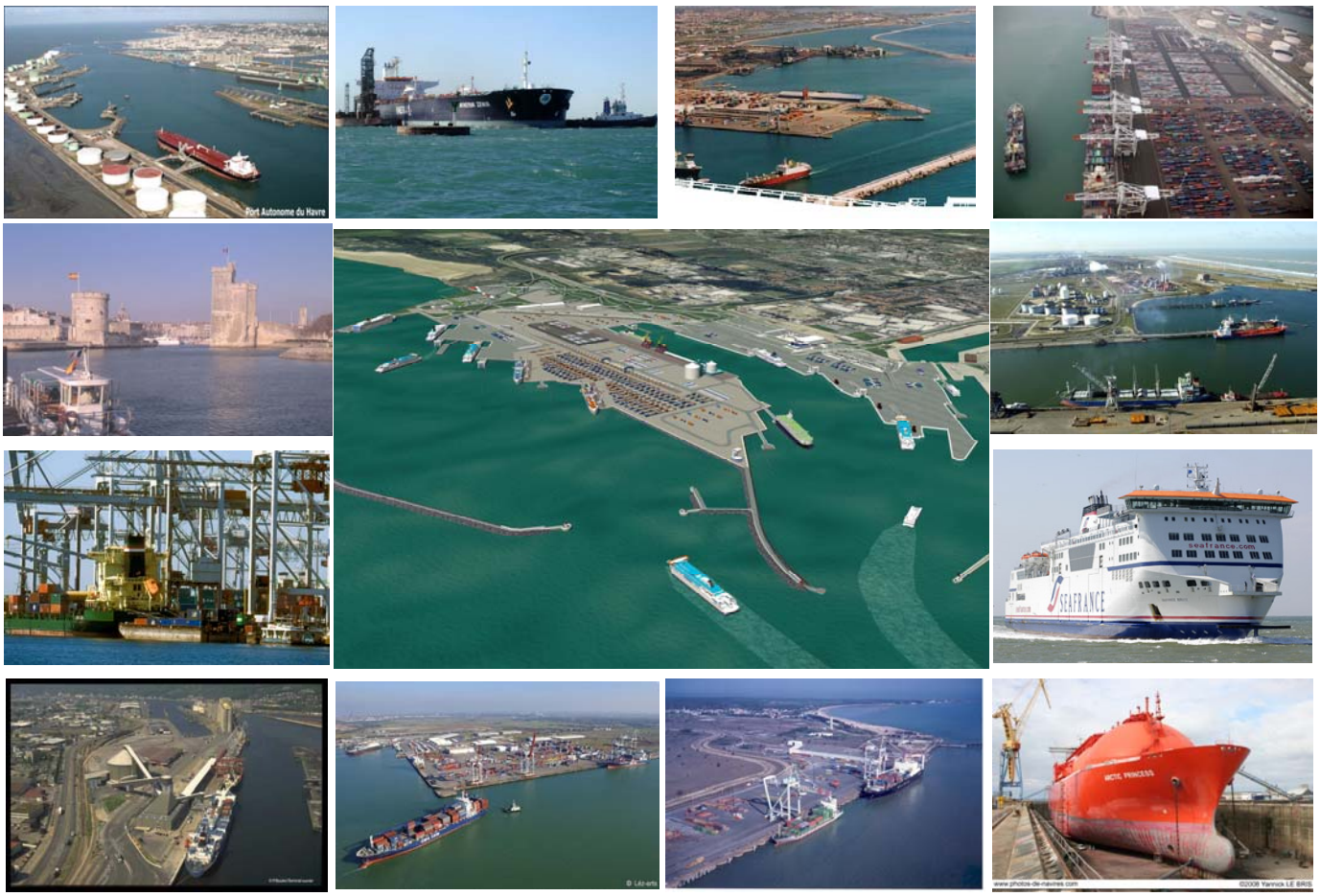
# CODE DES PORTS MARITIMES




## EDITION 2009-1

*A jour de la réforme portuaire instituée par la Loi 2008-660 du 4 juillet 2008 et le Décret 2008 - 1032 du 9 octobre 2008 et des décrets du 2009-875, 2009-876 et 2009-877 du 17 juillet 2009*

Édité par
FORTUNES DE MER
*Association Loi 1901*

# Avant Propos

Depuis son lancement en avril 2008, la réforme portuaire n'a cessée de faire couler beaucoup d'encre, sans parler des très nombreux mouvements de grève qui ont ponctué les débats, sans faire fléchir le gouvernement.

Cette réforme, la plus importante depuis la réforme du statut des dockers en 1992, a abouti en 2008 la publication de la loi du 4 juillet 2008 « portant réforme portuaire » au Journal Officiel.

La parution des Décrets d'application le 8 octobre 2008 a permis de mettre en marche la grande réforme de la gouvernance des ports et le transfert des outillages au monde « privé ».

Cela ne se fait d'ailleurs toujours pas sans difficultés dans de nombreux ports ou cette réforme passe mal, c'est le moins que l'on puisse dire.

Cette réforme bouleverse le Code des Ports Maritimes en y ajoutant un titre préliminaire au Livre Ier et dédié aux « grands ports maritimes ».

Cette modification n'est pourtant pas la seule intervenue depuis quelques mois.

Cette réforme fait en effet suite à de nombreux décrets et arrêtés qui sont venus profondément modifier le Code des Ports Maritimes, principalement sur les aspects relatifs à la sûreté portuaire (transposition du Code ISPS et des directives européennes), sans oublier le vieux serpent de mer des « voies ferrées portuaires ».

Enfin, en juillet 2009, le législateur a publié au Journal Officiel une série de trois décrets[1] concernant la police dans les ports maritimes, prenant en compte la réforme de 2008 mais aussi et surtout la décentralisation portuaire initiée en 2004 et ayant abouti au concept d'Autorité Portuaire et d'Autorité Investie des Pouvoirs de Police…Tout un programme pour ceux qui doivent l'appliquer au jour le jour et qui connaissent les difficultés de cette police « bicéphale ».

Cette nouvelle répartition des pouvoirs a également entraîné la publication d'un nouveau Règlement Général de Police de Police dans les Ports Maritimes de Commerce et de Pêche.

Fortunes de Mer, et toujours en l'absence d'une publication officielle "à jour" de ce code, hormis sur Legifrance (dont chacun connaît l'accessibilité et la convivialité de l'interface...), vous propose ici une mise à jour de ce code, à jour de tous les Lois et Décrets (la liste des arrêtés est trop importante pour tous les intégrer, chose que nous ne désespérons pourtant pas de faire sur notre site internet http://www.fortunes-de-mer.com

L'ouvrage reste donc non exhaustif, probablement incomplet mais toujours utile…

[1] Décret n° 2009-875 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes
Décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire
Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche

# INDEX

**AVANT PROPOS** ..... **3**

**INDEX** ..... **4**

**PARTIE LEGISLATIVE** ..... **17**

LIVRE IER : CREATION, ORGANISATION ET AMENAGEMENT DES PORTS MARITIMES ..... 17

*Titre préliminaire : Organisation portuaire et grands ports maritimes* ..... *17*

Chapitre préliminaire : Organisation portuaire ..... 17

Art. L. 100-1. ..... 17

Chapitre 1er : Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes ..... 17

Section 1 : Institution ..... 17

Art. L. 101-1. ..... 17

Section 2 - Statut et missions ..... 17

Art. L. 101-2. ..... 17

Art. L. 101-3. ..... 18

Section 3 - Circonscription ..... 18

Art. L. 101-4. ..... 18

Section 4 -Régime financier ..... 19

Art. L. 101-5. ..... 19

Section 5 - Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État ..... 19

Art. L. 101-6. ..... 19

Chapitre II - Organisation ..... 19

Art. L. 102-1. ..... 19

Section 1 - Conseil de surveillance ..... 19

Art. L. 102-2. ..... 19

Art. L. 102-3. ..... 20

Section 2 - Directoire ..... 20

Art. L. 102-4. ..... 20

Art. L. 102-5. ..... 20

Section 3 - Conseil de développement ..... 21

Art. L. 102-6. ..... 21

Section 4 - Conseil de coordination interportuaire ..... 21

Art. L. 102-7. ..... 21

Section 5 - Personnel ..... 21

Art. L. 102-8. ..... 21

Chapitre III - Fonctionnement du grand port maritime ..... 22

Section 1 - Projet stratégique ..... 22

Art. L. 103-1. ..... 22

Art. L. 103-2. ..... 22

Chapitre IV - Contrôle ..... 22

Chapitre V -Aménagement ..... 22

Chapitre VI -Dispositions diverses ..... 23

Art. L. 106-1. ..... 23

Art. L. 106-2. ..... 23

Art. L. 106-3. ..... 23

*Titre Ier : Ports autonomes* ..... *24*

Chapitre Ier : Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes ..... 24

Section 1 : Institution et attributions. ..... 24

Article L111-1 ..... 24

Article L111-2 ..... 24

Section 2 : Circonscription ..... 24

Article L111-3 ..... 24

Section 3 : Régime financier. ..... 25

Article L111-4 ..... 25

Article L111-5 ..... 25

Article L111-6 ..... 25

Article L111-7 ..... 25

Article L111-8 ..... 26

Article L111-9 ..... 26

Section 4 : Substitution du régime d'autonomie défini au présent titre au régime antérieur. ..... 26

Article L111-10 ..... 26

Article L111-11 ....26
Chapitre II : Organisation ....27
Section 1 : Conseil d'administration. ....27
Article L112-1 ....27
Article L112-2 ....27
Section 2 : Personnel. ....27
Article L112-3 ....27
Article L112-4 ....27
Article L112-5 ....28
Article L112-6 ....28
Chapitre III : Fonctionnement du port autonome ....28
Section 1 : Fonctionnement et pouvoirs du conseil d'administration. ....28
Article L113-1 ....28
Section 3 : Gestion financière et comptable. ....28
Article L113-2 ....28
Chapitre VI : Dispositions diverses. ....29
Article L116-1 ....29
Article L116-2 ....29
Article L116-3 ....29
Article L116-4 ....29
*Titre V : Dispositions diverses communes à tous les ports ....29*
Chapitre II : Financement des travaux. ....29
Article L152-1 ....29
Chapitre III : Suivi du trafic maritime. ....30
Article L153-1 ....30
Article L153-2 ....30
Chapitre V : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires. ....30
Article L155-1 ....30
*Titre VI : Dispositions particulières applicables aux ports des départements d'outre-mer et à Mayotte ....31*
Chapitre Ier : Dispositions particulières applicables à l'ensemble des départements d'outre-mer. ....31
Article L161-1 ....31
Chapitre III -Dispositions particulières applicables à Mayotte ....31
Article L163-1 ....31
Article L163-2 ....31
LIVRE II : DROITS DE PORT ET DE NAVIGATION ....32
*Titre Ier : Droits de port ....32*
Chapitre Ier : Dispositions communes. ....32
Article L211-1 ....32
Article L211-3 ....32
Article L211-3-1 ....32
Article L211-4 ....32
Article L211-5 ....32
*Titre II : Droit annuel sur le navire. ....32*
Article L221-1 ....32
*Titre III : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer ....33*
Article L231-1 ....33
LIVRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES ....34
*Titre préliminaire : Dispositions générales ....34*
Chapitre Ier : Champ d'application. ....34
Article L301-1 ....34
Chapitre II : Compétences en matière de police dans les ports maritimes ....34
Section 1 : Compétences de l'Etat. ....34
Article L302-1 ....34
Article L302-2 ....34
Article L302-3 ....35
Section 2 : Compétences respectives de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. 35
Article L302-4 ....35
Article L302-5 ....35
Article L302-6 ....35
Article L302-7 ....35
Article L302-8 ....36
Chapitre III : Agents chargés de la police dans les ports maritimes ....36
Section 1 : Officiers de port et officiers de port adjoints. ....36
Article L303-1 ....36
Article L303-2 ....36
Section 2 : Surveillants de port et auxiliaires de surveillance. ....37
Article L303-3 ....37
Article L303-4 ....37

Article L303-5 ..... 37
Article L303-6 ..... 37
*Titre Ier : Police du plan d'eau* ..... *37*
Article L311-1 ..... 37
Article L311-3 ..... 38
Article L311-4 ..... 38
*Titre Ier : Police de plan d'eau.* ..... *38*
Article L311-2 ..... 38
*Titre II : Sûreté portuaire.* ..... *38*
Article L321-1 ..... 38
Article L321-2 ..... 38
Article L321-3 ..... 39
Article L321-4 ..... 39
Article L321-5 ..... 39
Article L321-6 ..... 40
Article L321-7 ..... 40
Article L321-8 ..... 40
*Titre III : Police de la grande voirie* ..... *41*
Chapitre Ier : Répression des atteintes au domaine public des ports maritimes. ..... 41
Article L331-1 ..... 41
Article L331-2 ..... 41
Article L331-3 ..... 41
Chapitre II : Conservation du domaine public des ports maritimes. ..... 41
Article L332-1 ..... 41
Article L332-2 ..... 42
Chapitre III : Exploitation du port. ..... 42
Article L333-1 ..... 42
Article L333-2 ..... 42
Chapitre IV : Usage du plan d'eau. ..... 42
Article L334-1 ..... 42
*Titre IV : Dispositions pénales* ..... *43*
Chapitre Ier : Police de la signalisation maritime. ..... 43
Article L341-1 ..... 43
Article L341-2 ..... 43
Chapitre II : Marchandises dangereuses. ..... 43
Article L342-1 ..... 43
Chapitre III : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison. ..... 44
Article L343-1 ..... 44
Article L343-2 ..... 45
Article L343-3 ..... 45
Chapitre IV : Chargement et déchargement des navires vraquiers. ..... 45
Article L344-1 ..... 45
Article L344-2 ..... 45
Article L344-3 ..... 46
Article L344-4 ..... 46
Chapitre V : Constatation des infractions. ..... 46
Article L345-1 ..... 46
Article L345-2 ..... 46
Article L345-3 ..... 47
Article L345-4 ..... 47
Article L345-5 ..... 47
Article L345-6 ..... 47
Chapitre VI : Consignation et paiement immédiat de l'amende forfaitaire. ..... 48
Article L346-1 ..... 48
Article L346-2 ..... 48
*Titre V : Mesures d'application.* ..... *48*
Article L351-1 ..... 48
LIVRE IV : VOIES FERREES PORTUAIRES. ..... 49
Article L411-1 ..... 49
Article L411-2 ..... 49
Article L411-3 ..... 49
Article L411-4 ..... 49
Article L411-5 ..... 49
Article L411-6 ..... 49
Article L411-7 ..... 50
Article L411-8 ..... 50
LIVRE V : REGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES ..... 51
*Titre Ier : Organisation de la main d'œuvre dans les entreprises de manutention (dockers).* ..... *51*

Article L511-1 ..... 51
Article L511-2 ..... 51
Article L511-3 ..... 52
Article L511-4 ..... 52
Article L511-5 ..... 52
*Titre II : Indemnité de garantie Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers* ..... *53*
Article L521-1 ..... 53
Article L521-2 ..... 53
Article L521-3 ..... 53
Article L521-4 ..... 53
Article L521-5 ..... 54
Article L521-6 ..... 54
Article L521-7 ..... 54
Article L521-8 ..... 55
*Titre III : Sanctions et dispositions diverses* ..... *56*
Article L531-1 ..... 56
Article L531-2 ..... 56
Article L531-3 ..... 56
*Titre IV : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer.* ..... *57*
Article L541-1 ..... 57
LIVRE VI : PORTS MARITIMES RELEVANT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS ..... 58
*Titre unique : Compétences et dispositions générales.* ..... *58*
Article L601-1 ..... 58
Article L601-2 ..... 58

**PARTIE REGLEMENTAIRE -DECRETS EN CONSEIL D'ETAT ..... 59**

LIVRE IER : CREATION, ORGANISATION ET AMENAGEMENT DES PORTS MARITIMES CIVILS RELEVANT DE LA COMPETENCE DE L'ETAT ..... 59
*Titre préliminaire : Organisation portuaire et grands ports maritimes* ..... *59*
Chapitre Ier - Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes ..... 59
Section 1 - Institution ..... 59
Art. R. 101-1. ..... 59
Section 2 - Circonscription ..... 59
Art. R. 101-2. ..... 59
Art. R. 101-3. ..... 60
Art. R. 101-4. ..... 60
Section 3 - Régime financier ..... 60
Art. R. 101-5. ..... 60
Art. R. 101-6. ..... 60
Section 4 - Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat ..... 61
Art. R. 101-7. ..... 61
Art. R. 101-8. ..... 61
Art. R. 101-9. ..... 61
Art. R. 101-10. ..... 62
Section 5 - Services connexes ..... 62
Art. R. 101-11. ..... 62
Section 6 - Réception des déchets ..... 62
Art. R. 101-12. ..... 62
Chapitre II - Organisation ..... 63
Section 1 - Conseil de surveillance ..... 63
Art. R. 102-1. ..... 63
Art. R. 102-2. ..... 63
Art. R. 102-3. ..... 64
Art. R. 102-4. ..... 64
Art. R. 102-5. ..... 64
Art. R. 102-6. ..... 65
Art. R. 102-7. ..... 65
Art. R. 102-8. ..... 65
Art. R. 102-9. ..... 66
Art. R.* 102-10. ..... 66
Art. R. 102-11. ..... 66
Art. R. 102-12. ..... 67
Art. R. 102-13. ..... 67
Art. R. 102-14. ..... 68
Art. R.* 102-15. ..... 68
Section 2 - Directoire ..... 68
Art. R. 102-16. ..... 68
Art. R. 102-17. ..... 69

Art. R. 102-18. 69
Art. R. 102-19. 69
Art. R. 102-20. 70
Art. R. 102-21. 70
Art. R. 102-22. 70
Art. R. 102-23. 70
Section 3 - Conseil de développement 71
Art. R. 102-24. 71
Art. R. 102-25. 71
Art. R. 102-26. 72
Art. R. 102-27. 72
Section 4 - Personnels 73
Art. R. 102-28. 73
Section 5 Commissaire du Gouvernement et autorité chargée du contrôle économique et financier 73
Art. R. 102-29. 73
Chapitre III - Fonctionnement du grand port maritime 73
Section 1 - Projet stratégique 73
Art. R. 103-1. 73
Art. R. 103-3. 74
Section 2- Gestion financière et comptable 74
Art. R. 103-4. 74
Art. R. 103-5. 75
Art. R. 103-6. 75
Art. R. 103-7. 75
Art. R. 103-8. 75
Art. R. 103-9. 75
Art. R. 103-10. 76
Art. R. 103-11. 76
Section 3 -Régime domanial 76
Art. R. 103-12. 76
Art. R. 103-13. 76
Art. R. 103-14. 77
Chapitre IV - Contrôle 77
Art. R. 104-1. 77
Art. R. 104-2. 77
Art. R. 104-3. 77
Art. R. 104-4. 77
Art. R. 104-5. 78
Chapitre V - Aménagement 78
Section 1 - Terminaux 78
Art. R. 105-1. 78
Art. R. 105-2. 78
Art. R. 105-3. 78
Art. R. 105-4. 78
Art. R. 105-5. 79
*Titre Ier : Ports autonomes* 79
Chapitre Ier : Institution, attributions et régime financier 79
Section 1 : Institution et attributions. 79
Article R*111-1 79
Section 2 : Circonscription. 79
Article R*111-3 79
Article R*111-4 80
Article R*111-5 80
Article R*111-5-1 80
Section 3 : Régime financier. 81
Article R*111-6 81
Article R*111-7 81
Section 4 : Substitution du régime d'autonomie défini au présent titre, au régime antérieur. 81
Article R*111-8 81
Article R*111-9 82
Article R*111-11 82
Section 5 : Services et activités connexes et annexes. 82
Article R*111-12 82
Article R*111-13 83
Article R*111-14 83
Article R*111-15 83
Chapitre II : Organisation 84
Section 1 : Conseil d'administration. 84
Article R*112-1 84

Article R*112-2 ..... 85
Article R*112-3 ..... 85
Article R*112-4 ..... 85
Article R*112-5 ..... 86
Article R*112-6 ..... 86
Article R*112-7 ..... 86
Article R*112-7-1 ..... 86
Article R*112-8 ..... 87
Article R*112-9 ..... 87
Article R*112-10 ..... 87
Article R*112-10-1 ..... 87
Section 2 : Personnel. ..... 88
Article R*112-11 ..... 88
Article R*112-12 ..... 88
Article R*112-14 ..... 88
Article R*112-15 ..... 88
Article R*112-16 ..... 88
Article R*112-17 ..... 89
Article R*112-18 ..... 89
Article R*112-19 ..... 89
Article R*112-20 ..... 90
Section 3 : Commissaire du Gouvernement et contrôleur d'Etat. ..... 90
Article R*112-21 ..... 90
Chapitre III : Fonctionnement du port autonome. ..... 91
Section 1 : Fonctionnement et pouvoirs du conseil d'administration. ..... 91
Article R*113-1 ..... 91
Article R*113-2 ..... 91
Article R*113-3 ..... 91
Article R*113-4 ..... 92
Article R*113-5 ..... 93
Article R*113-6 ..... 93
Section 2 : Attributions du directeur. ..... 93
Article R*113-7 ..... 93
Article R*113-8 ..... 93
Article R*113-9 ..... 94
Article R*113-10 ..... 94
Article R*113-11 ..... 94
Section 3 : Gestion financière et comptable. ..... 95
Article R*113-12 ..... 95
Article R*113-13 ..... 95
Article R*113-14 ..... 96
Article R*113-15 ..... 96
Article R*113-16 ..... 97
Article R*113-17 ..... 97
Article R*113-18 ..... 97
Article R*113-19 ..... 97
Article R*113-20 ..... 98
Article R*113-21 ..... 98
Section 4 : Régime domanial. ..... 98
Article R*113-22 ..... 98
Article R*113-23 ..... 99
Article R*113-24 ..... 99
Article R*113-25 ..... 99
Chapitre IV : Contrôle. ..... 100
Article R*114-1 ..... 100
Article R*114-2 ..... 100
Article R*114-3 ..... 100
Article R*114-4 ..... 100
Article R114-5 ..... 100
Chapitre V : Aménagement ..... 101
Section 1 : Travaux. ..... 101
Article R*115-1 ..... 101
Article R*115-2 ..... 101
Article R*115-3 ..... 101
Article R*115-4 ..... 101
Article R*115-6 ..... 102
Section 2 : Outillages et terminaux ..... 102
Sous-Section 1 : Dispositions générales. ..... 102
Article R*115-7 ..... 102

Sous-section 2 : Outillages publics gérés par le port autonome lui-même. ....103
Article R*115-8 ....103
Sous-section 3 : Outillages publics concédés. ....103
Article R*115-9 ....103
Article R*115-10 ....103
Sous-section 4 : Autorisations d'outillages privés et d'exploitation de terminal ....103
Article R*115-13 ....103
Article R*115-14 ....104
Sous-section 5 : Dispositions communes relatives aux tarifs. ....104
Article R*115-15 ....104
Article R*115-16 ....104
Article R*115-17 ....105
Article R*115-18 ....105
Section 3 : Commissions permanentes d'enquête. ....105
Article R*115-19 ....105
Article R*115-20 ....105
Article R*115-21 ....105
Article R*115-22 ....106
Article R*115-23 ....106
Chapitre VI : Dispositions diverses. ....106
Article R*116-1 ....106
Article R*116-2 ....107
*Titre II : Ports non autonomes de commerce et ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat ....107*
Chapitre Ier : Organisation. ....107
Article R*121-1 ....107
Article R*121-2 ....107
Article R*121-3 ....107
Article R*121-4 ....108
Article R*121-5 ....108
Article R*121-6 ....108
Article R*121-7 ....108
Chapitre II : Aménagement ....109
Section 1 : Travaux. ....109
Article R*122-1 ....109
Article R*122-2 ....109
Article R*122-4 ....109
Article R*122-6 ....110
Section 2 : Exploitation ....110
Sous-section 1 : Concession. ....110
Article R*122-7 ....110
Article R*122-8 ....111
Article R*122-9 ....111
Article R*122-10 ....112
Sous-section 2 : Outillages privés. ....112
Article R*122-11 ....112
Article R*122-12 ....112
Sous-section 3 : Dispositions relatives aux tarifs. ....112
Article R*122-14 ....112
Article R*122-15 ....112
Article R*122-16 ....113
Article R*122-17 ....113
*Titre III : Installations portuaires de plaisance ....113*
Chapitre Ier : Dispositions générales. ....113
Article R*131-1 ....113
Chapitre II : Concessions. ....113
Article R*132-1 ....113
Article R*132-2 ....114
Article R132-3 ....114
Chapitre III : Autorisations d'outillages privés avec obligation de service public. ....114
Article R*133-1 ....114
Article R*133-2 ....114
Chapitre IV : Dispositions communes relatives aux tarifs. ....114
Article R*134-1 ....114
Article R*134-2 ....115
*Titre IV : Conseil portuaire et comité de pilotage stratégique ....115*
Chapitre Ier : Rôle et fonctionnement du conseil portuaire. ....115
Article R141-1 ....115
Article R141-2 ....115
Article R*141-3 ....116

Article R*141-4 ..... 116
Chapitre II : Composition du conseil portuaire. ..... 117
Article R*142-1 ..... 117
Article R*142-2 ..... 118
Article R*142-3 ..... 118
Article R*142-4 ..... 118
Article R*142-5 ..... 119
Chapitre III : Comité de pilotage stratégique. ..... 119
Article R*143-1 ..... 119
Article R*143-2 ..... 119
Article R*143-3 ..... 120
*Titre V : Dispositions communes à tous les ports relevant de la compétence de l'Etat ..... 120*
Chapitre I : Délimitation des ports maritimes. ..... 120
Article R*151-1 ..... 120
Chapitre III : Matériel de dragage ..... 120
Article R153-1 ..... 120
Article R153-2 ..... 121
Chapitre IV : Suivi du trafic maritime ..... 121
Art. R. 154-1. ..... 121
Art. R. 154-2. ..... 121
Chapitre IV : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires ..... 122
Art. R. 155-1. ..... 122
Art. R. 155-2. ..... 122
Art. R. 155-3. ..... 122
Art. R. 155-4. ..... 122
Art. R. 155-5. ..... 123
Art. R. 155-6. ..... 123
*Titre VI : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer ..... 123*
Chapitre Ier : Dispositions particulières applicables à l'ensemble des départements d'outre-mer. ..... 123
Article R*161-1 ..... 123
Chapitre II : Dispositions particulières au port autonome de la Guadeloupe. ..... 123
Article R*162-1 ..... 123
Article R*162-2 ..... 124
Article R*162-3 ..... 124
Article R*162-4 ..... 124
Article R*162-6 ..... 124
Article R*162-7 ..... 125
LIVRE II : DROITS DE PORT ET DE NAVIGATION ..... 126
*Titre Ier : Droits de port ..... 126*
Chapitre Ier : Dispositions communes ..... 126
Section 1 : Redevances comprises dans le droit de port. ..... 126
Article R*211-1 ..... 126
Section 2 : Fixation des taux des droits dans les ports maritimes relevant de la compétence de l'Etat. ..... 126
Article R*211-2 ..... 126
Art. R. 211-2-1 ..... 127
Article R*211-3 ..... 127
Article R*211-4 ..... 127
Article R*211-5 ..... 127
Art. R. 211-5-1 ..... 128
Article R*211-6 ..... 128
Article R*211-7 ..... 128
Article R*211-8 ..... 128
Article R*211-9 ..... 128
Section 3 : Fixation des taux des droits de port dans les ports maritimes ne relevant pas de la compétence de l'Etat. ..... 129
Article R*211-9-1 ..... 129
Article R*211-9-2 ..... 129
Article R*211-9-3 ..... 129
Article R*211-9-4 ..... 129
Article R*211-9-5 ..... 130
Section 4 : Affectation du produit du droit de port. ..... 130
Art. R. 211-10. ..... 130
Article R*211-11 ..... 130
Chapitre II : Dispositions propres aux navires de commerce ..... 130
Article R*212-1 ..... 130
Section 1 : Redevance sur le navire et redevance de stationnement. ..... 131
Article R*212-2 ..... 131
Article R*212-3 ..... 131
Article R*212-4 ..... 131

Article R*212-5 ..... 131
Article R*212-6 ..... 132
Article R*212-7 ..... 132
Article R*212-8 ..... 133
Article R*212-9 ..... 133
Article R*212-10 ..... 133
Article R*212-11 ..... 133
Article R*212-12 ..... 133
Section 2 : Redevance sur les marchandises ..... 134
Article R*212-13 ..... 134
Article R*212-14 ..... 134
Article R*212-15 ..... 134
Article R*212-16 ..... 134
Section 3 : Redevances sur les passagers. ..... 135
Article R*212-17 ..... 135
Article R*212-18 ..... 135
Article R212-19 ..... 135
Section 4 : Financement des coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires. ..... 135
Article R*212-20 ..... 135
Article R*212-21 ..... 135
Chapitre III : Dispositions propres aux navires de pêche ..... 136
Article R*213-1 ..... 136
Article R*213-2 ..... 136
Article R*213-3 ..... 137
Article R*213-4 ..... 137
Article R*213-5 ..... 137
Chapitre IV : Dispositions propres aux navires de plaisance ou de sport. ..... 137
Article R*214-1 ..... 137
Article R*214-2 ..... 137
Article R*214-3 ..... 137
Article R*214-4 ..... 138
Article R*214-5 ..... 138
Article R*214-6 ..... 138
Chapitre V : Dispositions diverses. ..... 138
Article R*215-1 ..... 138
*Titre III : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer ..... 138*
Article R*231-1 ..... 138
Article R*231-2 ..... 138
LIVRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES ..... 139
*Titre préliminaire : Dispositions Générales ..... 139*
Chapitre 1er : Champ d'application et principes généraux d'organisation ..... 139
Article .R 301-1. ..... 139
Article .R. 301-2. ..... 139
Article R. 301-3. ..... 139
Article .R. 301-4. ..... 139
Article. R. 301-5. ..... 140
Article. R. 301-6. ..... 140
Chapitre II Compétences en matière de règlement de police dans les ports maritimes ..... 140
Article. R. 302-1. ..... 140
Article .R. 302-2. ..... 140
Chapitre III : Agents chargés de la police dans les ports maritimes ..... 140
Article .R. 303-1. ..... 140
Article .R. 303-2. ..... 141
Article .R. 303-3. ..... 141
Article .R. 303-4. ..... 141
Article .R. 303-5. ..... 141
Article .R. 303-6. ..... 141
Article .R. 303-7. ..... 142
Article .R. 303-8. ..... 142
Chapitre IV Dispositions applicables à certaines situations particulières ..... 142
Section 1 : Opérations de secours en cas de sinistre ..... 142
Article .R. 304-1. ..... 142
Article .R. 304-2. ..... 143
Article .R. 304-3. ..... 143
Article .R. 304-4. ..... 143
Article .R. 304-5. ..... 143
Article .R. 304-6. ..... 143
Article .R. 304-7. ..... 144
Section 2 : Dispositifs propres aux besoins de la défense nationale ..... 144

Article .R. 304-8. ..... 144
Article .R. 304-9. ..... 144
Article .R. 304-10. ..... 144
Section 3 Restrictions applicables aux navires présentant un danger ..... 145
Article .R. 304-11.- ..... 145
*Titre Ier : Police du plan d'eau* ..... *145*
Article .R. 311-1. ..... 145
*Titre II : Sureté Portuaire* ..... *146*
Chapitre Ier : Sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ..... 146
Section 1 : Organisation administrative ..... 146
Sous-section 1 : Groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ..... 146
Article R*321-1 ..... 146
Article R*321-2 ..... 146
Article R*321-3 ..... 146
Sous-section 2 : Comités locaux de sûreté portuaire ..... 147
Article R*321-4 ..... 147
Article R*321-5 ..... 147
Sous-section 3 : Compétences du représentant de l'Etat dans le département ..... 148
Article R*321-6 ..... 148
Article .R. 321-6-1. ..... 148
Section 2 : Organismes de sûreté habilités ..... 148
Sous-section 1 : Habilitation des organismes de sûreté ..... 148
Article R*321-7 ..... 148
Article R*321-8 ..... 149
Article R*321-9 ..... 149
Article R*321-10 ..... 149
Article R*321-11 ..... 149
Sous-section 2 : Fonctions des organismes de sûreté habilités ..... 150
Article R*321-12 ..... 150
Article R*321-13 ..... 150
Article R*321-14 ..... 150
Section 3 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaires et évaluations de la sûreté et plans de sûreté des installations portuaires ..... 151
Sous-section 1 : Champ d'application ..... 151
Article R*321-15 ..... 151
Article R*321-16 ..... 151
Sous-section 2 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaire ..... 151
Article R*321-17 ..... 151
Article R*321-18 ..... 152
Article R*321-19 ..... 152
Article R*321-20 ..... 153
Article R*321-21 ..... 153
Article R*321-22 ..... 153
Sous-section 3 : Evaluations de la sûreté et plans de sûreté des installations portuaires ..... 154
Article R*321-23 ..... 154
Article R*321-24 ..... 154
Article R*321-25 ..... 155
Article R*321-26 ..... 155
Article R*321-27 ..... 156
Article R*321-28 ..... 156
Article R*321-29 ..... 156
Article R*321-30 ..... 157
Section 4 : Mesures de sûreté applicables dans les zones d'accès restreint ..... 158
Sous-section 1 : Création des zones d'accès restreint ..... 158
Article R*321-31 ..... 158
Article R*321-32 ..... 158
Sous-section 2 : Accès aux zones d'accès restreint ..... 158
Article R*321-33 ..... 158
Article R*321-34 ..... 159
Article R*321-35 ..... 159
Article R*321-36 ..... 159
Article R*321-37 ..... 160
Article R*321-38 ..... 160
Article R*321-39 ..... 160
Article R*321-40 ..... 161
Sous-section 3 : Equipements et systèmes de sûreté ..... 161
Article R*321-41 ..... 161
Sous-section 4 : Introduction d'objets dans les zones d'accès restreint -Visites de sûreté ..... 161
Article R*321-42 ..... 161

Article R*321-43 ..... 161
Article R*321-44 ..... 162
Article R*321-45 ..... 162
Article R*321-46 ..... 162
Article R*321-47 ..... 163
Section 5 : Sûreté des plans d'eau portuaires ..... 163
Article R*321-48 ..... 163
Section 6 : Mesures d'exécution et sanctions ..... 163
Sous-section 1 : Sanctions administratives ..... 163
Article R*321-49 ..... 163
Article R*321-50 ..... 164
Article R*321-51 ..... 164
Sous-section 2 : Sanctions pénales ..... 164
Article R*321-52 ..... 164
*Titre III : Police de la grande voirie ..... 165*
Article .R. 330-1. ..... 165
*Titre IV : Dispositions spéciales ..... 165*
Chapitre Ier : Police de la signalisation maritime. ..... 165
Article R341-1 ..... 165
Chapitre II : Chargement et déchargement des navires vraquiers. ..... 166
Article R342-1 ..... 166
Article R342-2 ..... 166
Article R342-3 ..... 166
Article R342-4 ..... 167
Article R342-5 ..... 167
Article R342-6 ..... 167
Article R342-7 ..... 167
Chapitre III : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison. ..... 168
Article R343-1 ..... 168
Article R343-2 ..... 168
Article R343-3 ..... 168
Article R343-4 ..... 168
LIVRE IV : VOIES FERREES PORTUAIRES ..... 169
Article R411-1 ..... 169
Article R411-2 ..... 169
Article R411-3 ..... 169
Article R411-4 ..... 169
Article R411-5 ..... 169
Article R411-6 ..... 170
Article R411-7 ..... 170
Article R411-8 ..... 170
Article R411-9 ..... 170
LIVRE V : REGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS MARITIMES ..... 171
*Titre Ier : Organisation de la main-d'œuvre dans les entreprises de manutention (dockers). ..... 171*
Article R511-1 ..... 171
Article R511-2 ..... 171
Article R511-2-1 ..... 171
Article R511-2-2 ..... 171
Article R511-3 ..... 172
Article R511-3-1 ..... 172
Article R511-3-2 ..... 173
Article R511-4 ..... 173
*Titre II : Indemnité de garantie Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers ..... 174*
Article R*521-1 ..... 174
Article R521-2 ..... 174
Article R*521-3 ..... 174
Article R521-4 ..... 174
Article R521-5 ..... 174
Article R521-6 ..... 175
Article R521-7 ..... 175
Article R521-8 ..... 175
*Titre III : Sanctions et dispositions diverses ..... 176*
Article R531-1 ..... 176
LIVRE VI : CREATION, ORGANISATION ET AMENAGEMENT DES PORTS MARITIMES RELEVANT DE LA COMPETENCE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS ..... 177
*Titre Ier : Aménagement et exploitation des ports maritimes ..... 177*
Chapitre Ier : Aménagement et organisation. ..... 177
Article R*611-1 ..... 177

Article R*611-2 ..... 177
Article R*611-3 ..... 177
Article R*611-4 ..... 177
Chapitre II : Tarifs. ..... 178
Article R*612-1 ..... 178
Article R*612-2 ..... 178
Article R*612-3 ..... 178
Chapitre III : Délimitation. ..... 178
Article R*613-1 ..... 178
Chapitre IV : Dispositions communes. ..... 179
Article R*614-1 ..... 179
Chapitre V : Suivi du trafic maritime ..... 179
Art. R. 615-1. ..... 179
Chapitre V : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires ..... 179
Art. R. 616-1. ..... 179
Art. R. 616-2. ..... 179
*Titre II : Conseils portuaires ..... 180*
Chapitre Ier : Dispositions relatives aux ports départementaux. ..... 180
Article R*621-1 ..... 180
Article R*621-2 ..... 180
Article R*621-3 ..... 181
Article R*621-4 ..... 181
Chapitre II : Dispositions relatives aux ports communaux. ..... 182
Article R*622-1 ..... 182
Article R*622-2 ..... 182
Article R*622-3 ..... 183
Article R*622-4 ..... 183
Chapitre III : Dispositions communes. ..... 183
Article R*623-1 ..... 183
Article R*623-2 ..... 183
Article R*623-3 ..... 184
Article R*623-4 ..... 184
*Titre III : Domaine public portuaire ..... 184*
Chapitre unique. ..... 184
Article R*631-1 ..... 184
Article R*631-2 ..... 184
Article R*631-3 ..... 184
Article R*631-4 ..... 184
Article R*631-5 ..... 185
Article R*631-6 ..... 185

**ANNEXES ..... 186**

REGLEMENT GENERAL DE POLICE DANS LES PORTS MARITIMES DE COMMERCE ET DE PECHE ..... 186
Article 1 : Champ d'application. ..... 186
Article 2 : Définitions. ..... 186
Article 3 : Demande d'attribution des postes à quai pour les navires ou bateaux de commerce. ..... 186
Article 4 : Admission dans le port. ..... 187
Article 5 : Sortie des navires et bateaux de commerce. ..... 188
Article 6 : Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants. ..... 188
Article 7 : Navires militaires français et étrangers. ..... 188
Article 8 : Dispositions communes à tous les navires, bateaux ou engins flottants concernant leurs mouvements dans la zone maritime et fluviale de régulation et dans le port. ..... 189
Article 9 : Stationnement des navires, bateaux ou engins flottants, mouillage et relevage des ancres. ..... 189
Article 10 : Exercice du remorquage. ..... 190
Article 11 : Exercice du lamanage. ..... 190
Article 12 : Placement à quai et amarrage. ..... 190
Article 13 : Déplacements sur ordre. ..... 190
Article 14 : Personnel à maintenir à bord. ..... 191
Article 15 : Manœuvres de chasse, vidange, pompage. ..... 191
Article 16 : Chargement et déchargement. ..... 191
Article 17 : Dépôt et enlèvement des marchandises. ..... 191
Article 18 : Rejet d'eaux de ballast. ..... 192
Article 19 : Ramonage. — Emission de fumées denses et nauséabondes. ..... 192
Article 20 : Nettoyage des quais et terre-pleins. ..... 192
Article 21 : Restrictions concernant l'usage du feu et de la lumière. ..... 192
Article 22 : Interdiction de fumer. ..... 192
Article 23 : Consignes de lutte contre les sinistres. ..... 193

Article 24 : Construction, réparation, entretien et démolition des navires, bateaux et engins flottants, essais des machines. 193
Article 25 : Mise à l'eau des navires, bateaux ou engins flottants. 193
Article 26 : Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade. 193
Article 27 : Circulation et stationnement des véhicules. 194
Article 28 : Rangement des appareils de manutention. 194
Article 29 : Exécution des travaux et d'ouvrages. 194
Article 30 : Conservation du domaine public et répression de la méconnaissance des dispositions du présent règlement et des règlements locaux le complétant. 194

**DIRECTIVE 725-2004 RELATIVE A L'AMELIORATION DE LA SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES. 196**

**ARRETES. 197**

ARRETE MINISTERIEL DU 14 AVRIL 1981 RELATIF A LA COMPOSITION ET CONDITIONS DE. FONCTIONNEMENT D'UNE COMMISSION DES USAGERS DU PORT POUR LE SERVICE DU REMORQUAGE PORTUAIRE 198
ARRETE DU 17 JUIN 2004 RELATIF A LA DELIVRANCE DE L'ATTESTATION DE FORMATION D'AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE 198
ARRETE DU 27 OCTOBRE 2006 FIXANT LA LISTE DES PORTS MARITIMES RELEVANT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS OU L'AUTORITE INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE PORTUAIRE EST LE REPRESENTANT DE L'ETAT 198
ARRETE DU 20 FEVRIER 2007 COMPLETANT L'ARRETE DU 27 OCTOBRE 2006 FIXANT LA LISTE DES PORTS MARITIMES RELEVANT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS OU L'AUTORITE INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE PORTUAIRE EST LE REPRESENTANT DE L'ETAT 198
ARRETE DU 10 AVRIL 2007 FIXANT LA LISTE DES PORTS MENTIONNEE A L'ARTICLE R. 321-15 DU CODE DES PORTS MARITIMES 198
ARRETE DU 7 AOUT 2007 PRIS EN L'APPLICATION DE L'ARTICLE R. 321-6 DU CODE DES PORTS MARITIMES 198
ARRETE DU 25 FEVRIER 2008 MODIFIANT L'ARRETE DU 5 JUILLET 2004 PORTANT SUR LES INFORMATIONS A FOURNIR AU PORT PAR LES CAPITAINES DE NAVIRES SUR LES DECHETS D'EXPLOITATION ET LES RESIDUS DE CARGAISON DE LEURS NAVIRES 198
ARRETE DU 3 MARS 2008 COMPLETANT L'ARRETE DU 27 OCTOBRE 2006 MODIFIE FIXANT LA LISTE DES PORTS MARITIMES RELEVANT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS OU L'AUTORITE INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE PORTUAIRE EST LE REPRESENTANT DE L'ETAT 198
ARRETE DU 3 MARS 2008 COMPLETANT L'ARRETE DU 10 AVRIL 2007 FIXANT LA LISTE DES PORTS MENTIONNEE A L'ARTICLE R. 321-15 DU CODE DES PORTS MARITIMES 198
ARRETE DU 22 AVRIL 2008 DEFINISSANT LES MODALITES D'ETABLISSEMENT DES EVALUATIONS ET DES PLANS DE SURETE PORTUAIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES 198
ARRETE DU 20 MAI 2008 FIXANT LA LISTE DES EQUIPEMENTS ET SYSTEMES INTERESSANT LA SURETE PORTUAIRE ET MARITIME MIS EN OEUVRE DANS LES ZONES D'ACCES RESTREINT, TELS QUE DEFINIS PAR L'ARTICLE R. 321-41 DU CODE DES PORTS MARITIMES 198
ARRETE DU 4 JUIN 2008 RELATIF AUX CONDITIONS D'ACCES ET DE CIRCULATION EN ZONE D'ACCES RESTREINT DES PORTS ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET A LA DELIVRANCE DES TITRES DE CIRCULATION 198
ARRETE DU 18 JUIN 2008 RELATIF A LA DELIVRANCE D'UN AGREMENT NECESSAIRE POUR L'EXERCICE DE MISSIONS DE SURETE OU D'UNE HABILITATION NECESSAIRE POUR L'ACCES PERMANENT A UNE ZONE D'ACCES RESTREINT . 198

# Partie législative

## ***Livre Ier : Création, organisation et aménagement des ports maritimes***

*Titre préliminaire : Organisation portuaire et grands ports maritimes*

### Chapitre préliminaire : Organisation portuaire

Art. L. 100-1.

Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :

1° Les grands ports maritimes définis au présent titre ;

2° Les ports autonomes définis au titre Ier du présent livre ;

3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

4° Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'État ;

5° Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros.

### Chapitre 1er : Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes

#### Section 1 : Institution

Art. L. 101-1.

Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'État peut instituer, par décret en Conseil d'État, un organisme appelé « grand port maritime ».

#### Section 2 - Statut et missions

Art. L. 101-2.

Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État placés sous sa tutelle.

Art. L. 101-3.

I. - Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;

2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;

3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;

3° bis La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ces programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;

4° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;

4° bis La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

5° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

6° Les actions concourant à la promotion générale du port.

II. - Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires que dans les cas et conditions prévus à l'article L. 103-2.

III. - Sous réserve des dispositions du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles visés au I.

Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

## Section 3 - Circonscription

Art. L. 101-4.

Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'État.

La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

## Section 4 -Régime financier

Art. L. 101-5.

L'article L111-4 est applicable aux grands ports maritimes.

Pour les travaux devant être effectués dans le cadre des missions définies à l'article L101-3 sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, le grand port maritime statue définitivement.

## Section 5 - Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'État

Art. L. 101-6.

I. - Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'État, l'État et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 101-5, le grand port maritime est substitué de plein droit à l'État et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome, ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

II. - Un grand port maritime substitué à un port autonome conserve la même circonscription. Elle peut être modifiée dans les conditions prévues à l'article L. 101-4.

# Chapitre II - Organisation

Art. L. 102-1.

Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

## Section 1 - Conseil de surveillance

Art. L. 102-2.

Le conseil de surveillance est composé comme suit :

1° Cinq représentants de l'État ;

2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département.

3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Le conseil de surveillance élit son président.

La voix du président est prépondérante en cas partage égal.

Art. L. 102-3.

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Un décret en Conseil d'État précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Une fois par trimestre au moins le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 103-1.

## Section 2 - Directoire

Art. L. 102-4.

Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret.

Le président du directoire est nommé par décret après avis du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

La durée du mandat des membres du directoire est fixée par décret.

Art. L. 102-5.

Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. À cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à l'article L. 101-3 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

## Section 3 - Conseil de développement

Art. L. 102-6.

Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

Un décret en Conseil d'État précise la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

## Section 4 - Conseil de coordination interportuaire

Art. L. 102-7.

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargés de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

Le décret visé au premier alinéa précise la composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination.

## Section 5 - Personnel

Art. L. 102-8.

Les dispositions des articles L. 112-4 et L. 112-5 sont applicables aux grands ports maritimes.

## Chapitre III - Fonctionnement du grand port maritime

### Section 1 - Projet stratégique

Art. L. 103-1.

Pour l'exercice des missions définies à l'article L. 101-3, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 102-7, lorsqu'il existe.

Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précise son contenu.

Le grand port maritime conclut un contrat pluriannuel avec l'État et le cas échéant avec les collectivités territoriales intéressées ou leurs groupements, qui a pour objet de préciser les modalités de mise en œuvre du projet stratégique dans leurs domaines de compétences respectifs. Ce contrat porte également sur la politique des dividendes versés à l'Etat.

Art. L. 103-2.

Le grand port maritime peut, à titre exceptionnel, si le projet stratégique le prévoit et après accord de l'autorité administrative compétente, exploiter les outillages mentionnés au II de l'article L. 101-3 dans les cas suivants :

1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;

2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;

3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 7 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire;

4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

## Chapitre IV - Contrôle

Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives

## Chapitre V -Aménagement

Ce chapitre ne comporte pas de dispositions législatives

## Chapitre VI -Dispositions diverses

Art. L. 106-1.

Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.

À cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques pour conduire pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes.

Ces groupements sont soumis aux dispositions du chapitre Ier du titre IV du livre III du code de la recherche.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination mentionné à l'article L. 102-7 peuvent demander à être associés à ses travaux.

Art. L. 106-2.

Les textes applicables aux ports autonomes maritimes, à l'exception du titre Ier du livre Ier du présent code, s'appliquent également aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales. Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

Art. L. 106-3.

Des décrets en Conseil d'État déterminent en tant que de besoin les modalités d'application du présent titre.

*Titre Ier : Ports autonomes*

## Chapitre Ier : Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes

### Section 1 : Institution et attributions.

Article L111-1

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des organismes dénommés "ports autonomes" créés par décret en Conseil d'Etat.

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat, dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article L. 116-1.

Article L111-2

Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription, et dans les conditions définies ci-après, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens des dispositions du livre III du présent code, du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Il peut être autorisé, dans le cadre de la réglementation en vigueur, à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

En matière de domaniabilité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles le port autonome exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

### Section 2 : Circonscription

Article L111-3

La circonscription du port est déterminée après enquête par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret.

Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

## Section 3 : Régime financier.

### Article L111-4

L'Etat supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer. Il supporte, dans les mêmes conditions, pour l'exécution de ces travaux, les dépenses relatives aux engins de dragage dont le régime de propriété et les conditions d'exploitation sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Le programme et le montant des dépenses de ces opérations sont arrêtés chaque année par décision de l'autorité compétente.

### Article L111-5

L'Etat participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes :

-creusement des bassins ;

-création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;

-construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

En outre, l'Etat rembourse 60 % des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations de même nature engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci contracte ou prend en charge en application de l'article L. 111-10.

### Article L111-6

Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et engins de radoub autres que ceux visés à l'article L. 111-5 sont couvertes dans la proportion de 60 % par des participations de l'Etat.

En outre, l'Etat rembourse 20 % des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations de même nature engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci contracte ou prend en charge en application de l'article L. 111-10.

### Article L111-7

La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstruction de l'ouvrage détruit.

La reconstruction des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome.

Article L111-8

Les participations de l'Etat visées aux articles L. 111-4 à L. 111-7 sont égales à la fraction des dépenses réelles qui est à sa charge, augmentée de la part correspondante des frais généraux du port autonome.

Article L111-9

Le produit des droits de port perçus par le port autonome constitue une recette ordinaire de l'établissement.

## Section 4 : Substitution du régime d'autonomie défini au présent titre au régime antérieur.

Article L111-10

Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ses services ou concessions ou tous autres éléments d'actif détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions.

Les services visés au premier alinéa sont ceux qui sont organisés ou subventionnés pour le sauvetage des navires ou cargaisons, pour la sécurité ou la propreté ou la police et la surveillance des quais et dépendances du port, pour l'exploitation du port et des rades, l'organisation du travail et des œuvres sociales dans le port.

Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public, des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles L. 111-4 à L. 111-7, elles substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés sur les chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant, à la date de la remise, le caractère de domanialité publique le conservent.

Article L111-11

Dans les ports autonomes du Havre et de Bordeaux existant au 29 juin 1965, le régime établi par le présent titre se substitue, à la date fixée par le décret visé à l'article L. 111-3, au régime d'autonomie antérieur dont les effets cessent de plein droit à la même date.

## Chapitre II : Organisation

### Section 1 : Conseil d'administration.

Article L112-1

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur.

Article L112-2

Le conseil d'administration est composé dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat :

-pour moitié : de membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

-pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'économie régionale ou de l'économie générale.

Le conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.

Les membres autres que ceux désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales sont nommés par décret.

Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur les listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

### Section 2 : Personnel.

Article L112-3

Le directeur du port est nommé par décret en conseil des ministres.

Article L112-4

Les fonctionnaires mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services peuvent être placés dans la position de détachement ou, à leur demande, dans la position hors cadres prévue par le chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par le décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié relatif aux pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui passe au service du port autonome, a la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

Article L112-5

Sous réserve des dispositions prévues à l'article L. 112-4, le personnel du port autonome est soumis au régime des conventions collectives. Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

Article L112-6

Le personnel des ports maritimes autonomes du Havre et de Bordeaux, existant à la date du 29 juin 1965, bénéficie de la garantie mentionnée à l'article précédent.

## Chapitre III : Fonctionnement du port autonome

### Section 1 : Fonctionnement et pouvoirs du conseil d'administration.

Article L113-1

Pour les travaux et les outillages devant être effectués sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, et pour ce qui concerne l'exploitation, le conseil d'administration statue définitivement dans la limite du montant des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels visés au premier alinéa de l'article L. 113-2.

Il a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximums et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

Le conseil d'administration prend, en se conformant aux dispositions de l'article L. 113-2, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

### Section 3 : Gestion financière et comptable.

Article L113-2

Le conseil d'administration du port autonome établit et présente chaque année, à l'approbation de l'autorité compétente, les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation doivent être présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, l'autorité compétente peut créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

## Chapitre VI : Dispositions diverses.

Article L116-1

La fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs autres ports, autonomes ou non, peut être décidée, après enquête effectuée dans lesdits ports, conformément aux dispositions de l'article L. 111-3.

Le décret prévu audit article devra être pris en conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'aura pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres de la chambre de commerce et d'industrie dans les ports non autonomes et des membres du conseil d'administration dans les ports autonomes.

Le décret établissant la fusion desdits ports détermine les règles de fonctionnement et d'administration de l'établissement unique.

Article L116-2

Le régime de l'autonomie institué dans un port peut y être aboli par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé, ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur.

Article L116-3

Les lois intervenues pour l'approbation des travaux des ports où le régime de l'autonomie est établi conformément à l'article L. 111-1 restent applicables, sauf celles de leurs dispositions concernant le financement des travaux ou des dépenses d'entretien qui seraient contraires aux dispositions du présent titre.

Article L116-4

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les modalités d'application du présent titre.

*Titre V : Dispositions diverses communes à tous les ports*

## Chapitre II : Financement des travaux.

Article L152-1

Les dépenses engagées par l'Etat pour l'amélioration, l'extension, le déblaiement et la remise en état des ports maritimes peuvent être couvertes, indépendamment des fonds de concours versés par les intéressés, au moyen d'avances des départements, des communes, des chambres de commerce et d'industrie ou des ports autonomes, remboursables par annuités dans un délai maximum de vingt ans, avec faculté de remboursement anticipé.

## Chapitre III : Suivi du trafic maritime.

Article L153-1

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

Article L153-2

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre.

## Chapitre V : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires.

Article L155-1

Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation.

Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions.

*Titre VI : Dispositions particulières applicables aux ports des départements d'outre-mer et à Mayotte.*

## Chapitre Ier : Dispositions particulières applicables à l'ensemble des départements d'outre-mer.

Article L161-1

Des décrets en Conseil d'Etat adaptent, en tant que de besoin, les conditions et les modalités d'application du titre Ier dans les départements d'outre-mer.

## Chapitre III -Dispositions particulières applicables à Mayotte

Article L163-1

Les dispositions du présent code relatives à la domanialité publique sont applicables à

Mayotte.

Article L163-2

Les dispositions des actes communautaires auxquelles il est fait référence dans le présent code sont applicables à Mayotte en tant qu'elles sont nécessaires à la mise en œuvre à Mayotte des dispositions du présent code.

# ***Livre II : Droits de port et de navigation***

## *Titre Ier : Droits de port*

### Chapitre Ier : Dispositions communes.

Article L211-1

Un droit de port peut être perçu dans les ports maritimes relevant de la compétence de l'Etat, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires qui y sont effectués. L'assiette de ce droit, qui peut comporter plusieurs éléments, et la procédure de fixation des taux de ce droit sont fixées par voie réglementaire.

Article L211-3

L'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire.

Article L211-3-1

Par dérogation aux dispositions des articles L. 211-1 à L. 211-3, la commune de

Saint-Barthélemy peut fixer et percevoir une taxe sur les débarquements de passagers par voie maritime, dont le montant est fixé par délibération du conseil municipal dans la limite de 4,57 euros par passager, pour financer l'amélioration des installations portuaires.

Article L211-4

Conformément aux dispositions du sixième alinéa de l'article 285 du code des douanes, les droits, taxes et redevances institués par le présent titre sont perçus comme en matière de douane ; les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Les frais de perception et de procédure incombant à l'administration sont prélevés sur le produit des droits, taxes et redevances dans les conditions fixées par arrêté du ministre de l'économie et des finances.

Article L211-5

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent titre.

## *Titre II : Droit annuel sur le navire.*

Article L221-1

Conformément aux dispositions des articles 223 et suivants du code des douanes, il peut être perçu, dans les ports maritimes, un droit annuel sur les navires

*Titre III : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer.*

Article L231-1

Les conditions d'application du droit de port dans les départements d'outre-mer sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

# ***Livre III : Police des ports maritimes***

*Titre préliminaire : Dispositions générales*

## Chapitre Ier : Champ d'application.

Article L301-1

Les dispositions du présent livre s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires.

Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent également à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage. La zone maritime et fluviale de régulation est délimitée dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Ce décret peut prévoir des dispositions particulières pour les ports civils attenants aux ports militaires.

## Chapitre II : Compétences en matière de police dans les ports maritimes

### Section 1 : Compétences de l'Etat.

Article L302-1

L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par décret.

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

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

Article L302-2

L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté.

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

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

Article L302-3

L'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime.

## Section 2 : Compétences respectives de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Article L302-4

Au sens du présent livre, l'autorité portuaire est :

a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;

b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;

c) Dans les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

a) Dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;

b) Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, le représentant de l'Etat ;

c) Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste arrêtée par l'autorité administrative, le représentant de l'Etat ;

d) Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

Article L302-5

L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire.

Article L302-6

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou engins flottants. Elle exerce également la police des marchandises dangereuses.

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

Article L302-7

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

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

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

Article L302-8

Des règlements particuliers dans chaque port peuvent compléter les règlements généraux de police.

Les dispositions applicables dans les limites administratives des ports autonomes sont arrêtées par le représentant de l'Etat.

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

Les dispositions applicables dans la partie maritime de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 301-1 sont prises par le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer.

Les dispositions applicables dans la partie fluviale de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 301-1 sont prises par le représentant de l'Etat.

## Chapitre III : Agents chargés de la police dans les ports maritimes

### Section 1 : Officiers de port et officiers de port adjoints.

Article L303-1

Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

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

Article L303-2

En cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et officiers de port adjoints peuvent monter à bord des navires, bateaux ou engins flottants pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril.

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

## Section 2 : Surveillants de port et auxiliaires de surveillance.

Article L303-3

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

Ces surveillants de port exercent les pouvoirs attribués aux officiers de port et officiers de port adjoints par le présent livre et les règlements pris pour son application.

Article L303-4

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

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

Article L303-5

Les conditions d'aptitude professionnelle et les conditions d'honorabilité exigées pour l'attribution de la qualité de surveillant de port et d'auxiliaire de surveillance sont précisées par un décret en Conseil d'Etat.

Article L303-6

Les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance sont agréés par le procureur de la République de leur résidence administrative. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance.

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

*Titre Ier : Police du plan d'eau.*

Article L311-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 302-2, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité portuaire.

Une convention précise les modalités de concertation entre l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire pour l'organisation des mouvements de navires.

Cette convention fait l'objet d'un bilan annuel.

Article L311-3

Indépendamment des pouvoirs dont elle dispose pour autoriser et régler l'entrée, la sortie et les mouvements des navires dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. Il en va de même de l'autorité maritime qui exerce le contrôle pour l'Etat du port. Les coûts d'expertise entraînés par la visite sont à la charge de l'armateur ou de l'affréteur du navire.

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

Article L311-4

L'accès au port est interdit aux navires présentant, en raison de leurs caractéristiques, définies par un arrêté de l'autorité administrative, un risque pour l'environnement.

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

*Titre Ier : Police de plan d'eau.*

Article L311-2

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

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

*Titre II : Sûreté portuaire.*

Article L321-1

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

Article L321-2

Pour des raisons de sûreté, l'autorité administrative peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou engins flottants dans la zone portuaire de sûreté. Pour les mêmes raisons, elle peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'ordonner l'expulsion de la zone portuaire de sûreté des navires, bateaux ou engins flottants.

Article L321-3

Sauf dans les cas où des dispositions particulières justifient la mise en œuvre par les services de l'Etat des mesures visant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ces mesures sont mises en œuvre, sous l'autorité de l'Etat, par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires, les organismes habilités au titre de l'article L. 321-6, les employeurs des agents mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 321-5, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones d'accès restreint, chacun agissant dans son domaine d'activité.

Un décret en Conseil d'Etat précise les catégories de mesures qui incombent à chacune des personnes mentionnées au premier alinéa et les autorités administratives chargées d'en définir les modalités techniques et opérationnelles.

Article L321-4

Un plan de sûreté portuaire est élaboré par l'autorité portuaire. Pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative, la personne responsable de l'installation élabore un plan de sûreté, qui doit être compatible avec le plan de sûreté portuaire. Après leur approbation par le représentant de l'Etat dans le département, ces plans s'imposent aux personnes énumérées à l'article L. 321-3.

Article L321-5

En vue d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint délimitées par arrêté préfectoral à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté définie à l'article L. 321-1 ou embarqués à bord des navires.

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

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

Les agréments prévus à l'alinéa précédent sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Article L321-6

Des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime et portuaire peuvent être confiées par l'autorité administrative à des organismes habilités à cet effet.

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

Article L321-7

I. -Les infractions et les manquements aux prescriptions du présent chapitre et aux mesures prises pour son application sont constatés par les officiers et agents de police judiciaire, les agents mentionnés à l'article L. 345-1 et les fonctionnaires habilités à cet effet par l'autorité administrative.

II. -Les personnes mentionnées aux articles L. 321-3 et L. 321-5, les organismes de sûreté maritime et portuaire habilités et les organismes agréés de formation à la sûreté maritime et portuaire tiennent à la disposition des fonctionnaires mentionnés au I. tous renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

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

III. -Sans préjudice des sanctions pénales encourues, les habilitations et agréments prévus par le présent chapitre peuvent être suspendus ou retirés par l'autorité qui les a délivrés en cas de méconnaissance des prescriptions de ce titre ou des mesures prises pour leur application.

Article L321-8

Le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint est puni d'une amende de 3 750 euros.

*Titre III : Police de la grande voirie*

## Chapitre Ier : Répression des atteintes au domaine public des ports maritimes.

Article L331-1

Sans préjudice des sanctions pénales encourues, toute atteinte à la conservation du domaine public des ports maritimes constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues au présent chapitre.

Il en est de même des manquements aux dispositions du présent titre et aux règlements d'application pris pour assurer la bonne utilisation du domaine public, tels que les occupations sans titre.

Article L331-2

Ont compétence pour constater les contraventions en matière de grande voirie prévues par le présent livre et les textes pris pour son application :

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

2° Les surveillants de port mentionnés à l'article L. 303-3 ;

3° Les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 303-4 pour ce qui concerne lapolice de l'exploitation et de la conservation ;

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

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

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

7° Les officiers et agents de police judiciaire.

Article L331-3

Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont habilités à relever, dans les conditions définies à l'article L. 345-6, l'identité de l'auteur de la contravention.

## Chapitre II : Conservation du domaine public des ports maritimes.

Article L332-1

Les propriétaires et armateurs des navires, bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou de faire mouvement sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement.

La méconnaissance des dispositions qui précèdent est punie d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de la cinquième classe.

Article L332-2

Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

Le fait de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres, est puni d'une amende d'un montant égal à celui prévu pour les contraventions de la cinquième classe.

## Chapitre III : Exploitation du port.

Article L333-1

Il est interdit de laisser les marchandises séjourner sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime au-delà du délai prévu par le règlement général de police ou, si le délai prévu est plus long, par le règlement particulier. A l'expiration de ce délai, les marchandises peuvent être enlevées d'office aux frais et risques des propriétaires à la diligence des officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port agissant au nom de l'autorité portuaire.

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

Le fait, pour le propriétaire ou la personne responsable de la garde des marchandises, de laisser séjourner des marchandises au-delà du délai mentionné au premier alinéa, est puni d'une amende de 3 750 euros. En cas de nouveau manquement commis moins de cinq ans après le prononcé d'une première condamnation, l'amende peut être portée au double.

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

Article L333-2

Les dispositions de l'article L. 333-1 sont également applicables aux véhicules, objets, matériaux ou autres dès lors qu'ils stationnent ou ont été déposés sans autorisation sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime.

## Chapitre IV : Usage du plan d'eau.

Article L334-1

Dans les limites administratives du port maritime et à l'intérieur de la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 301-1, tout capitaine, maître ou patron d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance, d'un engin de servitude, d'un engin flottant ou d'un bateau de navigation intérieure qui n'a pas obtempéré aux signaux réglementaires ou aux ordres donnés, par quelque moyen que ce soit, par les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port concernant le mouvement de son navire, bateau ou engin flottant est passible d'une amende calculée comme suit :

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 500 Euros ;

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 8 000 Euros ;

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 100 mètres : 20 000 Euros.

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

*Titre IV : Dispositions pénales*

## Chapitre Ier : Police de la signalisation maritime.

Article L341-1

Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, même en danger de perdition et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides et doit en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port où il aborde.

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

Le fait de ne pas déclarer les destructions, déplacements ou dégradations prévus au présent article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 Euros d'amende.

Article L341-2

Indépendamment de la réparation du dommage causé, le fait de détruire, abattre ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 Euros d'amende.

## Chapitre II : Marchandises dangereuses.

Article L342-1

Sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 Euros d'amende :

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

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

## Chapitre III : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Article L343-1

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

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

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

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

Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

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

On entend par :

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

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

Article L343-2

Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 343-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit :

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 4 000 Euros ;

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 8 000 Euros ;

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 40 000 Euros.

Article L343-3

Les prestataires qui assurent ou participent à la réception ou au dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires doivent fournir à l'autorité portuaire ainsi que, sur sa demande, au représentant de l'Etat dans le département les éléments techniques et financiers permettant de connaître la nature et les conditions d'exécution de leur activité.

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

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

## Chapitre IV : Chargement et déchargement des navires vraquiers.

Article L344-1

Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, à l'exclusion des grains, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement conviennent par écrit des modalités du plan de chargement ou de déchargement de la cargaison, selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire.

Les modifications apportées au plan initial sont approuvées selon les formalités prévues à l'alinéa précédent.

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

Article L344-2

Sont punis d'une amende de 45 000 Euros le fait pour le capitaine du navire de méconnaître les dispositions de l'article L. 344-1 et le fait, pour l'armateur ou l'exploitant du navire, de faire obstacle ou de tenter de faire obstacle à leur mise en œuvre.

Article L344-3

Le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement d'un navire vraquier est tenu de fournir au capitaine du navire, avant l'entrée au port, les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation terminale du port ainsi qu'au chargement et au déchargement de la cargaison.

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

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

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

Le fait pour le responsable à terre de l'opération de méconnaître les prescriptions du présent article est puni d'une amende de 45 000 Euros.

Article L344-4

Lorsque le non-respect du plan de chargement ou de déchargement a entraîné un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou du littoral, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement encourent une peine de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 Euros d'amende.

## Chapitre V : Constatation des infractions.

Article L345-1

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie réglementaire du présent code :

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

2° Les surveillants de port ayant la qualité de fonctionnaire mentionnés à l'article L. 303-3 ;

3° Les auxiliaires de surveillance ayant la qualité de fonctionnaire mentionnés à l'article L. 303-4.

Article L345-2

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, les officiers de port et officiers de port adjoints ont également compétence pour constater par procès-verbal les délits prévus par la partie législative du présent code.

Article L345-3

Les agents mentionnés à l'article L. 345-1 informent sans délai le procureur de la République des contraventions et délits dont ils ont connaissance.

Article L345-4

Les agents désignés ci-après rendent compte immédiatement à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent des délits prévus par la partie législative du présent code, dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

1° Les surveillants de port mentionnés à l'article L. 303-3 ;

2° Les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 303-4 ;

3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires et agents assermentés du ou des ministères chargés de la mer, les guetteurs des postes sémaphoriques ou les officiers de permanence des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les commandants de navires baliseurs et les pilotes spécialement assermentés à cet effet, ainsi que les agents des douanes.

Article L345-5

Hors le cas où la contravention est constatée selon la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire, les procès-verbaux constatant des contraventions ou des délits sont adressés au procureur de la République.

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

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

Article L345-6

Lorsqu'ils constatent une infraction, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port ou auxiliaires de surveillance sont habilités à relever l'identité de la personne mise en cause. Si l'intéressé refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, ils en rendent compte immédiatement à tout officier de police judiciaire territorialement compétent, qui peut alors ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ le contrevenant.

Lorsque l'officier de police judiciaire mentionné au présent alinéa décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité. Il est mis fin immédiatement à la procédure prévue à l'alinéa précédent si le contrevenant procède au paiement de l'amende forfaitaire prévue à l'article L. 346-2.

## Chapitre VI : Consignation et paiement immédiat de l'amende forfaitaire.

Article L346-1

Sauf en cas de paiement immédiat d'une amende forfaitaire, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le navire, bateau ou engin flottant peut être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 345-1, porteur d'un carnet de quittances à souches, une consignation dont le montant est fixé par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice.

La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la

République, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction.

Le navire, bateau ou engin flottant peut être retenu au port jusqu'à la décision du procureur de la République, et si aucune des garanties mentionnées au premier alinéa n'est fournie par l'auteur de l'infraction. Les frais en résultant sont mis à la charge de celui-ci.

Article L346-2

Pour les contraventions des quatre premières classes à la réglementation de la police des ports maritimes, l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire dans les conditions et selon les modalités prévues par les articles 529 à 529-2 et 530 à 530-3 du code de procédure pénale.

*Titre V : Mesures d'application.*

Article L351-1

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent livre.

## ***Livre IV : Voies ferrées portuaires.***

### Article L411-1

L'autorité portuaire est habilitée à construire et gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Ces voies sont dénommées voies ferrées portuaires.

Les voies ferrées portuaires peuvent donner accès à des installations terminales embranchées appartenant à des entreprises ayant conclu avec l'autorité portuaire une convention de raccordement.

### Article L411-2

L'autorité portuaire peut également construire et exploiter, dans les limites territoriales définies à l'article L. 411-1, des installations terminales embranchées, soit sur le réseau ferré national, soit sur une voie ferrée portuaire.

### Article L411-3

L'établissement public "Réseau ferré de France" est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'Etat.

Pour chaque port, une convention entre l'autorité portuaire et Réseau ferré de France, soumise à l'approbation ministérielle, fixe les conditions techniques et financières particulières de ce raccordement.

### Article L411-4

Un décret en Conseil d'Etat fixe les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, à la réalisation, à la maintenance et à l'utilisation des voies ferrées portuaires.

### Article L411-5

L'utilisation des voies ferrées portuaires peut donner lieu au versement de redevances à l'autorité portuaire ou à ses éventuels délégataires. Des tarifs d'abonnement et des tarifs contractuels peuvent être prévus.

### Article L411-6

Le ministre chargé des transports qui délivre à une entreprise ferroviaire un certificat de sécurité permettant l'accès à un port peut étendre la validité de ce certificat à l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

Les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité doivent, pour l'utilisation des voies ferrées portuaires, être agréées par le ministre chargé des transports dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Ce décret précise notamment dans quels cas cet agrément vaut certificat de sécurité pour les services empruntant le réseau ferré national entre des voies ferrées relevant d'une même autorité portuaire ou dans les points d'échange entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires.

Article L411-7

La police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire.

Le règlement général de police des voies ferrées portuaires est fixé par l'autorité administrative. Des règlements locaux d'application sont, en tant que de besoin, arrêtés pour chaque port par le préfet sur proposition de l'autorité portuaire.

Les agents mentionnés à l'article L. 345-1 sont habilités à constater les infractions aux règlements de police des voies ferrées portuaires.

Article L411-8

Un décret en Conseil d'Etat précise en tant que de besoin les modalités d'application du présent livre.

# ***Livre V : Régime du travail dans les ports maritimes***

## *Titre Ier : Organisation de la main d'œuvre dans les entreprises de manutention (dockers).*

### Article L511-1

Les ports maritimes de commerce de la métropole dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens de l'article L. 511-2 sont désignés par arrêté interministériel pris après avis des organisations professionnelles les plus représentatives qui doivent se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine.

### Article L511-2

I. - Dans les ports désignés par l'arrêté ministériel mentionné à l'article L. 511-1, les ouvriers dockers sont rangés en :

- ouvriers dockers professionnels ;

- ouvriers dockers occasionnels.

Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.

II. -Relèvent de la catégorie des dockers professionnels mensualisés les ouvriers qui concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée. Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements ont l'obligation de recruter les ouvriers dockers professionnels mensualisés en priorité et dans l'ordre parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents puis parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents. Les ouvriers ainsi mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée ; ils conservent également leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel. Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre décide, dans des conditions définies par décret, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle. Une convention collective nationale de la manutention devra être négociée et signée par les partenaires sociaux au plus tard au 31 décembre 1993, qui concernera toutes les catégories de dockers mentionnées au présent article.

Aucune mensualisation ne pourra être effectuée en dehors des ouvriers dockers professionnels intermittents durant une période de soixante jours à compter de la publication de la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, dans le port où a été conclu un accord relatif à l'organisation du travail de la manutention entre les organisations syndicales et patronales représentatives de la profession.

III. -Relèvent de la catégorie des dockers professionnels intermittents les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1er janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée. Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation, ou pour une durée plus longue ; il est renouvelable.

Pour les travaux de manutention définis par décret, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels.

Article L511-3

Il est institué par arrêté interministériel, dans chacun des ports définis à l'article L. 511-1, un organisme paritaire dénommé "bureau central de la main-d'œuvre du port".

Le bureau central de la main-d'œuvre est constitué ainsi qu'il suit :

- dans les ports relevant de la compétence de l'Etat, le directeur du port, ou, à défaut, le chef du service maritime ; dans les autres ports, le chef du service maritime ;

- trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;

- un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;

- en outre, à titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au a de l'article L. 521-4.

Le directeur du port ou le chef du service maritime assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre.

Article L511-4

Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de se faire pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'œuvre. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'œuvre.

Article L511-5

Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels intermittents.

En conséquence, ces ouvriers ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent aller travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.

*Titre II : Indemnité de garantie Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.*

Article L521-1

Un ouvrier docker professionnel intermittent n'ayant pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite "indemnité de garantie", dont le montant est fixé par un arrêté interministériel.

L'indemnité de garantie ne se cumule ni avec les indemnités journalières pour accidents de travail, ni avec les indemnités journalières de maladie des assurances sociales, ni avec les indemnités de chômage et cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une autre activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé.

Article L521-2

Le droit à l'indemnité est limité dans des conditions qui sont fixées par décret.

Article L521-3

L'indemnité de garantie n'est pas considérée comme constituant un salaire et n'est, en conséquence, passible d'aucun versement de cotisation pour charges sociales sinon par application de l'article L. 131-2 du code la sécurité sociale.

Article L521-4

Il est institué une caisse nationale dénommée "caisse nationale de garantie des ouvriers dockers", jouissant de la personnalité morale, et dont les attributions sont les suivantes :

a) Tenir registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés qui sont habilités à conserver leur carte professionnelle en application du II de l'article L. 511-2 ;

b) Tenir à jour la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents ;

c) Assurer le recouvrement de la contribution prévue à l'article L. 521-6 ;

d) Assurer, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'œuvre, des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail en vigueur, le paiement dans chaque bureau central de la main-d'œuvre de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue à l'article L. 521-8 ;

e) Gérer les fonds disponibles et proposer toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier.

Article L521-5

Le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend en nombre égal :

1° des représentants de l'Etat, dont le président ;

2° des représentants des employeurs ;

3° des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents.

Les représentants des deux dernières catégories sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales nationales les plus représentatives.

Article L521-6

La caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dispose des ressources suivantes :

1° produit de la contribution imposée à tous les employeurs de main-d'œuvre dans les ports, en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels ;

2° produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;

3° produits des emprunts autorisés ;

4° dons et legs.

Le taux de la cotisation imposée aux employeurs est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, par arrêté interministériel pris après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'œuvre. Ce compte comporte en dépenses les indemnités prévues à l'article L. 521-7 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres dudit bureau, et une quote-part des dépenses générales de la caisse.

Il comporte en recettes le produit de la contribution mentionnée au 1° ci-dessus dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau concerné, ainsi que la subvention éventuellement versée en application de l'alinéa suivant.

Jusqu'au 31 décembre 1993, le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers peut, à titre exceptionnel, attribuer des subventions d'équilibre à certains comptes mentionnés à l'alinéa précédent. Ces subventions, imputées sur les dépenses générales de la caisse, sont réservées à des bureaux centraux de la main-d'œuvre dans lesquels les charges résultant de l'application de l'article L. 521-8 sont particulièrement élevées.

Article L521-7

Les dépenses à la charge de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont les suivantes :

1° Dépenses de fonctionnement de l'organisation centrale et des bureaux centraux de la main-d'œuvre ;

2° Paiement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents ;

3° Paiement de l'indemnité compensatrice aux dockers professionnels intermittents, prévue à l'article L. 521-8.

Article L521-8

I. -Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre doit être tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après définies :

a) Le nombre des vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne doit pas dépasser un pourcentage fixé par décret. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'œuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 p. 100 ;

b) Dans les bureaux centraux de la main-d'œuvre des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne doit pas dépasser un pourcentage, fixé par décret, de l'effectif des dockers professionnels de ce bureau au 1er janvier 1992. Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'œuvre à un autre en fonction de cet effectif, ne peut être inférieur à 10 p. 100 ni excéder 40 p. 100.

II. -Il est procédé à la radiation du registre mentionné au a de l'article L. 521-4 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire pour assurer le respect des limites définies au I du présent article. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.

III. -A défaut de convention ou accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'œuvre définit, après consultation du bureau central de la main-d'œuvre, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.

IV. -Par application des critères retenus conformément au III ci-dessus, le président du bureau central de la main-d'œuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.

V. -Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application du présent article bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par décret.

VI. -Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs doivent indiquer aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'œuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le reclassement professionnel des dockers radiés.

*Titre III : Sanctions et dispositions diverses.*

Article L531-1

Les contraventions aux dispositions du présent livre sont constatées par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'œuvre. Les contraventions sont passibles des sanctions suivantes :

1° A l'égard des employeurs :

a) Avertissement ;

b) Sanction pécuniaire dans la limite de 4 500 euros ;

c) En cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, la sanction mentionnée à l'alinéa précédent et l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public ou l'une de ces deux sanctions seulement ;

2° A l'égard des dockers professionnels intermittents :

a) Avertissement ;

b) En cas de nouvelle infraction dans le délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

Ces sanctions sont prononcées par décision motivée du président du bureau central de la main-d'œuvre du port, à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis de ce bureau.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée.

Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes, qui se prononce après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Les sommes recueillies à titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des œuvres sociales du port.

Article L531-2

Le Gouvernement dépose chaque année devant le Parlement un rapport sur l'application du livre V du présent code, sur la répercussion sur l'ensemble des acteurs de la filière portuaire et maritime des gains de productivités tarifaires des activités de la manutention et sur l'évolution de l'ensemble de la manutention dans les ports français.

Ce rapport est communiqué au conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Pour chaque port, un rapport est préparé chaque année sur l'application du livre V et sur l'évolution de la manutention dans le port par le directeur du port ou le chef du service maritime et présenté, selon le cas, au conseil d'administration du port autonome ou au conseil portuaire.

Article L531-3

Les conditions d'application du présent livre, et notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels mentionnés au II de l'article L. 511-2, sont fixées par décret.

*Titre IV : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer.*

Article L541-1

Les conditions d'application du présent livre aux départements d'outre-mer sont fixées par décret.

## ***Livre VI : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements***

*Titre unique : Compétences et dispositions générales.*

### Article L601-1

I. - La région ou la collectivité territoriale de Corse, ou les groupements dont elles font partie, sont compétents pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce. Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui lui ont été transférés en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ou de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse.

II. - Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche. Il est compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui lui ont été transférés par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat et en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée.

III. - Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance. Elles sont également compétentes pour aménager et exploiter les ports de commerce et de pêche qui leur ont été transférés en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée.

Toutefois, les compétences exercées à la date de promulgation de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée par d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales sur les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance ne peuvent être transférées aux communes ou, le cas échéant, aux communautés de communes, aux communautés urbaines ou aux communautés d'agglomération sans l'accord exprès de ces autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales.

Le département ou un syndicat mixte peut également, à la demande d'une commune ou, le cas échéant, d'une communauté de communes, créer, aménager et exploiter un port maritime dont l'activité principale est la plaisance.

IV. - Par dérogation aux dispositions précédentes, l'organisme chargé du parc national de Port-Cros est compétent pour aménager, entretenir et gérer les installations portuaires de Port-Cros, dans le respect des missions assignées au parc.

### Article L601-2

L'Etat peut conclure avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent des contrats d'objectifs, portant notamment sur le financement d'infrastructures, la sûreté et la sécurité portuaires.

# Partie réglementaire -Décrets en Conseil d'Etat

## ***Livre Ier : Création, organisation et aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'Etat***

*Titre préliminaire : Organisation portuaire et grands ports maritimes*

### Chapitre Ier - Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes

#### Section 1 - Institution

Art. R. 101-1.

Le décret en Conseil d'Etat créant un grand port maritime est pris sur le rapport des ministres chargés des ports maritimes et de l'économie.

Il précise la dénomination et le siège du grand port maritime.

Pour les grands ports maritimes substitués à des ports maritimes relevant de l'Etat, le décret fixe, le cas échéant, la date d'entrée en vigueur du nouveau régime.

Les grands ports maritimes sont placés sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle général économique et financier.

#### Section 2 - Circonscription

Art. R. 101-2.

Sous réserve des dispositions du II de l'article L. 101-6, la circonscription du grand port maritime est délimitée par un arrêté du préfet de la région dans laquelle se trouve le siège du port après avis du préfet maritime.

Lorsque la circonscription est susceptible de s'étendre sur plusieurs régions, le Premier ministre désigne le préfet chargé de sa délimitation dans les conditions prévues par l'article 66 du décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements.

Pour la première délimitation de la circonscription, le préfet de région compétent établit un dossier comprenant :

1° Une notice indiquant et justifiant les limites de circonscription proposées ;

2° S'il y a lieu, la date à laquelle le régime défini par le présent titre sera substitué au régime précédemment en vigueur ;

3° Le cas échéant, la liste des conseils portuaires qui doivent être consultés ;

4° La liste des collectivités publiques et de leurs groupements compétents en matière d'aménagement, ainsi que des établissements publics territorialement intéressés ;

5° Un plan indiquant le projet de périmètre de la circonscription tant du côté de la mer que du côté des terres

Art. R. 101-3.

Pour la première délimitation de la circonscription, le préfet de région consulte préalablement :

1° Le cas échéant, les conseils portuaires concernés ;

2° Les collectivités territoriales ou leurs groupements ainsi que les établissements publics territorialement intéressés.

La durée de la consultation est de deux mois. En l'absence de réponse au terme de ce délai, l'avis est réputé émis.

Art. R. 101-4.

La modification de la circonscription d'un grand port maritime intervient à la demande du directoire du port après avis conforme du conseil de surveillance.

La demande de modification est instruite selon les modalités suivantes :

1° Un dossier comprenant les pièces visées à l'article R. 101-2 est constitué par le directoire du grand port maritime ;

2° Le directoire soumet ce dossier à l'approbation du préfet de région compétent qui l'invite à procéder aux consultations suivantes :

- consultation du conseil de développement du grand port maritime ;

- consultation des collectivités territoriales, et de leurs groupements ainsi que des établissements publics territorialement intéressés.

La durée de la consultation est de deux mois. En l'absence de réponse au terme de ce délai, l'avis est réputé émis ;

3° Dans un délai de quinze jours suivant l'accomplissement des consultations visées au 2° du présent article, le directoire adresse le dossier et le rapport d'instruction au préfet de région.

## Section 3 - Régime financier

Art. R. 101-5.

Un grand port maritime ne peut réaliser un projet d'investissement à la demande de l'Etat, d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un organisme public local ou national, que si ce projet fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes du port pendant la période d'amortissement de cet investissement.

Art. R. 101-6.

Les dispositions de l'article R. 111-6 sont applicables aux grands ports maritimes.

## Section 4 - Substitution d'un grand port maritime à un port maritime relevant de l'Etat

Art. R. 101-7.

L'Etat remet gratuitement aux grands ports maritimes substitués à un ou plusieurs ports maritimes non autonomes relevant de l'Etat, à la date fixée pour l'entrée en vigueur du nouveau régime :

1° La propriété des terrains et surfaces d'eau concédés ou non appartenant au domaine public, compris dans la circonscription du grand port maritime et des bâtiments et ouvrages maritimes dépendant du domaine public qui existent sur ces terrains et surfaces d'eau, à l'exclusion de ceux appartenant au domaine public maritime naturel ou au domaine public fluvial naturel ;

2° L'administration et la jouissance des terrains et surfaces d'eau appartenant au domaine public maritime naturel et au domaine public fluvial naturel compris dans la circonscription du grand port maritime, à l'exception des terrains déjà attribués ou affectés au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ;

3° La propriété des terrains appartenant au domaine privé de l'Etat, affectés au service chargé de la gestion des ports maritimes de l'Etat et compris dans la circonscription du grand port maritime, ainsi que des ouvrages, bâtiments et matériels ayant le caractère d'immeubles par destination ou d'accessoires réputés immeubles, dépendant du service susmentionné et nécessaires à l'entretien, à l'exploitation et aux travaux ;

4° La propriété des autres matériels, mobiliers et approvisionnements du même service et utilisés aux mêmes fins.

Sont toutefois exclus de ces remises les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements du service des phares et balises.

Les remises sont faites en l'état.

Art. R. 101-8.

En application de l'article L. 101-6, la remise en propriété au grand port maritime de l'actif et du passif des établissements publics délégataires au titre du compte de la concession a lieu à la date d'entrée en vigueur du nouveau régime. Les éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille, les participations et les créances de toute nature.

Art. R. 101-9.

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il reçoit gratuitement :

1° La propriété de tous les éléments d'actifs du port autonome, 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'intérieur de sa circonscription, à l'exception des terrains déjà attribués ou affectés au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

Art. R. 101-10.

Lors de chacune des remises prévues aux articles R. 101-7 à R. 101-9, il est dressé contradictoirement un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments, ainsi que du matériel compris dans la remise. Pour les remises effectuées par l'Etat, cet inventaire est divisé en deux parties relatives respectivement au domaine public et au domaine privé.

Il est également dressé contradictoirement un état des éléments d'actif autres que ceux visés à l'alinéa précédent et détenus par les établissements publics délégataires au titre du compte de la concession. 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 remis et aux activités transférées.

## Section 5 - Services connexes

Art. R. 101-11.

Le grand port maritime peut être chargé, à la demande du directoire, de la gestion de services publics liés à l'accueil des navires, à l'intérieur des limites administratives du port fixées en application de l'article R. 151-1 ou pour l'accès à celui-ci.

Des arrêtés conjoints du ministre chargé des ports maritimes et des ministres intéressés fixent les conditions de la remise de ces services au grand port maritime ainsi que les règles de leur fonctionnement.

## Section 6 - Réception des déchets

Art. R. 101-12.

Le directoire établit, tous les trois ans, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ce plan, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé par le préfet du département dans lequel se situent les installations principales du port.

En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port relevant de l'Etat, le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison reste en vigueur jusqu'à la date prévue de sa révision.

## Chapitre II - Organisation

### Section 1 - Conseil de surveillance

Art. R. 102-1.

I. - Les représentants de l'Etat au conseil de surveillance sont :

1° Le préfet de la région du siège du port ou son suppléant, qu'il désigne à titre permanent ;

2° Un représentant du ministre chargé des ports maritimes ;

3° Un représentant du ministre chargé de l'environnement ;

4° Un représentant du ministre chargé de l'économie ;

5° Un représentant du ministre chargé du budget.

Chacun des ministres nomme son représentant par arrêté.

II. - Les membres du conseil de surveillance représentant les collectivités territoriales sont :

1° Un membre du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port, désigné par ce conseil ;

2° Un membre du conseil général du département dans lequel se trouve le siège du port, désigné par ce conseil ;

3° Deux représentants des communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans la circonscription. Le décret instituant le grand port maritime détermine les deux communes ou groupements disposant d'un représentant. Celui-ci est désigné parmi ses membres par l'organe délibérant de la commune ou du groupement.

III. - Les personnalités qualifiées visées au 4° de l'article L. 102-2 sont nommées par arrêté du ministre chargé des ports maritimes, après consultation du ministre chargé de l'économie. Elles sont choisies en raison de leur compétence dans les activités intéressant les ports, l'aménagement, l'environnement, la navigation maritime, les transports, l'économie régionale ou l'économie nationale.

Le décret en Conseil d'Etat instituant le grand port désigne la chambre consulaire qui dispose d'un représentant élu au conseil de surveillance. Le ministre chargé des ports maritimes invite cette chambre consulaire à proposer son représentant.

Le préfet de région publie au recueil des actes administratifs de la préfecture la liste nominative des membres du conseil de surveillance.

Art. R. 102-2.

Le mandat des membres du conseil de surveillance est de cinq ans. Il peut être renouvelé. Lorsque les circonstances l'exigent, ce mandat peut, en outre, être prorogé pour une durée n'excédant pas six mois par l'arrêté mentionné au III de l'article R. 102-1.

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

Les mandats des membres du conseil de surveillance désignés en application du II de l'article R. 102-1 prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

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

Les dates de début et de fin de mandat des membres du conseil sont fixées par l'arrêté mentionné au III de l'article R. 102-1.

Art. R. 102-3.

Le conseil de surveillance élit un vice-président parmi ses membres.

En cas d'absence ou pour tout autre empêchement, le président du conseil de surveillance est provisoirement remplacé dans la plénitude de ses fonctions par le vice-président.

Art. R. 102-4.

Les membres du conseil de surveillance adressent au commissaire du gouvernement auprès du grand port maritime, dans les quinze jours suivant leur nomination ou désignation, une déclaration mentionnant :

- 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 grand port maritime ;

- 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 auprès du commissaire du Gouvernement fait l'objet, de la part de celui-ci, 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 de surveillance.

Chaque année, le commissaire du Gouvernement demande aux membres du conseil de surveillance de lui signaler les modifications dans les éléments figurant dans la déclaration mentionnée au premier alinéa du présent article.

Le commissaire du Gouvernement 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.

Art. R. 102-5.

Les membres du conseil de surveillance, autres que les représentants élus des salariés de l'établissement public, qui se sont abstenus sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives, sont déclarés démissionnaires par le conseil de surveillance.

Art. R. 102-6.

Le mandat des membres du conseil de surveillance est gratuit. Les membres du conseil de surveillance ont droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat. Le remboursement de ces frais est effectué dans les conditions fixées par décision conjointe du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé du budget.

Chaque représentant des salariés du port au conseil de surveillance dispose pour l'exercice de son mandat d'un crédit de dix-sept heures et trente minutes par mois.

Art. R. 102-7.

Le conseil de surveillance peut être dissous par décret motivé pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget.

Art. R. 102-8.

I. - Aucune convention ne peut, sans l'autorisation du conseil de surveillance, être conclue directement ou par personne interposée entre le grand port maritime et un membre de ce conseil ou du directoire ou d'une société ou organisme que ce membre contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce, ou dont il est actionnaire disposant d'une fraction de vote supérieure à 5 %, ou dont il est responsable, gérant, administrateur, ou, de façon générale, dirigeant.

Il en est de même pour toute convention conclue entre l'établissement portuaire et une société ou un organisme mentionné dans les déclarations prévues à l'article R. 102-4.

II. - Les dispositions du I ne sont pas applicables aux conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales. Toutefois, ces dernières conventions sont communiquées par le membre intéressé du conseil de surveillance ou du directoire au président du conseil de surveillance, au commissaire du Gouvernement et à l'autorité chargée du contrôle économique et financier. La liste de ces conventions et leur objet sont communiqués par le président aux membres du conseil de surveillance et aux commissaires aux comptes.

III. - Lorsque le commissaire du Gouvernement ou l'autorité chargée du contrôle économique et financier estime qu'un membre du conseil de surveillance ou du directoire est susceptible de s'exposer à l'application de l'article 432-12 du code pénal, il en informe par écrit le conseil de surveillance.

IV. - Le membre du conseil de surveillance ou du directoire intéressé informe, par lettre recommandée avec avis de réception, le président du conseil de surveillance, le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier dès qu'il a connaissance d'une convention à laquelle le I est applicable.

Ce membre ne peut pas assister à la délibération ni prendre part au vote et il n'est pas comptabilisé pour le calcul du quorum et de la majorité. Il s'abstient également de participer, en sa qualité de membre du conseil de surveillance ou du directoire, à tous les actes relatifs à la négociation et à la conclusion de cette convention.

Le président du conseil de surveillance informe les commissaires aux comptes de toute autorisation de convention. Les commissaires aux comptes présentent, sur ces conventions, un rapport spécial au commissaire du Gouvernement et à l'autorité chargée du contrôle général économique et financier.

Sans préjudice de la responsabilité de l'intéressé, les conventions visées au I et conclues sans autorisation du conseil de surveillance peuvent être déclarées nulles par le conseil de surveillance ou par décision conjointe du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'économie, dans un délai de trois ans à compter de la date de la convention ou, si les faits rendant le I applicables à la convention ont été dissimulés, à compter du jour où ces faits sont révélés.

Art. R. 102-9.

Dès sa formation ou son renouvellement, le conseil de surveillance se réunit sur la convocation et sous la présidence du préfet de région ou du suppléant qu'il désigne à titre permanent, cette convocation étant adressée aux membres du conseil de surveillance au moins dix jours ouvrables avant la date prévue.

Dès la première réunion du conseil, il est procédé à l'élection du président et du vice-président choisis parmi les membres du conseil. Les candidats à ces fonctions doivent, au moins trois jours ouvrables avant la séance du conseil au cours de laquelle il doit être procédé à l'élection, présenter leur candidature au commissaire du Gouvernement et lui transmettre la déclaration mentionnée à l'article R. 102-4. Faute pour les candidats d'avoir observé ces formalités, leur candidature est irrecevable. Préalablement au vote, le commissaire du Gouvernement informe le conseil de surveillance de ce qu'un candidat, s'il venait à être élu, lui paraîtrait susceptible de s'exposer, dans ses fonctions de président ou de vice-président, à l'application des dispositions de l'article 432-12 du code pénal.

Le mandat du vice-président du conseil de surveillance est de cinq ans. Le mandat du président et du vice-président du conseil de surveillance prend fin en même temps que celui des membres du conseil de surveillance nommés par arrêté. Le vice-président sortant est rééligible.

Le conseil de surveillance peut s'assurer le concours de secrétaires pris dans le personnel du grand port maritime, qui assistent aux séances sans prendre part aux délibérations.

Art. R.* 102-10.

Le mandat du président du conseil de surveillance est d'une durée de cinq ans renouvelable.

Art. R. 102-11.

Le conseil de surveillance établit son règlement intérieur. Il peut constituer en son sein des commissions spécialisées.

Il constitue en son sein un comité d'audit. Le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative. Le président du conseil de surveillance ne fait pas partie du comité d'audit.

Le comité d'audit assiste le conseil de surveillance dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'Etat. Le conseil de surveillance fixe, dans la limite de ses attributions, les affaires qui sont de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, les risques d'engagement hors bilan significatifs, l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

Art. R. 102-12.

Sont soumis à l'approbation préalable du conseil de surveillance :

a) Le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 103-1 et le rapport annuel sur son exécution ;

b) L'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives, notamment l'évolution de la dette, des politiques salariales et tarifaires et des effectifs ;

c) Le compte financier et l'affectation des résultats aux fins de vérification et de contrôle ;

d) Les prises, cessions ou extensions de participation financière ;

e) Les conventions mentionnées au I de l'article R. 102-8, sous réserve du II du même article ;

f) Tout déclassement de terrain, ouvrage ou bâtiment faisant partie du domaine public ;

g) Les cessions pour un montant supérieur à un seuil fixé par le conseil ;

h) Les transactions prévues à l'article R. 102-20 lorsque leur montant est supérieur à un seuil fixé par le conseil ;

i) Les cautions, avals et garanties ;

j) Les opérations d'investissement d'un montant supérieur à un seuil fixé par le conseil ;

k) Les conditions générales de passation des conventions et marchés.

Art. R. 102-13.

Le conseil de surveillance se réunit, sur la convocation de son président, au moins deux fois par semestre. Le président du conseil de surveillance fixe l'ordre du jour après consultation du président du directoire.

Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, si ce quorum n'est pas atteint, le conseil, réuni sur une nouvelle convocation à trois jours d'intervalle, délibère valablement 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.

Le vote a lieu au scrutin secret en cas de nomination ou d'avis sur une désignation. 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 la nomination ou la désignation a lieu à la majorité relative. A égalité de voix, la nomination ou la désignation est acquise au plus âgé.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le vice-président. Ils font mention des personnes présentes.

Les membres du directoire assistent avec voix consultative aux séances du conseil de surveillance.

Les convocations aux séances sont adressées au commissaire du Gouvernement et à l'autorité chargée du contrôle économique et financier, accompagnées des ordres du jour et des mêmes documents que ceux transmis aux membres du conseil.

Le commissaire du Gouvernement ou l'autorité chargée du contrôle économique et financier peut demander au président du conseil de surveillance l'inscription à l'ordre du jour des questions sur

lesquelles ils estiment nécessaire de provoquer une délibération ou une information de cette assemblée.

Le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier sont convoqués aux commissions constituées au sein du conseil. Ils assistent à ces commissions s'ils le jugent utile.

Art. R. 102-14.

Les délibérations du conseil de surveillance sont transmises aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget. Elles sont communiquées en même temps, par les soins du président, au commissaire du Gouvernement et à l'autorité chargée du contrôle économique et financier.

Le commissaire du Gouvernement peut, dans les huit jours qui suivent la réunion du conseil de surveillance, faire opposition aux délibérations.

L'opposition du commissaire du Gouvernement est levée dans le délai d'un mois si le ministre chargé des ports maritimes ne l'a pas confirmée dans ce délai.

Art. R.* 102-15.

Les membres du directoire sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable. Le président du directoire est nommé pour une durée de cinq ans renouvelable.

## Section 2 - Directoire

Art. R. 102-16.

Le décret nommant le président du directoire après avis conforme du conseil de surveillance est pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes.

Il est pourvu au remplacement de tout membre du directoire démissionnaire ou empêché dans les conditions de sa nomination, pour la durée restant à courir de son mandat.

Le président du directoire porte le titre de directeur général.

Il peut être mis fin aux fonctions du président du directoire par décret pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes, après avis motivé ou sur proposition du conseil de surveillance.

Le conseil de surveillance peut mettre fin aux fonctions des autres membres du directoire, après avis motivé ou sur proposition du président du directoire.

Art. R. 102-17.

En application de l'article L. 102-5, le directoire exerce notamment les attributions suivantes :

- il propose au conseil de surveillance les orientations générales de la politique de l'établissement ;

- il prépare, soumet à l'approbation du conseil et met en œuvre le projet stratégique prévu à l'article L. 103-1 ;

- il établit l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives, et, après approbation du conseil de surveillance, les exécute ;

- il soumet le compte financier de l'établissement au conseil de surveillance ;

- il établit le rapport annuel prévu à l'article R. 102-18 ;

- il assure la gestion domaniale ;

- il arrête les conditions techniques et financières des autorisations d'occupation du domaine public.

Le directoire détermine, le cas échéant dans les limites fixées par le conseil de surveillance, l'emploi des fonds excédant les besoins de la trésorerie et le placement des réserves.

Art. R. 102-18.

Le directoire est responsable de l'exécution des décisions du conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance prépare les observations du conseil sur le rapport que le directoire doit présenter chaque année sur la situation du grand port maritime et l'avancement du projet stratégique.

Le rapport du directoire, accompagné des observations du conseil, est adressé avant le 30 juin à chacun des ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget.

Art. R. 102-19.

Le directoire établit un règlement intérieur qui organise son fonctionnement.

Les membres du directoire peuvent, avec l'autorisation du conseil de surveillance, se répartir entre eux les tâches de la direction ; toutefois, cette répartition ne peut, en aucun cas, avoir pour effet de retirer au directoire son caractère d'organe assurant collégialement la direction du grand port maritime.

Les décisions du directoire sont prises à la majorité des membres présents, le directoire ne délibérant valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents, dont le président.

En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Les décisions du directoire sont constatées par des procès-verbaux conservés dans un registre spécial. Ces procès-verbaux sont signés par le président.

Art. R. 102-20.

Le président du directoire nomme à tous les emplois du port, gère et révoque le personnel, remet à la disposition de leur administration d'origine les fonctionnaires placés dans la position de service détaché et fixe la rémunération du personnel sous réserve de l'observation des règles de tutelle.

Le président du directoire représente le grand port maritime de plein droit devant toutes les juridictions et pour tous les actes de la vie civile. Il a la faculté de conclure des transactions dans les conditions prévues par les articles 2044 et suivants du code civil et dans les limites fixées par le conseil de surveillance. Les transactions sont subordonnées à l'accord préalable du commissaire du Gouvernement et de l'autorité chargée du contrôle économique et financier au-dessus d'un seuil fixé par le conseil de surveillance.

Il procède aux achats et passe les marchés ou traités.

Il est ordonnateur des recettes et des dépenses.

Art. R. 102-21.

Le président du directoire peut, sous sa responsabilité et en toutes matières, déléguer sa signature aux membres du directoire ; il peut également la déléguer à un ou plusieurs agents de l'établissement dans leur champ de compétences et de responsabilité.

Art. R. 102-22.

Le président du directoire désigne parmi les membres du directoire celui qui exercera sa suppléance en cas d'absence ou d'empêchement. Il communique cette décision au président du conseil de surveillance et au commissaire du Gouvernement. Cette désignation est faite par le commissaire du Gouvernement en cas de vacance de l'emploi de président du directoire.

Art. R. 102-23.

Les actes de nature réglementaire pris par le conseil de surveillance ou le directoire sont publiés par voie d'inscription dans un registre mis à la disposition du public au siège du grand port maritime et dont le sommaire est publié par voie électronique. L'inscription est attestée par le directoire.

## Section 3 - Conseil de développement

Art. R. 102-24.

Le nombre de membres du conseil de développement mentionné à l'article L. 102-6 est fixé par le décret instituant le port. Ce nombre est au moins de vingt et au plus de quarante.

Ce conseil est composé de quatre collèges :

1° Le collège des représentants de la place portuaire, qui comprend 30 % des membres du conseil ;

2° Le collège des représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port, qui comprend 10 % des membres du conseil et est composé, au moins pour moitié, de représentants des salariés des entreprises de manutention portuaire ;

3° Le collège des représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements situés dans la circonscription du port, qui comprend 30 % des membres du conseil ;

4° Le collège des personnalités qualifiées intéressées au développement du port, qui comprend 30 % des membres du conseil. Ce collège est composé, au moins pour un quart, de représentants d'associations agréées de défense de l'environnement et, au moins pour un quart, de représentants des entreprises et gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre.

Le conseil de développement élit son président parmi ses membres.

La durée du mandat des membres du conseil de développement est de cinq ans.

Art. R. 102-25.

I. - Les membres du premier collège du conseil de développement sont choisis parmi les catégories suivantes : entreprises implantées sur le port, compagnie maritime desservant le port, agences des compagnies de navigation implantées sur le port, pilotes en activité sur le port, sociétés exploitant des outillages sur le port, entreprises de services portuaires en activité sur le port, et notamment entreprises de manutention, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes, entreprises de transport et opérateurs ferroviaires.

II. - Un arrêté du préfet de région compétent pour la délimitation de la circonscription fixe, après avis des préfet territorialement intéressés, la liste des collectivités territoriales ou de leurs groupements situés dans la circonscription du port qui ont un représentant au titre du troisième collège.

III. - Les membres du quatrième collège du conseil de développement sont choisis parmi les personnalités qualifiées suivantes : membres des organismes représentatifs des principales branches industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, établissements publics intervenant dans la circonscription du port ou intéressés au développement ou au fonctionnement du port, établissements publics d'aménagement, membres d'associations agréées de protection de l'environnement, représentants des entreprises de transport routier, ferroviaire ou fluvial, établissements publics gestionnaires d'infrastructures de transport, universitaires ou chercheurs spécialisés dans le domaine portuaire ou maritime, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navire.

Art. R. 102-26.

I. - Les membres du premier collège du conseil de développement sont nommés par arrêté du préfet de région.

II. - Les membres du deuxième collège du conseil de développement sont nommés par arrêté du préfet de région. Pour les représentants des salariés des entreprises de manutention, le préfet de région invite chacune des organisations syndicales les plus représentatives désignées pour chaque port par le ministre chargé des ports maritimes, en accord avec le ministre chargé du travail, à proposer dans le délai de quinze jours une liste de candidats comportant au moins trois noms. Pour les représentants des salariés des autres entreprises, le préfet de région invite chacune des organisations syndicales départementales les plus représentatives désignées pour chaque port par le ministre chargé du travail à proposer une liste de candidats comportant au moins trois noms.

III. - Les membres du troisième collège du conseil de développement sont désignés, parmi leurs membres, par les assemblées délibérantes des collectivités territoriales ou groupements concernés. Ils peuvent désigner un suppléant.

IV. - Les membres du quatrième collège du conseil de développement sont nommés par arrêté du préfet de région.

Art. R. 102-27.

I. - Le conseil de développement se réunit au moins deux fois par an sur convocation de son président, éventuellement à la demande du conseil de surveillance ou du directoire du port. Les membres du directoire, le président du conseil de surveillance, le préfet de région et le préfet maritime ou leurs représentants ainsi que le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent de plein droit aux séances du conseil.

II. - Le conseil de développement est obligatoirement consulté :

- sur la politique tarifaire ;

- sur le projet stratégique visé à l'article L. 103-1 avant la délibération du conseil de surveillance prévue à l'article L. 102-3 et sur son rapport annuel d'exécution.

III. - Le conseil de développement donne, dans un délai d'un mois, un avis motivé sur les questions dont il est saisi par le directoire ou le conseil de surveillance ou sur les sujets sur lesquels il est consulté. Le délai d'un mois court à partir de la saisine. Lorsque l'avis n'est pas donné dans le délai prescrit, il est réputé favorable.

IV. - Les avis et délibérations du conseil de développement sont pris à la majorité des suffrages exprimés. En cas de partage, la voix de son président est prépondérante.

V. - Le conseil de développement élabore son règlement intérieur. Il peut constituer des commissions permanentes qui comportent un représentant au moins de chaque collège. Dans les limites qu'il fixe, il peut leur déléguer sa compétence pour émettre les avis prévus à cet article.

VI. - Les fonctions de membre du conseil de développement ne donnent pas lieu à rémunération. Toutefois, leurs frais de déplacement et de séjour peuvent être remboursés dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'Etat.

VII. - Le grand port maritime assure le secrétariat du conseil de développement.

## Section 4 - Personnels

Art. R. 102-28.

Les articles R. 112-14 à R. 112-19 sont applicables aux grands ports maritimes.

## Section 5 Commissaire du Gouvernement et autorité chargée du contrôle économique et financier

Art. R. 102-29.

Le ministre chargé des ports maritimes désigne un commissaire du Gouvernement auprès du grand port maritime et peut désigner un commissaire du Gouvernement adjoint. En cas d'absence ou d'empêchement du commissaire du Gouvernement, ses pouvoirs sont exercés par le commissaire du Gouvernement adjoint.

Le commissaire du Gouvernement s'assure de la compatibilité des orientations et des décisions adoptées par les autorités du port avec les intérêts dont l'Etat a la charge, notamment en matière de politique portuaire nationale, d'environnement et de développement économique. Il vérifie la régularité de l'ensemble des opérations du conseil de surveillance.

L'autorité chargée du contrôle économique et financier est désignée par les ministres chargés de l'économie et du budget.

Le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier participent avec voix consultative aux séances du conseil de surveillance du grand port maritime et assistent aux réunions du conseil de développement et de ses commissions permanentes.

# Chapitre III - Fonctionnement du grand port maritime

## Section 1 - Projet stratégique

Art. R. 103-1.

Le projet stratégique traite notamment :

1° Du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement ;

2° Des aspects économiques et financiers, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissements et de la politique d'intéressement des salariés ;

3° En application des dispositions de l'article 8 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008, et en application des dispositions de l'article L. 103-2 du présent code, des modalités retenues pour l'exploitation des outillages et du recours à des filiales ;
4° De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 103-1. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend ;

5° Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial.

Art. R. 103-2. - Le projet stratégique est présenté par le directoire au conseil de surveillance accompagné de l'avis du conseil de développement et, pour les aspects pouvant concerner les milieux naturels, de l'avis du conseil scientifique d'estuaire pour les estuaires visés à l'article 16 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

Il est transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, après approbation du conseil de surveillance.

Il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision

La révision du projet stratégique est opérée selon les mêmes modalités que son élaboration.

Art. R. 103-3.

L'accord mentionné au premier alinéa de l'article L. 103-2 est donné par le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé de l'économie.

Les activités d'intérêt national mentionnées à l'article L. 103-2 sont notifiées par un arrêté du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'économie.

## Section 2- Gestion financière et comptable

Art. R. 103-4.

Les grands ports maritimes se conforment, en matière de gestion financière et comptable, aux règles en usage pour les établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial dotés d'un agent comptable et sont soumis aux articles 190 à 225 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 modifié portant règlement général sur la comptabilité publique.

L'agent comptable est nommé par arrêté conjoint des ministres chargés des ports maritimes et du budget après avis du conseil de surveillance.

Des régies de recettes et d'avances peuvent être créées dans les conditions fixées par le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 modifié relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics.

Avec l'accord du ministre chargé du budget, le président du directoire peut autoriser l'agent comptable à payer, sans son intervention préalable et dans la limite des crédits approuvés, certaines menues dépenses. Ces dépenses sont payées soit directement par l'agent comptable, soit, sous sa responsabilité, par certains agents du grand port maritime désignés après son accord par le président du directoire. L'agent comptable est tenu de justifier, chaque mois, des dépenses effectuées. Au vu des justifications produites, le président du directoire émet un titre de régularisation au nom de l'agent comptable.

Art. R. 103-5.

Dans le cadre de la certification des comptes annuels, le ou les commissaires aux comptes mentionnés à l'article L. 102-3 sont nommés par le ministre chargé de l'économie sur proposition du conseil de surveillance.

Si le grand port maritime établit des comptes consolidés, les commissaires aux comptes, au nombre de deux au moins en application de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1er mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises, sont nommés par le ministre chargé de l'économie sur proposition du conseil de surveillance.

Les commissaires aux comptes des grands ports maritimes exercent leur mission dans les conditions prévues au titre II du livre VIII du code de commerce.

Art. R. 103-6.

Le grand port maritime tient à titre de justificatif un compte de résultat séparé pour les activités exercées au titre du II de l'article L. 101-3.

Art. R. 103-7.

Le directoire établit et présente pour approbation au conseil de surveillance l'état prévisionnel relatif à l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

L'état prévisionnel est transmis aux ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget avant le 1er décembre de l'année précédant l'ouverture de l'exercice.

L'état prévisionnel comporte deux sections distinctes, l'une pour les dépenses et les recettes d'exploitation, l'autre pour les opérations en capital.

Art. R. 103-8.

L'état prévisionnel des recettes et des dépenses est établi par année civile.

Les opérations en capital peuvent donner lieu à des prévisions d'exécution échelonnées sur plusieurs années.

Art. R. 103-9.

Si l'état prévisionnel des recettes et des dépenses n'est pas encore approuvé à l'ouverture de l'exercice, le directoire peut néanmoins engager, sauf opposition de l'autorité chargée du contrôle économique et financier, dans la limite des ressources disponibles à cet effet, les dépenses antérieurement autorisées et ordonner les paiements correspondants.

Il peut, dans la limite des prévisions adoptées par le conseil de surveillance et des crédits approuvés au titre de l'année précédente, engager, sauf opposition de l'autorité chargée du contrôle économique et financier, les dépenses indispensables à la continuité de la gestion.

Les modifications de l'état prévisionnel reconnues nécessaires en cours d'exercice sont arrêtées et approuvées dans les mêmes formes que cet état.

En cours d'exercice, un suivi de l'exécution de l'état prévisionnel, incluant une analyse par poste des écarts avec la prévision, est communiqué au moins deux fois par an au conseil de surveillance.

Art. R. 103-10.

Sauf pour les marchés passés avec le groupement d'intérêt économique mentionné à l'article R. 153-1, les marchés et accords-cadres des grands ports maritimes sont soumis au code des marchés publics, à l'exception de ses articles 125 et 126 pour les marchés ne donnant pas lieu à une participation financière de l'Etat.

Un règlement adopté par le conseil de surveillance fixe notamment :

a) La composition et les modalités de fonctionnement de la commission d'appel d'offres du grand port maritime ;

b) Les modalités de constitution et de fonctionnement d'une commission consultative des marchés exerçant, pour les marchés du grand port maritime, les missions de la commission des marchés publics de l'Etat ;

c) Les règles de publicité et de mise en concurrence des marchés passés selon la procédure adaptée.

Le règlement est soumis, après son adoption par le conseil de surveillance, à l'approbation du commissaire du Gouvernement et de l'autorité chargée du contrôle économique et financier. L'approbation est réputée acquise, à défaut d'opposition de leur part, dans un délai de deux mois à compter de la saisine.

Art. R. 103-11.

Les droits de port dont la perception est autorisée au profit du grand port maritime sont recouvrés par l'administration des douanes, conformément aux lois et règlements en vigueur. Les frais de perception et de procédure afférents à ces droits sont supportés par le grand port maritime dans les conditions fixées par les textes réglementaires.

Le produit des droits est versé au port par les soins du service des douanes. Les services des douanes fournissent les renseignements nécessaires au suivi des recettes au grand port maritime.

## Section 3 -Régime domanial

Art. R. 103-12.

Le grand port maritime acquiert à l'amiable ou par voie d'expropriation les immeubles utiles à son développement, après consultation du service des domaines dans les conditions fixées par le décret n° 86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des commissions des opérations immobilières et de l'architecture et fixant les modalités de consultation du service des domaines.

Art. R. 103-13.

Les remises de biens au port prévues par les articles R. 101-7 à R. 101-10 ne modifient pas le régime juridique des terrains, ouvrages et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

Art. R. 103-14.

Le grand port maritime et l'Etat concluent une convention qui prévoit les modalités d'application du second alinéa de l'article 15 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, en ce qui concerne notamment le calcul et le versement de la somme due à l'Etat.

Le grand port maritime transmet au ministre chargé du budget au plus tard le 30 juin de chaque année un état des cessions visées au second alinéa de l'article 15 de cette même loi intervenues au titre de l'année précédente.

## Chapitre IV - Contrôle

Art. R. 104-1.

Sous réserve des dispositions de l'article R. 104-5, le grand port maritime est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat prévu par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 relatif au contrôle économique et financier de l'Etat.

Art. R. 104-2.

Le compte financier est adressé à la Cour des comptes par le président du conseil de surveillance dans les deux mois qui suivent son approbation par le conseil de surveillance.

Art. R. 104-3.

Pour l'application de l'article R. 102-29, le commissaire du Gouvernement correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil de surveillance et avec le président du directoire.

Il prend connaissance des projets en préparation et de tous les documents qu'il juge nécessaires à l'exercice de ses missions.

Art. R. 104-4.

Le commissaire du Gouvernement transmet au ministre chargé des ports maritimes ses observations sur le rapport annuel d'activité présenté au conseil de surveillance.

L'autorité chargée du contrôle économique et financier présente aux ministres chargés de l'économie et du budget un rapport annuel sur la situation économique et financière du grand port maritime. Ce rapport est transmis au directoire.

Le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier se communiquent leurs rapports respectifs avant la transmission aux ministres.

Art. R. 104-5.

Lorsque les participations financières à céder, à prendre ou à étendre décidées en application du III de l'article L. 101-3 sont d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget, l'approbation est faite conjointement par 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 de la demande par ces derniers.

## Chapitre V - Aménagement

### Section 1 - Terminaux

Art. R. 105-1.

Sous réserve des cas d'exploitation en régie prévus à l'article L. 103-2, les terminaux du port sont exploités par des opérateurs, avec lesquels le grand port maritime passe des conventions de terminal, dans les conditions prévues à l'article R. 105-2.

Art. R. 105-2.

Sans préjudice des dispositions des articles 7, 8 et 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, les conventions de terminal sont conclues à l'issue d'une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire.

Ces conventions qui valent autorisation d'occuper le domaine public sont passées avec le ou les opérateurs retenus. Elles portent sur l'exploitation et, le cas échéant, la réalisation d'un terminal comprenant les outillages et les aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liés aux navires. Elles peuvent aussi comprendre la réalisation de quais ou d'appontements pour ce terminal. Elles peuvent prévoir des objectifs de développement du trafic et des sanctions, pouvant aller jusqu'à la résiliation sans indemnité de la convention, dans le cas où ces objectifs ne seraient pas atteints. Des indicateurs de suivi permettent de définir si les objectifs fixés sont atteints.

Art. R. 105-3.

L'attribution des conventions de terminal ne doit pas avoir pour effet d'altérer les conditions de la concurrence. Celle-ci est analysée en fonction du marché pertinent pour chaque type de trafic.

Art. R. 105-4.

Un arrêté des ministres chargés des ports maritimes et de l'économie précise les points qui doivent figurer dans la convention de terminal.

Art. R. 105-5.

Lorsque, dans le cadre fixé par l'article L. 103-2, le grand port maritime exploite en régie des outillages, le projet de fixation ou de modification des tarifs et des conditions d'usage des outillages gérés par le grand port maritime fait l'objet d'un affichage pendant quinze jours dans les lieux du port principalement fréquentés par les usagers, ou d'une information diffusée par voie électronique et accessible aux usagers du port. Il est transmis au conseil de développement.

Les tarifs sont fixés par le directoire.

*Titre Ier : Ports autonomes*

## Chapitre Ier : Institution, attributions et régime financier

### Section 1 : Institution et attributions.

Article R*111-1

Le décret en Conseil d'Etat créant un port autonome est pris à l'initiative du ministre chargé des ports maritimes après avis du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'intérieur, du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé de la marine marchande.

Le port reçoit la dénomination du port principal englobé dans l'établissement public. Toutefois, si cet établissement englobe plusieurs ports importants, sa dénomination peut comporter l'énumération de ces ports.

Pour les ports autonomes substitués à des ports non autonomes, le décret fixe la date de mise en vigueur du nouveau régime.

### Section 2 : Circonscription.

Article R*111-3

Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 111-3 et déterminant la circonscription du port autonome est pris sur la proposition du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'industrie, du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de la marine marchande.

Article R*111-4

Le ministre chargé des ports maritimes, en même temps qu'il soumet à l'avis des ministres visés à l'article R. 111-1 le projet de décret portant création du port autonome, engage la procédure d'instruction préalable à la détermination de la circonscription du port.

Le préfet du département du port principal établit, sur proposition du directeur du port autonome existant ou du directeur du port intéressé, le dossier à soumettre à l'instruction. Ce dossier comporte une notice indiquant :

1° Les limites de circonscription du futur port autonome ;

2° S'il y a lieu, la date à laquelle le régime de l'autonomie défini par le présent titre sera substitué au régime d'autonomie précédemment en vigueur ;

3° La liste des conseils portuaires existants qui doivent être consultés par application de l'article R. 111-5 ;

4° La liste des collectivités publiques, des services et établissements publics intéressés. Le dossier comporte, en outre, un plan indiquant le périmètre de l'établissement autonome tant du côté de la mer que du côté des terres.

Article R*111-5

Le dossier est soumis sans délai avec un rapport justificatif à l'approbation du ministre chargé des ports maritimes. Celui-ci invite le préfet à procéder à l'instruction dans les formes prévues par l'article R. 122-9, sans consultation de la commission nautique locale ni ouverture d'une instruction mixte.

Si la circonscription du port autonome à créer englobe un ou plusieurs ports, le conseil portuaire de ces ports est consulté.

Les collectivités publiques intéressées à consulter sont les régions, les départements, les communes et les établissements de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement de l'espace sur le territoire desquels s'étend la circonscription du port autonome.

Le préfet adresse, dans le délai maximum de quinze jours après clôture de l'instruction, son rapport avec le dossier au ministre chargé des ports maritimes et au préfet de région.

Article R*111-5-1

Les limites de la circonscription d'un port autonome peuvent être modifiées sur proposition du conseil d'administration par décret en Conseil d'Etat dans les conditions prévues à l'article R. 111-3 et selon la procédure d'instruction définie ci-après.

Le directeur du port autonome établit un dossier à soumettre à l'instruction qui comporte :

1° La description des limites futures de circonscription du port et la justification des modifications envisagées ;

2° Un plan sur lequel figure le périmètre de l'établissement autonome, tant du côté de la mer que du côté des terres, faisant apparaître les modifications qu'il est envisagé d'apporter aux limites existantes ;

3° La liste des collectivités publiques, des services et établissements publics intéressés.

Le dossier, après accord du conseil d'administration, est soumis sans délai à l'approbation du ministre chargé des ports maritimes. Celui-ci invite le directeur du port autonome à procéder à l'instruction dans les formes prévues par l'article R. 122-9, sans consultation de la commission nautique locale ni ouverture d'une instruction mixte.

Dans le délai de quinze jours suivant la clôture de l'instruction, le directeur du port autonome adresse le dossier et le rapport d'instruction au ministre chargé des ports maritimes et au préfet de région.

## Section 3 : Régime financier.

Article R*111-6

Le programme et le montant des dépenses mentionnées à l'article L. 111-4 sont arrêtés chaque année par le ministre chargé des ports maritimes sur proposition du directeur du port autonome.

Les dépenses relatives aux engins de dragage visées à l'article L. 111-4 que le port autonome assure aux frais de l'Etat comportent les dépenses d'acquisition, d'entretien, de grosses réparations, d'amélioration et de renouvellement du matériel affecté à ces opérations.

L'Etat peut reprendre possession, à tout moment, à titre temporaire ou définitif, et après avis du port autonome, des engins de dragage acquis dans les conditions fixées ci-dessus.

Article R*111-7

L'Etat n'apporte aucune participation au titre des articles L. 111-4, L. 111-5 et L. 111-6 à la création, à l'entretien, à l'exploitation ou au renouvellement des ouvrages visés à ces articles et qui font l'objet d'une concession d'outillage public ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public ou d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

## Section 4 : Substitution du régime d'autonomie défini au présent titre, au régime antérieur.

Article R*111-8

Dans le cas où le port autonome est substitué à un ou plusieurs ports non autonomes, l'Etat lui remet gratuitement à la date fixée pour la mise en vigueur du nouveau régime :

1° l'administration et la jouissance des terrains et surfaces d'eau concédés ou non appartenant au domaine public, compris dans la circonscription du port autonome, et des bâtiments et ouvrages maritimes dépendant du domaine public qui existent sur ces terrains et surfaces d'eau ;

2° l'administration et la jouissance des terrains appartenant au domaine privé de l'Etat, affectés au service de l'équipement chargé de la gestion des ports non autonomes et compris dans la circonscription du port autonome, ainsi que des ouvrages, bâtiments et matériels ayant le caractère d'immeubles par destination, dépendant du service de l'équipement susvisé et nécessaires à l'entretien, à l'exploitation et aux travaux ;

3° la propriété des autres matériels, mobiliers et approvisionnements du même service et utilisés aux mêmes fins.

Seront toutefois exclus de ces remises les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements du service des phares et balises.

Les remises seront faites dans l'état où se trouveront, au jour de la substitution du nouveau régime d'autonomie au régime existant, tous les immeubles et objets mobiliers.

Article R*111-9

La date à laquelle prend effet, dans les conditions fixées par l'article L. 111-10, la remise en toute propriété au port autonome de l'actif et du passif des chambres de commerce et d'industrie visés par le même article est la date de substitution du nouveau régime d'autonomie au régime antérieur.

Les dispositions de l'article L. 111-10 sont applicables aux concessions et services organisés des établissements publics ou associations de toute nature formés entre les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port.

Les éléments d'actif visés au même article comportent les participations que les chambres de commerce et d'industrie ont prises au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions dans les organismes de toute nature.

Article R*111-11

Lors de chacune des remises prévues aux articles R. 111-8 à R. 111-10, il est dressé contradictoirement un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments, ainsi que du matériel compris dans la remise. Pour les remises effectuées par l'Etat, cet inventaire est divisé en deux parties relatives, la première au domaine public, la deuxième au domaine privé.

Il est également dressé contradictoirement un état des éléments d'actif autres que ceux visés à l'alinéa précédent et détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions ainsi que de la totalité des éléments d'actif de cette nature détenus par le port autonome existant. Ces éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille et les créances de toute nature.

Cet inventaire porte également sur les charges et obligations attachées aux biens remis et aux activités transférées.

Les différends auxquels pourrait donner lieu l'établissement des inventaires sont réglés par le ministre chargé des ports maritimes et le ministre intéressé.

## Section 5 : Services et activités connexes et annexes.

Article R*111-12

Le port autonome peut être chargé, sur la demande du conseil d'administration, de la gestion de certains services publics connexes à ceux du port, tels que remorquage, éclairage, balisage, dispositifs d'aide à la navigation à l'intérieur des limites du port autonome ou pour ses accès, services sanitaires, de sauvetage ou d'incendie, police et surveillance des quais.

Des arrêtés conjoints du ministre chargé des ports maritimes et des ministres intéressés fixent les conditions de la remise de ces services au port autonome ainsi que les règles de leur fonctionnement.

Article R*111-13

Le ministre chargé des ports maritimes peut, après avis du conseil d'administration, confier par arrêté au port autonome, au titre de services annexes, la gestion d'un service maritime ou d'un service de navigation dont il définit la consistance.

Pour cette gestion, le directeur relève directement de l'autorité du ministre chargé des ports maritimes et le personnel du port autonome agit pour le compte de l'Etat.

Article R*111-14

Dans le respect de la législation en vigueur, un port autonome peut créer des filiales ou prendre des participations dans des organismes, sociétés ou groupements qui, eu égard à leur objet complémentaire ou connexe à ses missions, sont de nature à concourir à son développement.

Les créations de filiales, les prises, cessions ou extensions de participations financières décidées par le conseil d'administration du port autonome sont soumises à l'approbation préalable conjointe du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé du budget, dans les conditions fixées par les articles R. 114-1 et R. 114-5.

Article R*111-15

Le directeur du port autonome établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil d'administration du port autonome, par le préfet du département où se situent les installations principales du port. En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

## Chapitre II : Organisation

### Section 1 : Conseil d'administration.

Article R*112-1

Le conseil d'administration d'un port autonome dont la composition est fixée par le décret en Conseil d'Etat qui en porte création comprend :

I. -1° Deux membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port, dont un au moins doit être choisi, dans ces chambres ou en dehors d'elles, parmi les catégories d'usagers énumérées à l'article R. 112-2.

2° a) Un membre désigné par le conseil régional de la région dans laquelle se trouve la principale ville de la circonscription du port ;

b) Un membre désigné par le conseil général du département dans lequel se trouve la principale ville de la circonscription du port ;

c) Un membre désigné par le conseil municipal de la principale ville de la circonscription du port ;

d) Deux membres représentant, soit des collectivités territoriales, soit des établissements publics territoriaux, soit une collectivité territoriale et un établissement public territorial intéressés au fonctionnement du port, dont la désignation appartient aux assemblées délibérantes de ces collectivités ou établissements.

3° Cinq membres représentant les 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.

4° Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

II. -1° Trois membres représentant l'Etat, dont :

a) Un membre du Conseil d'Etat, présenté par le vice-président du Conseil d'Etat ;

b) Un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances, présenté par ce ministre et choisi parmi les fonctionnaires en activité de son département ;

c) Le préfet de la région dans laquelle se trouve la ville principale de la circonscription du port autonome, ou son suppléant qu'il désigne à titre permanent.

2° a) Trois personnalités choisies sur une liste de cinq usagers du port appartenant aux catégories énumérées à l'article R. 112-2, établie conjointement par les chambres de commerce et d'industrie représentées au conseil ;

b) Sept personnalités choisies en raison de leur compétence dans les problèmes intéressant les ports, la navigation maritime, les transports, l'économie régionale ou l'économie nationale, dont quatre au moins doivent appartenir aux catégories d'usagers mentionnées à l'article R. 112-2.

Les membres du conseil d'administration énumérés au I (4°) et au II ci-dessus sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes.

Article R*112-2

Les catégories d'usagers parmi lesquelles doivent être désignés par les chambres de commerce et d'industrie ou nommés par décret certains membres du conseil d'administration sont les suivantes :

principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, armements français, agences françaises des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navire, pilotes et marins de la marine marchande, entreprises de transports terrestres, sociétés concessionnaires d'outillage public, entreprises de services portuaires, et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes.

Article R*112-3

Les représentants des salariés doivent remplir les conditions prévues par l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983. Les autres membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française ou ressortissants d'un des Etats membres de la Communauté européenne et jouir de leurs droits civils et politiques.

Article R*112-4

Les mandats des membres du conseil d'administration désignés en application du I (1° et 2°) de l'article R. 112-1 prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

Le mandat des autres membres du conseil d'administration est de cinq ans. Il peut être renouvelé. Lorsque les circonstances l'exigent, ce mandat peut, en outre, être prorogé par décret pour une durée n'excédant pas trois mois.

Les dates de début et de fin de mandat sont fixées par le décret portant renouvellement général des représentants de l'Etat, des personnalités qualifiées et du représentant des ouvriers du port.

Les dates de début et de fin de mandat des membres désignés en application du I (3°) de l'article R. 112-1 sont les mêmes que celles fixées par le décret mentionné à l'alinéa précédent.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ont perdu la qualité en laquelle ils étaient désignés ou nommés. Sous réserve des dispositions de l'article 16 de la loi du 26 juillet 1983, il est pourvu à leur remplacement jusqu'à l'expiration normale de leur mandat.

Dans le cas où une chambre de commerce et d'industrie n'a pas désigné son ou ses représentants dans un délai d'un mois à dater du jour où elle y a été invitée par le ministre chargé des ports maritimes, il est pourvu à cette désignation par un décret pris sur le rapport conjoint de ce ministre et du ministre chargé des chambres de commerce.

Le nombre des membres du conseil d'administration nommés par décret qui ont dépassé l'âge de soixante-cinq ans ne peut excéder le tiers du nombre total de ces membres. Lorsque cette proportion est dépassée, le plus âgé des membres nommés par décret est réputé démissionnaire d'office.

Article R*112-5

Dès la publication du décret portant création d'un port autonome, le ministre chargé des ports maritimes engage la procédure de formation du conseil d'administration.

Pour la désignation des membres mentionnées au II (2°, b) de l'article R. 112-1, le ministre chargé des ports maritimes consulte les chambres de commerce et d'industrie représentées dans le conseil, dont l'avis doit être fourni dans un délai de quinze jours.

Le même délai s'applique à l'établissement par les chambres de commerce et d'industrie de la liste mentionnée au II (2°, a) de l'article R. 112-1.

Le remplacement ou le renouvellement des membres du conseil d'administration mentionnés au II (2°), de l'article R. 112-1 se fait selon les mêmes procédures.

Article R*112-6

I. - Les représentants des salariés du port sont élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 et du décret du 26 décembre 1983.

II. - Préalablement à la désignation du représentant des ouvriers dockers du port, le directeur du port invite chacune des organisations syndicales les plus représentatives désignées pour chaque port par le ministre chargé des ports maritimes, en accord avec le ministre chargé du travail, à proposer dans le délai de quinze jours une liste de candidats comportant au moins trois noms. Ne peuvent être présentés comme candidats que les ouvriers, chefs d'équipe ou contremaîtres employés à des opérations de manutention sur les quais des ports de la circonscription depuis trois ans au moins.

Article R*112-7

Le conseil d'administration élit un vice-président choisi parmi ses membres.

Article R*112-7-1

Les membres du conseil d'administration adressent au commissaire du Gouvernement auprès du port autonome, dans les quinze jours suivant leur nomination ou désignation, une déclaration mentionnant :

- les fonctions exercées par eux-mêmes et leurs conjoints non séparés de corps dans les sociétés ou organismes susceptibles, du fait de leur secteur d'activité, de conclure des conventions avec le port autonome ;

- 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.

La liste des secteurs d'activités mentionnés ci-dessus est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés des ports maritimes et du budget.

Tout membre n'ayant pas souscrit cette déclaration dans le délai prescrit auprès du commissaire du Gouvernement fait l'objet, de la part de celui-ci, 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 déclaré démissionnaire par le conseil d'administration.

Toute modification dans les éléments figurant dans la déclaration mentionnée au premier alinéa du présent article est transmise au commissaire du Gouvernement.

Le commissaire du Gouvernement communique au membre du corps du contrôle général économique et financier les déclarations remplies par les membres du conseil ainsi que les modifications qui y sont apportées.

Article R*112-8

Les membres du conseil d'administration, autres que les représentants élus des salariés de l'établissement public, qui se sont abstenus sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives sont déclarés démissionnaires par le conseil d'administration.

Les vacances de sièges de membres du conseil pour décès, démission, expiration du mandat ou pour toute autre cause sont portées d'urgence par le président du conseil d'administration à la connaissance du ministre chargé des ports maritimes afin qu'il soit pourvu au remplacement de ces membres pendant le temps restant à courir de leur mandat, sans préjudice des dispositions des articles R. 112-4 et R. 112-5 ci-dessus et de l'article 16 de la loi du 26 juillet 1983.

Article R*112-9

Les membres du conseil d'administration ont droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat. Le remboursement de ces frais est effectué dans les conditions fixées par décision conjointe du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé du budget.

Chaque représentant des salariés du port au conseil d'administration dispose pour l'exercice de son mandat d'un crédit de vingt heures par mois. Ce crédit est porté à vingt-cinq heures pour les représentants des salariés qui sont membres du comité de direction.

Article R*112-10

Le conseil d'administration peut être dissous sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'économie et des finances par un décret motivé pris en conseil des ministres. Il est, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes.

Article R*112-10-1

Dès qu'un membre du conseil d'administration a connaissance d'un projet de convention entre le port et une société ou un organisme mentionné dans la déclaration qu'il a souscrite conformément à l'article R. 112-7-1, il en avise, par lettre recommandée avec accusé de réception, le commissaire du Gouvernement et le membre du corps du contrôle général économique et financier. Il s'abstient de participer à tous les actes relatifs à la négociation et à la conclusion de cette convention.

Lorsqu'ils ont reçu un avis adressé en application du premier alinéa ou lorsqu'ils estiment qu'un membre du conseil d'administration est susceptible de s'exposer à l'application de l'article 432-12 du code pénal, le commissaire du Gouvernement et le membre du corps du contrôle général économique et financier en informent, par écrit, le conseil d'administration.

L'approbation de toute convention ayant fait l'objet de la communication écrite mentionnée à l'alinéa précédent est soumise au conseil d'administration. Le membre du conseil d'administration concerné ne peut assister à la délibération ni participer au vote relatifs à la convention.

## Section 2 : Personnel.

### Article R*112-11

Le décret prévu à l'article L. 112-3 pour la nomination du directeur du port est pris sur la proposition du ministre chargé des ports maritimes, après avis du conseil d'administration.

### Article R*112-12

Il ne peut être mis fin aux fonctions du directeur, autrement que sur sa demande, que par un décret en conseil des ministres sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration.

### Article R*112-14

Pour exercer la faculté d'option prévue à l'article L. 112-4, tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par le décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié, relatif aux pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui passe au service du port autonome dispose d'un délai de six mois à dater de la publication du décret en Conseil d'Etat créant le port autonome.

Les salaires et indemnités réglementaires des ouvriers tributaires du régime de retraite applicable aux ouvriers des établissements industriels de l'Etat sont imputés sur les chapitres correspondants du budget des ports maritimes et remboursés à l'Etat par le port, à titre de fonds de concours. Cette disposition prend effet à dater de l'application du régime nouveau de l'autonomie.

### Article R*112-15

Tout membre du personnel, tributaire du décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié, relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui opte pour son rattachement au régime du personnel du port autonome est rayé du cadre auquel il appartenait à la date de l'enregistrement de son option.

### Article R*112-16

Les agents visés à l'article R. 112-15 qui, au moment du changement de leur statut, ont accompli quinze années de services civils et militaires effectifs bénéficient d'une pension en vertu des dispositions des articles 3, 13 et 14 du décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié, relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat.

Article R*112-17

Les dispositions du décret n° 50-133 du 20 janvier 1950 modifié relatif aux règles de coordination applicables, en ce qui concerne l'assurance vieillesse, aux bénéficiaires des régimes de retraite instituée par la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964 portant réforme du Code des pensions civiles et militaires, la loi du 29 juin 1927 concernant le régime des retraites du personnel de l'Imprimerie nationale, le décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat et aux tributaires de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, sont applicables aux agents visés à l'article R. 112-15.

Article R*112-18

Les agents visés à l'article R. 112-15 qui, au moment du changement de leur statut, ont accompli moins de quinze années de services civils et militaires effectifs, sont affiliés au régime de l'institution de retraite complémentaire des agents non titulaires de l'Etat et des collectivités locales (IRCANTEC) pour la période pendant laquelle ils relevaient du régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat.

Le fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat reverse à l'IRCANTEC la totalité des cotisations correspondantes.

Article R*112-19

Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie ou le personnel du port autonome existant est intégré dans les services du port autonome à la date fixée pour la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur.

En vue de cette intégration et dès intervention du décret portant création du port autonome, le directeur du port consulte les chambres de commerce et d'industrie intéressées, concessionnaires d'outillage public, en vue d'établir la liste nominative, par fonction, du personnel visé ci-dessus. Cette liste est communiquée aux représentants des personnels intéressés qui doivent faire connaître leurs observations dans un délai de quinze jours. Le directeur du port transmet la liste définitive, avec son rapport, dans le délai d'un mois au ministre chargé des ports maritimes et au ministre chargé de l'industrie. En cas de contestation concernant l'intégration de certains membres du personnel des chambres de commerce et d'industrie, il est statué par décision conjointe des deux ministres.

Sont notamment applicables au personnel du port autonome à partir de la date fixée au premier alinéa du présent article :

- la convention collective des personnels des ports autonomes maritimes et des chambres de commerce et d'industrie concessionnaires dans les ports maritimes de commerce et de pêche ; cette convention comporte les textes suivants :

- la convention collective proprement dite à laquelle sont jointes une annexe n° 1 composée des tableaux de classement des catégories A personnel ouvrier, B agents de maîtrise, D et E personnels administratif et technique, et une annexe n° 2 formant règlement de retraite ;

- une annexe n° 3 applicable à la catégorie F cadres et ingénieurs et le tableau de classement afférent à ces agents ;

- l'annexe formant convention particulière applicable aux ingénieurs et cadres supérieurs et le tableau de classement afférent à ces agents ;

- les avenants et accords de salaires intervenus à la suite de cette convention collective ;

- pour le port de Marseille, le décret n° 59-809 du 4 juillet 1959 relatif au régime de retraites du personnel titulaire de la chambre de commerce de Marseille ;

- pour le port du Havre, le décret n° 62-152 du 18 janvier 1962 relatif au régime de retraites du personnel titulaire de la chambre de commerce et du port autonome du Havre.

Le personnel ouvrier tributaire du régime de retraites défini par le décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 modifié, relatif aux pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat qui aura opté pour la conservation de son statut, n'est pas soumis à la convention collective précitée.

Article R*112-20

L'agent comptable, chef des services de la comptabilité, est nommé par arrêté du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé des ports maritimes après avis du conseil d'administration.

Sa rémunération est fixée par le ministre de l'économie et des finances après avis du conseil d'administration.

Des comptables secondaires peuvent être nommés dans les mêmes conditions.

## Section 3 : Commissaire du Gouvernement et contrôleur d'Etat.

Article R*112-21

Un membre du Conseil général des ponts et chaussées est désigné par le ministre chargé des ports maritimes en qualité de commissaire du Gouvernement auprès du port autonome. Il s'assure de la compatibilité des orientations et des décisions adoptées par les autorités du port avec les intérêts dont l'Etat a la charge, notamment en matière de politique portuaire nationale, d'environnement et de développement économique. Il vérifie la régularité de l'ensemble des opérations du conseil d'administration et des instances auxquelles il délègue des compétences.

Un membre du corps du contrôle général économique et financier, désigné par le ministre de l'économie et des finances, exerce le contrôle économique et financier du port autonome.

Tous deux sont convoqués aux séances du conseil d'administration et ont voix consultative.

## Chapitre III : Fonctionnement du port autonome

### Section 1 : Fonctionnement et pouvoirs du conseil d'administration.

Article R*113-1

Dès sa formation ou son renouvellement, le conseil d'administration se réunit sur la convocation et sous la présidence du préfet ou du suppléant qu'il désigne à titre permanent assisté du directeur du port, cette convocation étant adressée aux membres du conseil d'administration au moins dix jours ouvrables avant la date prévue.

Dès la première réunion du conseil, il est procédé à l'élection du bureau composé du président, du vice-président et du secrétaire choisis parmi les membres du conseil. Les candidats aux fonctions de membres 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 du commissaire du Gouvernement et lui transmettre la déclaration mentionnée à l'article R. 112-7-1. Faute pour les candidats d'avoir observé ces formalités, leur candidature est irrecevable. Préalablement au vote, le commissaire du Gouvernement 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.

Le mandat des membres du bureau prend fin en même temps que celui des administrateurs nommés par décret ; sauf application aux fonctions de président des règles relatives à la limite d'âge, le mandat de ces membres expire avec leur mandat de membre du conseil. Les membres sortants du bureau sont rééligibles à celui-ci.

Le conseil d'administration peut adjoindre au secrétaire des secrétaires auxiliaires pris dans le personnel du port autonome qui assistent aux séances sans prendre part aux délibérations.

Article R*113-2

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur. Il peut constituer dans son sein un comité de direction. Le commissaire du Gouvernement, et le membre du corps du contrôle général économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative.

La composition du comité de direction, la nomenclature des affaires qui sont de sa compétence et pour lesquelles sa décision engage le conseil, ainsi que toutes les dispositions utiles à son fonctionnement, sont fixées par le conseil d'administration.

Article R*113-3

Le conseil d'administration peut déléguer certaines de ses attributions, soit au comité de direction, soit au directeur du port.

Toutefois :

1° Ne peuvent pas faire l'objet de délégation :

- l'approbation de l'état prévisionnel de dépenses et de recettes et des comptes annuels ;

- l'approbation du plan d'organisation et de fonctionnement des services du port autonome, ainsi que des tableaux d'effectifs ;

- la fixation des conditions générales de rémunération du personnel ;

- l'approbation des marchés d'un montant supérieur à un chiffre fixé par arrêté des ministres chargés des ports maritimes et de l'économie et des finances ;-la fixation des conditions et des tarifs des outillages gérés par le port ;-l'approbation des prises, cessions ou extensions de participation financière ;

- l'approbation des conditions des emprunts et des prêts ;-l'approbation du dossier relatif à la modification des limites de circonscription prévue à l'article R. 111-5-1 ;

- l'approbation des conventions ayant fait l'objet de la communication écrite mentionnée à l'article R. 112-10-1 ;-l'approbation des transactions prévue à l'article R. 113-8 lorsque leur montant est supérieur à 100 000 euros ;

- l'examen des conventions d'exploitation de terminal prévues à l'article R. 115-7.2° Ne peut être déléguée qu'au comité de direction, la fixation des traitements des personnels dont les échelles ne sont pas fixées par les conventions collectives.

Article R*113-4

Le conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son président, au moins une fois tous les deux mois.

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 absolue des votants. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Le vote a lieu au scrutin secret dans le cas de nomination ou d'avis sur une désignation. Dans ces deux cas, si, après deux tours de scrutin secret, aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et la nomination ou la désignation a lieu à la majorité relative ; à égalité de voix, la nomination ou la désignation est acquise au plus âgé.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire. Ils font mention des personnes présentes.

Le directeur assiste avec voix consultative aux réunions du comité de direction et aux séances du conseil d'administration.

Les convocations aux séances sont adressées en temps utile au préfet de région, au commissaire du Gouvernement, et au membre du corps du contrôle général économique et financier ; elles sont accompagnées des ordres du jour et des mêmes documents que ceux qui sont transmis aux membres du conseil d'administration.

Le membre du corps du contrôle général économique et financier peut demander au président du conseil d'administration l'inscription à l'ordre du jour des questions sur lesquelles il estime nécessaire de provoquer une délibération de cette assemblée.

Le commissaire du Gouvernement et le membre du corps du contrôle général économique et financier sont convoqués aux commissions constituées dans le sein du conseil. Ils assistent à ces commissions s'ils le jugent utile.

Article R*113-5

Les délibérations du conseil d'administration sont transmises au ministre chargé des ports maritimes et au ministre de l'économie et des finances. Elles sont communiquées en même temps, par les soins du président, au commissaire du Gouvernement et au membre du corps du contrôle général économique et financier.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement deviennent de plein droit exécutoires si le commissaire du Gouvernement n'y fait pas opposition dans les huit jours qui suivent, soit la réunion du conseil d'administration s'il y a assisté, soit la réception du procès-verbal de la séance.

Sauf confirmation par le ministre chargé des ports maritimes dans le délai d'un mois à partir de l'opposition du commissaire du Gouvernement, celle-ci est levée de plein droit.

Article R*113-6

Le président du conseil d'administration exerce un contrôle permanent sur l'ensemble de la gestion 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 chargés des ports maritimes, de l'économie et des finances, de l'industrie et de la marine marchande.

En cas d'absence ou pour 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.

## Section 2 : Attributions du directeur.

Article R*113-7

Le directeur est l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui sont de la compétence de cette assemblée. Il exerce les attributions qui lui sont déléguées en application de l'article R. 113-3.

Il rend compte au président du conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de ce conseil.

Article R*113-8

En se conformant aux lois, règlements généraux ou spéciaux à certaines catégories d'agents ainsi qu'aux conventions en vigueur, il nomme à tous les emplois du port, gère, révoque et licencie le personnel, remet à la disposition de leur administration d'origine les fonctionnaires placés dans la position de service détaché et fixe la rémunération du personnel dans les limites arrêtées par le conseil d'administration, sous réserve de l'observation des règles de tutelle.

Il représente le port autonome de plein droit devant toutes les juridictions et pour tous les actes de la vie civile. Il a la faculté de conclure des transactions dans les conditions prévues par les articles 2044 et suivants du code civil et par le règlement intérieur du conseil d'administration. Les transactions sont subordonnées à l'accord préalable du commissaire du Gouvernement et du

membre du corps du contrôle général économique et financier. Lorsque leur montant est supérieur à 100 000 euros, elles sont également subordonnées à l'accord préalable du conseil d'administration.

Il procède aux achats et passe les marchés ou traités.

Il assure la gestion financière du port autonome ; il est ordonnateur principal du port. Des ordonnateurs secondaires peuvent être institués, sur sa proposition, par décision conjointe du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'économie et des finances ; il tient la comptabilité de l'engagement des dépenses ; il émet les ordres de recettes et de dépenses qu'il transmet à l'agent comptable.

Il détermine, dans les limites fixées par le conseil d'administration, l'emploi des fonds excédant les besoins de la trésorerie et le placement des réserves.

Article R*113-9

Le directeur exerce, dans la limite de la circonscription du port, une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation du port.

Les conditions dans lesquelles s'exerce cette action sont précisées, pour les services publics dépendant d'un département ministériel autre que celui des ports maritimes, par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre intéressé.

Le directeur correspond directement avec les ministres pour les affaires entrant dans leurs attributions et intéressant l'établissement maritime sans être de la compétence du conseil d'administration. Il adresse ampliation au ministre chargé des ports maritimes de la correspondance échangée avec les autres ministres.

Article R*113-10

Le directeur peut, sous sa responsabilité, déléguer sa signature à un ou plusieurs agents de l'établissement.

Article R*113-11

En cas d'absence, le directeur est remplacé dans ses fonctions par un ingénieur du port ou un autre cadre supérieur de l'établissement portuaire désigné à l'avance par le ministre chargé des ports maritimes après avis du conseil d'administration.

Au cas où l'absence se prolongerait, un directeur intérimaire pourrait être désigné par décret pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes soit sur l'initiative de ce dernier après avis du conseil d'administration, soit sur l'initiative du conseil d'administration lui-même.

## Section 3 : Gestion financière et comptable.

Article R*113-12

Le fonctionnement comptable du port autonome est assuré dans les conditions prévues pour les établissements publics à caractère industriel et commercial dotés d'un agent comptable, par les articles 190 à 225 du décret du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique.

Il est élaboré un plan comptable commun, applicable à l'ensemble des ports autonomes. Ce plan comptable détermine notamment :-les règles applicables en matière d'évaluation et de réévaluation des immobilisations ;-la nature des immobilisations amortissables qui devront être individualisées au bilan ;-les règles de calcul des amortissements et des provisions ;-les méthodes d'évaluation des stocks ;-les normes d'élaboration de la comptabilité analytique d'exploitation, de manière à assurer la connaissance de prix de revient établis sur les bases homogènes. Le plan comptable est approuvé par arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'économie et des finances, après avis du conseil national de la comptabilité.

Article R*113-13

Le conseil d'administration du port autonome doit présenter chaque année à l'approbation du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'économie et des finances un état prévisionnel établi suivant un modèle arrêté par ce dernier, et comportant deux sections distinctes, l'une pour les dépenses et les recettes d'exploitation, l'autre pour les opérations en capital.

Cet état est divisé en chapitres qui ne doivent comprendre que des dépenses ou des recettes de même nature.

La section d'exploitation retrace toutes les charges et tous les produits se rapportant au fonctionnement du port. Y sont inscrits en particulier : En recettes :-les produits des droits de port ;-les revenus des domaines immobiliers perçus par le port ;-les produits de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port ;

- les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée ;-la participation de l'Etat aux travaux d'entretien visés à l'article L.111-4 ;-éventuellement, les participations des départements, des communes, des chambres de commerce et d'industrie, des chambres régionales de commerce et d'industrie des autres établissements publics ainsi que des personnes privées, à certaines dépenses d'exploitation du port ;

- toutes autres recettes d'exploitation. En dépenses : toutes les dépenses concernant l'administration, l'exploitation, l'entretien, l'amortissement des ouvrages et des outillages, les intérêts des emprunts contractés par le port, les provisions et, d'une manière générale, toutes les dépenses de gestion du port. L'excédent net de chaque exercice, après prélèvement de la part de l'Etat, est versé à un compte de réserve. La section des opérations en capital comprend en particulier :

En recettes :

- le produit des amortissements ;

- les versements de l'Etat, en capital ou en annuités, au titre des opérations visées aux articles L. 111-5 à L. 111-7 ;

- le produit des aliénations de biens mobiliers ou immobiliers ou d'outillages déclassés ;

- les produits des emprunts autorisés ;

- éventuellement, les participations des départements, des communes, des chambres de commerce et d'industrie, ou des chambres régionales de commerce et d'industrie, de tout autre établissement public ainsi que des personnes privées à certaines dépenses en capital effectuées par le port ;

- toutes autres recettes en capital.

En dépenses : toutes les dépenses de renouvellement, de reconstruction, d'amélioration, d'extension des ouvrages ou des outillages ainsi que les remboursements des capitaux empruntés par le port.

Article R*113-14

L'état prévisionnel de recettes et de dépenses est établi pour la période de douze mois commençant le 1er janvier.

La section d'exploitation est accompagnée d'une annexe faisant apparaître le programme et le montant des dépenses d'entretien et d'exploitation mises à la charge de l'Etat par l'article L. 111-4.

Les frais généraux du port autonome dont la détermination est nécessaire pour fixer les participations de l'Etat en application de l'article L. 111-8 font l'objet d'une justification spéciale annexée à l'état prévisionnel de recettes et de dépenses.

La section des opérations en capital doit comporter une annexe faisant apparaître la liste, le coût total et l'échéancier des paiements des opérations nouvelles de toute nature dont l'engagement est proposé au titre de l'exercice concerné.

Les opérations en capital peuvent donner lieu à des prévisions d'exécution échelonnées sur plusieurs années.

Article R*113-15

L'état prévisionnel des recettes et des dépenses est présenté par le directeur au conseil d'administration. Il est soumis à l'approbation du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé du budget avant le 1er décembre de l'année précédant l'ouverture de l'exercice.

Dans le cas prévu au deuxième alinéa, deuxième phrase, de l'article L. 113-2, la décision de créer d'office les ressources nécessaires pour couvrir la totalité des charges d'exploitation est prise par le ministre chargé des ports maritimes et par le ministre de l'économie et des finances.

Si l'état prévisionnel n'est pas encore approuvé à l'ouverture de l'exercice, le directeur peut néanmoins engager, sauf opposition du membre du corps du contrôle général économique et financier, dans la limite des ressources disponibles à cet effet, les dépenses antérieurement autorisées et ordonner les paiements correspondants. Il peut en outre, dans la double limite des prévisions adoptées par le conseil d'administration et des crédits approuvés au titre de l'année précédente, engager, sauf opposition du membre du corps du contrôle général économique et financier, les dépenses indispensables à la continuité de la gestion.

Les modifications à l'état prévisionnel reconnues nécessaires en cours d'exercice sont arrêtées et approuvées dans les mêmes formes que cet état.

En cours d'exercice, un suivi de l'exécution de l'état prévisionnel, incluant une analyse par poste des écarts avec la prévision, est communiqué au moins deux fois par an au conseil d'administration.

Article R*113-16

Sauf convention spéciale avec l'Etat, le port ne peut engager des dépenses donnant lieu à participation de l'Etat que dans la proportion des crédits mis à sa disposition pour l'exercice par le ministre chargé des ports maritimes en ce qui concerne les dépenses visées à l'article L. 111-4, ou des autorisations de programme accordées par le même ministre pour les opérations visées aux articles L. 111-5, L. 111-6 et L. 111-7.

Il doit régler la cadence d'exécution des opérations visées ci-dessus en fonction des crédits dont il dispose.

Les mêmes règles sont applicables pour la gestion des services annexes confiée au port en application de l'article R. 111-13.

Article R*113-17

Le montant des sommes dues par l'Etat pour le remboursement du service de certains emprunts, en application des articles L. 111-5 et L. 111-6, fait l'objet d'une note justificative détaillée annexée à l'état prévisionnel de recettes et de dépenses.

La date de création du port autonome visée au deuxième alinéa des articles L. 111-5 et L. 111-6 est la date à laquelle le régime d'autonomie défini au présent titre est substitué au régime précédemment en vigueur.

Article R*113-18

Les marchés des ports autonomes sont soumis au code des marchés publics, à l'exception des articles 126 à 130 pour les marchés ne donnant pas lieu à une participation financière de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de la dernière phrase de l'article 119 du code des marchés publics, le régime relatif aux commissions spécialisées compétentes pour les marchés des ports autonomes est déterminé, après avis des conseils d'administration, par le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé des finances.

Les marchés, achats ou commandes inférieurs au seuil mentionné à l'article 28 du code des marchés publics sont soumis à des règles fixées par le conseil d'administration et approuvées par le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé des finances.

Article R*113-19

Les droits de port dont la perception est autorisée au profit du port sont recouvrés par l'administration des douanes, conformément aux lois et règlements en vigueur. Les frais de perception et de procédure afférents à ces droits sont supportés par le port autonome dans les conditions fixées par les textes réglementaires.

Le produit des droits est versé mensuellement par les soins du service des douanes dans la caisse de l'agent comptable. Si l'importance des recettes l'exige, des versements partiels plus rapprochés peuvent, en outre, être effectués dans l'intervalle des versements mensuels.

Article R*113-20

Des régies d'avances et des régies de recettes peuvent être instituées par arrêté du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé des ports maritimes.

Les régisseurs sont nommés par le directeur avec l'agrément de l'agent comptable. Avec l'accord du ministre de l'économie et des finances, ils peuvent être dispensés de constituer cautionnement. Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire de l'agent comptable couvre l'ensemble de leurs opérations.

Article R*113-21

Avec l'accord du ministre de l'économie et des finances, le directeur peut autoriser l'agent comptable à payer, sans son intervention préalable et dans la limite des crédits approuvés, certaines menues dépenses. Ces dépenses sont payées soit directement par l'agent comptable, soit, sous sa responsabilité, par certains agents du port autonome désignés après son accord par le directeur. L'agent comptable est tenu de justifier, chaque mois, des dépenses effectuées. Au vu des justifications produites, le directeur émet un titre de régularisation au nom de l'agent comptable.

## Section 4 : Régime domanial.

Article R*113-22

Les immeubles remis en jouissance aux ports autonomes par application des articles R. 111-8 et R. 111-10 ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation ou d'un transfert de gestion à une collectivité autre que le port autonome, d'une aliénation, que dans les conditions et suivant la procédure prévue par la réglementation applicable aux biens de l'Etat. Toutefois, les aliénations peuvent dans tous les cas être faites à l'amiable et, lorsque la valeur vénale excède le montant fixé en application de l'article R. 129-4 du code du domaine de l'Etat, après autorisation du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé du domaine.

Le produit de la vente ou éventuellement l'indemnité de changement d'affectation est encaissé par l'Etat. Toutefois, la fraction du prix ou de l'indemnité correspondant à la plus-value apportée à l'immeuble par les aménagements réalisés depuis sa remise au port autonome, instituée en vertu du présent titre, ou au port autonome ancien auquel il est substitué, est répartie entre l'Etat et le port proportionnellement à leur participation respective au financement de ces aménagements. La valeur de la plus-value est calculée au jour de la vente et la répartition est fixée par décision conjointe du ministre chargé du domaine et du ministre chargé des ports maritimes pour les cessions d'immeubles dont la valeur vénale excède le montant défini en application de l'article R. 129-4 du code du domaine de l'Etat, par décision conjointe du directeur du port autonome et du directeur des services fiscaux dans les autres cas.

Article R*113-23

Le port autonome peut céder à l'amiable les immeubles dont il est propriétaire. Le produit de leur vente lui est totalement acquis. Les opérations de vente font l'objet d'une publicité préalable. Il acquiert à l'amiable ou par voie d'expropriation les immeubles utiles à son développement, après consultation du directeur des services fiscaux dans les conditions fixées par le décret n° 86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des commissions des opérations immobilières et de l'architecture et fixant les modalités de consultation du service des domaines.

Article R*113-24

Sur proposition du conseil d'administration du port autonome, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre de l'économie et des finances peuvent, par décision conjointe, définir, dans les limites de la circonscription du port autonome, un périmètre à l'intérieur duquel des immeubles affectés au port autonome et dépendant partiellement ou totalement du domaine privé de l'Etat peuvent être vendus à charge de remploi. Le recours au remploi, qui consiste en acquisitions de nouveaux immeubles, est décidé, à l'occasion de chaque vente, sur la demande du conseil d'administration. En cas de remploi, l'acquisition des nouveaux immeubles, dont le choix est proposé par le conseil d'administration, doit intervenir dans un délai maximum de cinq ans.

La part du produit de la vente des immeubles qui serait advenue à l'Etat par application des règles définies à l'alinéa 2 de l'article R. 113-22 sera reversée au port autonome et comptabilisée par celui-ci à un compte d'attente jusqu'à la réalisation du remploi. Si celui-ci n'intervenait pas dans le délai précité de cinq ans, la somme serait définitivement acquise à l'Etat.

Les actes d'acquisition en remploi sont passés par le service des domaines. Les immeubles ainsi acquis sont réputés pour la totalité appartenir au domaine de l'Etat et soumis, quant à leur administration et à leur aliénation, aux règles définies au premier alinéa de l'article R. 113-22. En cas de revente ultérieure, le montant de la plus-value résultant des aménagements réalisés est réparti entre l'Etat et le port autonome, conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 113-22, le surplus du prix de vente étant partagé entre l'Etat et le port autonome proportionnellement à la valeur des contributions respectives qu'ils avaient apportées au remploi. Toutefois, il peut, dans les conditions fixées par le présent paragraphe, être procédé à un nouveau remploi de la part revenant à l'Etat.

Article R*113-25

Les remises de biens au port autonome prévues par les articles R. 111-8 et R. 111-10 ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation. Sous réserve des dispositions du présent article, les pouvoirs du directeur du port autonome, en matière domaniale, sont ceux dévolus par les règlements en vigueur aux directeurs des ports à caractère national.

Le port autonome a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Les conditions techniques et financières des autorisations d'occupation du domaine public sont arrêtées par le conseil d'administration.

## Chapitre IV : Contrôle.

Article R*114-1

Sous réserve des dispositions de l'article R. 114-6, le port autonome est soumis de plein droit aux règles de la tutelle financière prévues par le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises publiques nationales et au contrôle économique et financier de l'Etat prévu par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 modifié portant codification et aménagement des textes relatifs au contrôle économique et financier de l'Etat.

Article R*114-2

Le compte financier est soumis au contrôle de la Cour des comptes. Il est adressé à celle-ci par le président du conseil d'administration.

Article R*114-3

Pour l'application de l'article R. 112-21, le commissaire du Gouvernement correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil d'administration et avec le directeur du port.

Il prend connaissance des projets en préparation et de tous les documents qu'il juge nécessaires à l'exercice de ses missions.

Article R*114-4

Le commissaire du Gouvernement fait connaître au ministre chargé des ports maritimes ses observations sur le rapport annuel d'activité présenté au conseil d'administration.

Le membre du corps du contrôle général économique et financier établit un rapport sur la gestion économique et financière du port pendant l'année précédente ainsi que sur les comptes de la même année. Ce rapport est adressé au ministre de l'économie et des finances.

Le commissaire du Gouvernement et le membre du corps du contrôle général économique et financier se communiquent leur rapports respectifs avant la transmission à l'administration supérieure.

Article R114-5

Lorsque les participations financières à céder, à prendre ou à étendre décidées en application de l'article R. 111-14 sont d'un montant inférieur à un seuil fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes, du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé du budget, et qu'elles ont pour objet des sociétés, groupements ou des organismes dont le siège ou l'établissement principal est implanté dans un des départements de la région dans laquelle est situé le port autonome, leur approbation préalable est réputée acquise à défaut d'opposition du ministre chargé des ports maritimes, du ministre de l'économie et des finances ou du ministre chargé du budget notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date la plus tardive de réception de la demande par les ministres concernés.

## Chapitre V : Aménagement

### Section 1 : Travaux.

Article R*115-1

La prise en considération des avant-projets des travaux de construction, d'extension et de modernisation et l'autorisation desdits travaux font l'objet de décisions du ministre après avis du conseil d'administration. Toutefois, pour les travaux définis à l'article L. 113-1, le conseil d'administration demeure compétent dans les conditions fixées audit article.

Lorsqu'il y a lieu à instruction, celle-ci se déroule conformément à l'article R. 115-4.

Article R*115-2

La décision du ministre prenant en considération l'avant-projet indique s'il y a lieu ou non de procéder à instruction et, dans la négative, s'il y a lieu ou non à consultation de la commission permanente d'enquête. La commission nautique est toujours consultée suivant les modalités précisées au 1° de l'article R. 115-4.

Article R*115-3

L'instruction est effectuée à la diligence du directeur du port.

Article R*115-4

I. Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement, lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. 122-8 du même code.

Il comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret.

En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier :

- mentionne la ou les rubriques de la nomenclature, annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, dont relèvent les travaux ;

- comporte le document prévu au 4° de l'article 2 du décret n° 93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement. Lorsque l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document.

II. L'instruction, menée par le directeur du port autonome, comprend, outre la consultation du conseil d'administration, les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément : 1° Consultation de la commission permanente d'enquête ;

2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;

3° Consultation de la ou des chambres de commerce et d'industrie concernées ;

4° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ;

5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ;

6° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ;

7° Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues par les articles

L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par le décret n° 93-742 du 29 mars 1993 susmentionné.

III. -Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°, 2°, 3° et 4° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

Article R*115-6

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, il est procédé simultanément à l'instruction prévue à l'article R. 115-3 et à l'enquête publique prescrite par les articles R. 11-3 à R. 11-16 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## Section 2 : Outillages et terminaux

### Sous-Section 1 : Dispositions générales.

Article R*115-7

I. -La réalisation et l'exploitation d'outillages mis à disposition du public sont assurées par le port autonome lui-même ou font l'objet d'une concession ou d'un contrat d'affermage qui peuvent être conclus avec des collectivités publiques, des établissements publics ou des entreprises privées.

II. -Des outillages mis en place par une entreprise et nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

III. -Le port autonome peut également conclure avec une entreprise une convention d'exploitation de terminal. Cette convention porte exclusivement sur la gestion et, le cas échéant, la réalisation d'un terminal spécifique à certains types de trafics et comprenant les terre-pleins, les outillages et les aménagements nécessaires aux opérations de débarquement, d'embarquement, de manutention et de stockage liées aux navires. Le recours à ce mode de gestion, qui ne peut concerner qu'une partie du domaine portuaire, doit être compatible avec le maintien en nombre suffisant d'outillages publics ou d'outillages privés avec obligation de service public.

## Sous-section 2 : Outillages publics gérés par le port autonome lui-même.

Article R*115-8

Préalablement à la décision du conseil d'administration, le projet de fixation ou de modification des tarifs et des conditions d'usage des outillages gérés par le port autonome fait l'objet d'un affichage pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers.

## Sous-section 3 : Outillages publics concédés.

Article R*115-9

La concession ou l'affermage d'outillages donne lieu à une convention avec cahier des charges passée entre le port autonome et le pétitionnaire, après accord du conseil d'administration.

Le cahier des charges est conforme à un cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat pris sur la proposition conjointe des ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine. Toutefois, le cahier des charges peut comporter des dérogations au cahier des charges type, à la condition qu'elles aient été préalablement approuvées par les ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine ainsi que, le cas échéant, le ministre dont relève la collectivité publique ou l'établissement public intéressé ; l'absence de réponse des ministres dans le délai de deux mois suivant la réception la plus tardive de la demande vaut approbation.

La convention et le cahier des charges sont soumis à instruction effectuée dans les conditions prévues par l'article R. 115-4.

S'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat, la convention est approuvée par décret en Conseil d'Etat, revêtu du contreseing du ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, du ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement public intéressé.

Article R*115-10

Le directeur du port autonome, dûment autorisé par le conseil d'administration, soumet la convention et le cahier des charges à l'instruction dans les formes prévues à l'article R. 115-4.

Lorsque la convention doit être approuvée par un décret en Conseil d'Etat ou par un arrêté ministériel, le directeur du port autonome transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier avec son rapport au ministre chargé des ports maritimes pour approbation de ces documents.

## Sous-section 4 : Autorisations d'outillages privés et d'exploitation de terminal

Article R*115-13

L'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public donne lieu à une convention passée entre le port autonome et le pétitionnaire.

Dans le cas où l'autorisation comprend la réalisation de travaux, le directeur du port autonome soumet le projet de travaux à l'instruction dans les conditions prévues par l'article R. 115-4.

Article R*115-14

L'autorisation d'exploitation de terminal donne lieu à une convention passée entre le port autonome et le pétitionnaire.

Cette convention fixe notamment les objectifs de trafic du terminal et les sanctions, pouvant aller jusqu'à la résiliation sans indemnité de la convention, au cas où ces objectifs ne seraient pas atteints.

Elle est soumise au conseil d'administration.

Lorsque la convention est conforme à une convention type approuvée par décret en Conseil d'Etat, elle est approuvée par décision du commissaire du Gouvernement et du membre du corps du contrôle général économique et financier. Cette approbation est réputée acquise à défaut d'opposition de l'un d'entre eux dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle ils l'ont reçue.

Lorsque les conditions particulières d'exploitation d'un terminal le justifient, la convention peut déroger à la convention type, sauf en ce qui concerne les principes énoncés à l'article

R. 115-7 et les stipulations relatives à la fixation d'objectifs. Dans ce cas, la convention est approuvée par arrêté des ministres chargés des ports maritimes, de l'économie et du budget.

**Sous-section 5 : Dispositions communes relatives aux tarifs.**

Article R*115-15

Les tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés ou affermés et des outillages privés, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de l'obligation de service public, sont institués selon la procédure définie par les articles R. 115-9 à R. 115-13. Ils figurent en annexe au cahier des charges qui doit prévoir que leur modification est opérée selon la procédure fixée par l'article R. 115-16.

Article R*115-16

La modification est précédée de l'affichage des tarifs et conditions d'usage projetés à la diligence du directeur du port autonome. Cet affichage a lieu comme il est dit à l'article R. 115-8.

Les tarifs et conditions d'usage projetés sont applicables un mois après la fin de l'affichage si, dans ce délai, le conseil d'administration du port autonome n'a pas fait connaître son opposition.

Sauf confirmation, par le ministre chargé des ports maritimes dans le délai d'un mois suivant l'opposition du conseil d'administration, cette opposition est levée de plein droit à l'expiration dudit délai.

Aucune proposition de modification des tarifs et conditions d'usage n'est recevable avant l'expiration du délai de trois mois suivant la mise en application des tarifs et conditions précédents.

Article R*115-17

Lorsque le cahier des charges ou l'autorisation d'outillage privé le prévoit, les procédures prévues aux articles R. 115-15 et R. 115-16 ne sont pas applicables aux tarifs spéciaux dits "tarifs d'abonnement" ou "tarifs contractuels". Les projets de tarifs spéciaux sont alors communiqués au directeur du port autonome et sont réputés homologués à l'expiration d'un délai de quinze jours en l'absence d'opposition de sa part.

Article R*115-18

Les dispositions des articles R. 115-15 et R. 115-16 sont applicables aux contrats en cours à la date d'entrée en vigueur du décret n° 70-1114 du 3 décembre 1970 à la condition que le concessionnaire ou le bénéficiaire de l'autorisation en fasse la demande.

## Section 3 : Commissions permanentes d'enquête.

Article R*115-19

Il est institué dans les ports autonomes une commission permanente d'enquête composée de onze membres, à savoir :

1° Huit membres n'appartenant pas au conseil d'administration et représentant les usagers du port. Ils sont choisis parmi les catégories suivantes :

a) Principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port ;

b) Armements français, agences françaises des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navires et marins, entreprises de transports fluviaux ;

c) Constructeurs de navires, entreprises de transports terrestres ; sociétés concessionnaires d'outillages publics, entreprises de services portuaires et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public de douanes et courtiers maritimes ;

2° Trois membres du conseil d'administration du port autonome désignés par ce conseil.

Article R*115-20

Dans les ports juxtaposés à un port militaire, un officier désigné par le préfet maritime ou, dans les départements d'outre-mer, par l'officier général commandant supérieur des forces armées complète la commission.

Article R*115-21

Des suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires de la commission permanente d'enquête, sont nommés en même temps et dans les mêmes conditions que ceux-ci. Ils ne peuvent siéger qu'en remplacement des membres titulaires de la catégorie qu'ils représentent.

Article R*115-22

Les membres de la commission permanente d'enquête sont nommés pour cinq ans par un arrêté du préfet du département sur le territoire duquel sont situées les principales installations du port.

En cas de décès ou de démission de l'un des membres un remplaçant est nommé pour la durée du mandat restant à courir.

La première séance de la commission a lieu sur convocation du directeur du port autonome. Dès le début de cette séance, la commission élit son président.

Les séances suivantes ont lieu sur convocation du président, éventuellement à la demande du directeur du port. Ce dernier ou son représentant assiste de droit aux séances de la commission.

La commission permanente d'enquête ne peut délibérer valablement que si les deux tiers au moins de ses membres sont présents ou représentés. Les délibérations sont prises à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les fonctions de membre de la commission permanente d'enquête sont gratuites.

Article R*115-23

La commission permanente d'enquête donne dans un délai d'un mois un avis motivé sur le dossier qui lui est soumis. Le délai d'un mois court à partir de la saisine de la commission par le directeur du port.

Lorsque l'avis n'est pas donné dans le délai prescrit, il est réputé favorable.

## Chapitre VI : Dispositions diverses.

Article R*116-1

Par dérogation à l'article R. 113-14 le premier exercice comptable du port autonome commence à la date fixée pour la substitution au régime précédemment en vigueur, du régime de l'autonomie défini par le présent titre. Il se termine au 31 décembre de l'année pendant laquelle cette substitution a eu lieu.

Les comptes des services portuaires des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome relatifs à l'exercice précédant la date de mise en vigueur de l'autonomie sont arrêtés par le préfet sur rapport du chef du service maritime.

L'état prévisionnel visé à l'article R. 113-14 doit être fourni, sous forme sommaire, dans les six semaines suivant le début du premier exercice.

Le produit des droits de port et recettes de toute nature perçus à dater du début du premier exercice est versé au port autonome.

Des crédits provisionnels seront mis à la disposition de ce dernier par le ministre chargé des ports maritimes à partir de la même date.

Article R*116-2

Les décrets en Conseil d'Etat visés à l'article L. 116-4 sont pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'industrie, du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de la marine marchande.

*Titre II : Ports non autonomes de commerce et ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat*

## Chapitre Ier : Organisation.

Article R*121-1

La gestion des ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat est assurée par le directeur du port, dont les fonctions sont exercées par le directeur départemental de l'équipement ou le directeur du service spécialisé du ministère chargé des ports maritimes dans le département où sont situées les principales installations de ces ports.

Article R*121-2

Le directeur du port établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil portuaire, par le préfet du département où se situent les installations principales du port. En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

Article R*121-3

Le directeur du port est chargé d'établir, en ce qui concerne la gestion et toutes les affaires intéressant la bonne exploitation du port, la coordination nécessaire avec tous les services et organismes publics locaux dépendant du ministère chargé des ports maritimes ou d'autres départements ministériels, ou placés sous leur tutelle.

Les conditions dans lesquelles s'exerce cette coordination sont précisées par des arrêtés conjoints du ministre chargé des ports maritimes et de chacun des ministres intéressés.

Article R*121-4

Le directeur du port réunit en tant que de besoin, dans des conférences dont il leur communique à l'avance l'ordre du jour, selon le cas : des représentants des services publics, des chambres de commerce et d'industrie, des concessionnaires d'outillage public, des organisations professionnelles participant à l'exploitation du port, ou des usagers du port.

Article R*121-5

Le directeur du port est consulté par l'administration des affaires maritimes et, s'il y a lieu, par celle de la marine nationale, sur les instructions générales ou particulières qui concernent les services de pilotage et de remorquage exerçant leur activité dans le port, ses accès ou ses rades et qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'économie portuaire (qualité et coût des services), ou sur la gestion du port (sécurité générale, police et accidents), même lorsque cette consultation n'a pas été prévue par un texte particulier.

Article R*121-6

Le directeur du port dresse chaque année un relevé de la situation financière du port présentant, dans la forme arrêtée conjointement par le ministre de l'économie et des finances, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé du commerce, les résultats de l'exercice précédent et les prévisions pour l'exercice suivant en ce qui concerne :

-d'une part, les dépenses de toute nature relatives à l'établissement, l'entretien et l'exploitation du port ; -d'autre part, les recettes fournies par chacune des taxes et redevances frappant les navires, les marchandises et les outillages divers installés dans le port pour les besoins du trafic.

Article R*121-7

La liste des ports d'intérêt national et des ports maritimes contigus aux ports militaires tels qu'ils sont délimités dans les conditions prévues à l'article R. 151-1 du code des ports maritimes et qui relèvent de la compétence de l'Etat est la suivante :

a) Métropole :

Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, La Rochelle (port de pêche de Chef de Baie), Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice.

b) Outre-mer :

Fort-de-France (Martinique), Degrad-des-Cannes et Larivot (Guyane), Saint-Pierre-et-Miquelon (Saint-Pierre et Miquelon), Port-Réunion (Réunion).

## Chapitre II : Aménagement

### Section 1 : Travaux.

Article R*122-1

La prise en considération des avant-projets des travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports non autonomes de commerce et de pêche de l'Etat et l'autorisation de ces travaux sont prononcées par décision du préfet.

Toutefois, les décisions mentionnées au premier alinéa sont prises par le ministre chargé des ports maritimes lorsqu'elles portent sur des travaux réalisés dans les ports principaux métropolitains, entraînant une modification substantielle dans les accès ou ouvrages du port ou dont le coût total est supérieur à 15 millions de francs, ce montant (valeur 1999) étant indexé sur un indice fixé par arrêté ministériel. Les ports principaux sont ceux figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

L'autorisation vaut, s'il y a lieu, autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ; dans ce cas, elle doit respecter les règles de fond prévues par cette loi (1) et fixer les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 dudit code. L'autorisation peut donner lieu à des arrêtés complémentaires pris dans les formes prévues par les articles 14 et 15 du décret n° 93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Article R*122-2

La décision prenant en considération l'avant-projet indique s'il y a lieu ou non de procéder à l'instruction et, dans la négative, s'il y a lieu ou non à consultation du conseil portuaire.

Article R*122-4

I. -Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. 122-8 du même décret.

Le dossier d'instruction comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret.

En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier :

- mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, dont relèvent les travaux ;

- comporte le document prévu au 4° de l'article 2 du décret n° 93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement. Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document.

II. -L'instruction, menée par le directeur du port, comprend les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément :

1° Consultation du conseil portuaire ;

2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;

3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;

4° Consultation de la chambre de commerce et d'industrie compétente, lorsqu'elle n'est pas le concessionnaire ;

5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ;

6° Consultation le cas échéant de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ;

7° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ;

8° Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par le décret n° 93-742 du 29 mars 1993 susmentionné.

III. -Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°, 2°, 3°, 4° et 5° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

Article R*122-6

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, il est procédé simultanément à l'instruction prévue à l'article R. 122-2 et à l'enquête publique prescrite par les articles R. 11-3 à R. 11-16 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## Section 2 : Exploitation

### Sous-section 1 : Concession.

Article R*122-7

La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des collectivités publiques, à des établissements publics ou à des entreprises privées.

Article R*122-8

La concession d'outillage public donne lieu à une convention assortie d'un cahier des charges, qui doit respecter un cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat pris sur la proposition conjointe des ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine.

Les concessions d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat sont accordées :

a) Par décret en Conseil d'Etat revêtu du contreseing du ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, du ministre dont relève l'établissement public concessionnaire, s'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat ;

b) Par arrêté signé par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire pour les ports principaux figurant sur la liste mentionnée au deuxième alinéa de l'article R. 122-1, ou lorsqu'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté ministériel ;

c) Par arrêté du préfet dans les autres cas. Lorsque le cahier de charges de la concession comporte des dérogations au cahier des charges type, celles-ci doivent préalablement être autorisées par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire ; l'absence de réponse des ministres dans le délai de deux mois suivant la réception la plus tardive de la demande vaut autorisation.

Article R*122-9

La demande de concession d'outillage public dans un port non autonome de commerce ou de pêche de l'Etat est instruite par le directeur du port.

Le préfet transmet, dans les cas prévus aux a et b de l'article R. 122-8, la demande accompagnée de son rapport au ministre chargé des ports maritimes, qui décide si le projet doit être pris en considération. Dans les autres cas, la décision de prendre en considération le projet est prise par le préfet.

Si le projet est pris en considération, le directeur du port mène l'instruction dans les conditions prévues aux II et III de l'article R. 122-4. Le montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat fixé par le directeur des services fiscaux est mentionné dans le dossier d'instruction.

Lorsque la concession doit être accordée par un décret en Conseil d'Etat ou par un arrêté ministériel, le préfet transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné de son rapport au ministre chargé des ports maritimes. Ce dernier, s'il estime devoir donner une suite au projet, le soumet, le cas échéant, au ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement intéressé.

Dans les cas prévus au c de l'article R. 122-8, le directeur du port transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné d'un rapport au préfet pour qu'il statue.

Lorsque la concession n'est pas accordée par un décret en Conseil d'Etat, le ministre chargé des ports maritimes, ou le préfet dans les cas prévus au c de l'article R. 122-8, peut, par sa décision de prendre en considération le projet, limiter les consultations à celles des collectivités publiques et services locaux intéressés, du conseil portuaire et de la commission nautique s'il y a lieu.

Article R*122-10

Les concessionnaires d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 du même code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

**Sous-section 2 : Outillages privés.**

Article R*122-11

Les outillages qu'une entreprise entend mettre en place et qui sont nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

Article R*122-12

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées, après instruction, par un arrêté du préfet ou, si l'outillage est compris dans les limites d'une concession, par le concessionnaire après accord du préfet qui est réputé acquis en l'absence de réponse dans le délai de deux mois suivant la réception de la demande.

La demande d'autorisation est instruite, selon le cas, soit par le directeur du port qui la communique au directeur des services fiscaux en vue de la fixation du montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat, soit par le concessionnaire. En cas de travaux, l'instruction est menée dans les conditions prévues par les articles R. 122-4 et R. 122-9.

**Sous-section 3 : Dispositions relatives aux tarifs.**

Article R*122-14

Les tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés ou affermés et des outillages privés lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de l'obligation de service public sont institués selon la procédure définie par les articles R. 122-8 à R. 122-12. Ils figurent en annexe au cahier des charges qui doit prévoir que leur modification est opérée selon la procédure prévue à l'article R. 122-15.

Article R*122-15

La modification des tarifs et conditions d'usage est précédée :

- de l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ;

- de la consultation du conseil portuaire.

Ces opérations sont effectuées à la diligence du directeur du port, simultanément ou successivement.

Le conseil portuaire fait connaître son avis dans le délai d'un mois à compter de la saisine.

Dans le délai de quinze jours suivant la date la plus tardive d'achèvement des formalités de l'affichage ou de la consultation du conseil portuaire, le directeur du port transmet au préfet les projets de tarifs et les résultats de l'instruction accompagnés de son avis.

Les tarifs et conditions d'usage projetés sont applicables quinze jours après leur transmission au préfet si, dans ce délai, le préfet n'a pas fait connaître son opposition.

Sauf confirmation, par le ministre chargé des ports maritimes, dans le délai d'un mois suivant l'opposition du préfet, cette opposition est levée de plein droit à l'expiration dudit délai.

Aucune proposition de modification des tarifs et conditions d'usage n'est recevable avant l'expiration du délai de trois mois suivant la mise en application des tarifs et conditions précédents.

Article R*122-16

Dans les ports de pêche, les redevances d'usage des installations d'outillage concédé peuvent être fixées en pourcentage de la valeur du poisson et autres produits pêchés, d'origine animale, débarqués dans le port.

Article R*122-17

Lorsque le cahier des charges ou l'autorisation d'outillage privé le prévoit, les procédures prévues aux articles R. 122-15 et R. 122-16 ne sont pas applicables aux tarifs spéciaux dits "tarifs d'abonnement" ou "tarifs contractuels". Les projets de tarifs spéciaux sont alors communiqués au préfet et sont réputés homologués à l'expiration d'un délai de quinze jours en l'absence d'opposition de sa part.

*Titre III : Installations portuaires de plaisance*

**Chapitre Ier : Dispositions générales.**

Article R*131-1

Les concessions et les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public portant sur les installations portuaires de plaisance situées dans des ports relevant de la compétence de l'Etat peuvent être accordées, par l'Etat ou par un port autonome, tant à des collectivités publiques qu'à des établissements publics ou des entreprises privées.

**Chapitre II : Concessions.**

Article R*132-1

Les concessions portant sur des installations portuaires de plaisance sont accordées dans les conditions fixées par le c de l'article R. 122-8, lorsque l'autorité concédante est l'Etat, et par l'article R. 115-9, lorsque l'autorité concédante est un port autonome.

Article R*132-2

La demande est instruite dans les conditions fixées par les articles R. 122-9 et R. 122-10, lorsque l'autorité concédante est l'Etat, et par les articles R. 115-9 à R. 115-11, lorsque l'autorité concédante est un port autonome.

Article R132-3

Les concessionnaires d'installations portuaires de plaisance situées dans des ports relevant de la compétence de l'Etat ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

## Chapitre III : Autorisations d'outillages privés avec obligation de service public.

Article R*133-1

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public portant sur des installations portuaires de plaisance sont accordées dans les conditions fixées :

- par l'article R. 122-12, lorsque l'autorisation est accordée par l'Etat ;

- par l'article R. 115-13, lorsque l'autorisation est accordée par un port autonome.

Article R*133-2

La demande est instruite dans les conditions fixées :

- par l'article R. 122-12, lorsque l'autorisation est accordée par l'Etat ;

- par l'article R. 115-13, lorsque l'autorisation est accordée par un port autonome.

## Chapitre IV : Dispositions communes relatives aux tarifs.

Article R*134-1

Les tarifs et conditions d'usage des installations portuaires de plaisance sont institués et modifiés selon la procédure fixée :

- aux articles R. 122-14 et R. 122-15, lorsque la concession ou l'autorisation est accordée par l'Etat ;

- aux articles R. 115-15 et R. 115-16, lorsque la concession ou l'autorisation est accordée par un port autonome.

Article R*134-2

Les procédures prévues à l'article R. 134-1 ne sont pas applicables aux tarifs spéciaux dits tarifs d'abonnement ou tarifs contractuels, lorsque le cahier des charges contient la clause du cahier des charges type concernant l'homologation de ces tarifs.

*Titre IV : Conseil portuaire et comité de pilotage stratégique*

## Chapitre Ier : Rôle et fonctionnement du conseil portuaire.

Article R141-1

Un conseil portuaire est institué dans les ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat.

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

Article R141-2

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

1° La délimitation administrative du port et ses modifications ;

2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire;

3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;

4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles ;

5° Les projets d'opérations de travaux neufs ;

6° Les sous-traités d'exploitation ;

7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R. 341-5 du présent code.

8° Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. Il est fait chaque année au conseil portuaire un rapport général sur la situation du port et son évolution sur le plan économique, financier, social, technique et administratif. Ce rapport, présenté par le préfet, est complété de toutes observations jugées utiles par le représentant du concessionnaire.

A ce rapport sont annexés les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Le conseil portuaire reçoit régulièrement communication des statistiques portant sur le trafic du port établies par le préfet et le concessionnaire.

Article R*141-3

Le fonctionnement du conseil portuaire obéit aux règles suivantes :

1° Le conseil portuaire se réunit au moins deux fois par an ; ses séances ne sont pas publiques ; toutefois, il peut entendre toute personne qu'il juge utile ;

2° Il est convoqué par son président quinze jours au moins avant la date prévue pour sa réunion. Il peut être convoqué sans condition de délai à la demande du préfet, ou d'un concessionnaire ou des deux tiers des membres du conseil ; dans ce cas, la convocation doit intervenir dans les cinq jours suivant la réception de la demande par le président.

Les questions dont l'inscription à été demandée par le préfet, l'un des concessionnaires ou la moitié des membres du conseil sont portées à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est annexé à la convocation. Les documents correspondants sont communiqués au plus tard huit jours avant la réunion du conseil portuaire ;

3° Le conseil portuaire ne peut délibérer valablement que si deux tiers au moins de ses membres sont présents ou représentés. En l'absence dûment constatée du quorum, le conseil portuaire est à nouveau convoqué et peut délibérer valablement quel que soit le nombre des membres présents. Les avis sont pris à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante ;

4° Un membre du conseil peut se faire représenter soit par un suppléant désigné dans les mêmes conditions et en même temps que les membres titulaires, soit, à défaut, par un autre membre du conseil appartenant à la même catégorie. Chacun ne peut recevoir qu'un seul mandat ;

5° Lorsque l'avis n'est pas émis dans un délai de deux mois à compter de la saisine du conseil, il est réputé favorable.

Article R*141-4

La durée des mandats des membres du conseil portuaire est de cinq ans.

Lorsqu'un membre titulaire décède, démissionne ou perd la qualité en raison de laquelle il était désigné, il est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par un membre désigné dans les mêmes conditions.

Le mandat des membres du conseil portuaire est renouvelable.

Les fonctions de membre du conseil portuaire sont gratuites.

Lorsqu'un membre du conseil portuaire, autre que les représentants élus des personnels, s'abstient sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives, il peut être déclaré démissionnaire par le préfet. Il est remplacé, pour la durée du mandat restant à courir, par un membre désigné selon les modalités prévues à l'article R. 142-1.

## Chapitre II : Composition du conseil portuaire.

Article R*142-1

Dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat, le conseil portuaire est composé comme suit :

1° Un représentant du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

2° Un membre désigné en son sein par chacune des assemblées délibérantes de la région, du ou des départements, de la ou des communes où sont implantées les principales installations portuaires ;

3° Un représentant désigné au sein du comité syndical par le syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme pour la zone où est situé le port, lorsqu'il existe ;

4° Un représentant désigné en son sein par chacun des conseils municipaux sur le territoire desquels s'étend le port, sans préjudice des dispositions du 2° ;

5° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel du service maritime ;

b) Un membre du personnel du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

c) Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le préfet sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives ;

6° Dans les ports de commerce : Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (1°) et désignés comme suit :

a) Quatre membres désignés par le préfet ;

b) Quatre membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie ;

7° Dans les ports de pêche : Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (2°) et désignés comme suit :

a) Trois membres désignés par le préfet ;

b) Cinq membres désignés par le comité local des pêches. Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du préfet. Le préfet ou son représentant assiste de droit aux séances du conseil portuaire. La première séance du conseil portuaire a lieu sur convocation du préfet. Au cours de cette séance le conseil élit son président.

Le secrétariat du conseil est assuré par le directeur du port. Le président du conseil portuaire peut lui déléguer sa signature pour la convocation aux réunions.

Article R*142-2

Lorsque la chambre de commerce et d'industrie n'est pas concessionnaire, le conseil portuaire est complété par un représentant de celle-ci.

Dans les ports contigus à un port militaire, un officier désigné par le préfet maritime ou, dans les départements d'outre-mer, par l'officier général commandant supérieur des forces armées complète le conseil portuaire.

Article R*142-3

Dans les ports où se pratiquent simultanément au moins deux des trois activités de commerce, de pêche et de plaisance il peut être constitué un conseil portuaire unique composé dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles R. 142-1 et R. 142-2 sous réserve des dispositions suivantes :

Le nombre des représentants des usagers est porté à dix dans les ports où se pratiquent deux activités et à douze dans ceux où se pratiquent trois activités.

Le préfet détermine le nombre de sièges revenant à chaque catégorie d'usagers, compte tenu de l'importance respective de chaque activité.

Les représentants des usagers sont choisis parmi les catégories mentionnées à l'article R. 142-5, à raison de :

Un tiers au plus, désigné par le préfet ;

Les autres membres désignés, selon l'activité représentée, par la chambre de commerce et d'industrie, le comité local des pêches et le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance constitué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article R. 622-3 ; ce dernier est réuni au moins une fois par an par le préfet ou son représentant.

Article R*142-4

Des sections permanentes peuvent être créées au sein des conseils portuaires constitués en vertu des dispositions de l'article R. 142-3 pour chacune des activités de pêche, de commerce et de plaisance.

Les sections permanentes instruisent, en vue de leur examen par le conseil portuaire, les affaires propres à une activité particulière ainsi que celles qui leur sont confiées par le conseil ou par le président.

Les sections sont présidées par le président du conseil portuaire ou par un membre délégué à titre permanent à cet effet.

Les sections permanentes comportent tous les usagers désignés au titre de l'activité concernée, et en nombre au plus égal, des membres choisis par le président parmi les autres catégories de membres.

Article R*142-5

1° Les catégories d'usagers, au titre des activités de commerce, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, armements, agences des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navires, pilotes et marins de la marine marchande, entreprises de transports terrestres, sociétés concessionnaires d'outillages publics, entreprises de services portuaires, et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes.

2° Les catégories d'usagers, au titre des activités de pêche, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : armateurs à la pêche, patrons, marins pêcheurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs, conchyliculteurs, mareyeurs, usiniers et autres professions appelées à être représentées aux comités locaux des pêches maritimes ainsi que les consommateurs.

3° Les catégories d'usagers, au titre des activités de plaisance, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : navigateurs de plaisance, services nautiques, construction, réparation, associations sportives et touristiques liées à la plaisance.

## Chapitre III : Comité de pilotage stratégique.

Article R*143-1

Un comité de pilotage stratégique est institué dans les ports non autonomes de commerce et de pêche relevant de la compétence de l'Etat.

Le comité de pilotage stratégique donne son avis sur les orientations de développement de la place portuaire. Il étudie et propose toutes mesures de nature à favoriser le développement des activités portuaires ; il peut être notamment consulté sur le programme d'investissement du port.

Article R*143-2

Le comité de pilotage stratégique est composé de :

1° Trois membres représentant l'Etat :

- le préfet ou son représentant ;

- le trésorier-payeur général ou son représentant ;

- le directeur du port ou son représentant. Dans les ports contigus à un port militaire, le préfet maritime ou son représentant assiste de droit aux séances du comité de pilotage stratégique.

2° Trois membres représentant l'exécutif des collectivités territoriales et de leur groupement :

- le président du conseil régional ou son représentant ;

- le président du conseil général ou son représentant ;

- le maire de la commune où est situé le port ou, s'il y a lieu, le président de l'établissement de coopération intercommunal ou leur représentant. Lorsque les principales installations portuaires

sont implantées sur une commune autre que celle du siège, le maire de cette commune est également membre du comité de pilotage stratégique.

Lorsque les principales installations portuaires sont implantées sur un département autre que celui du siège, le président du conseil général de ce département est également membre du comité de pilotage stratégique ; le préfet de ce département et le trésorier payeur-général sont tenus informés des travaux du comité.

3° Trois membres représentant les concessionnaires d'outillages portuaires des ports de commerce et de pêche, désignés par l'organe délibérant de ces concessionnaires.

Les membres du comité de pilotage stratégique mentionnés au 3° sont nommés pour cinq ans par arrêté du préfet.

Lorsqu'un membre décède, démissionne ou perd la qualité en raison de laquelle il était désigné, il est remplacé par un membre désigné dans les mêmes conditions. Les remplaçants des membres visés au 3° siègent pour la durée du mandat restant à courir.

Les fonctions de membre du comité de pilotage stratégique ne donnent pas lieu à rémunération.

Article R*143-3

Le comité de pilotage stratégique est présidé par le préfet. Un vice-président est élu parmi les membres visés au 2° de l'article R. 143-2.

Le comité de pilotage stratégique se réunit au moins deux fois par an sur convocation du président. Il peut entendre toute personne qu'il juge utile. Les autres modalités de fonctionnement du comité de pilotage stratégique sont fixées par le règlement intérieur qu'il établit.

*Titre V : Dispositions communes à tous les ports relevant de la compétence de l'Etat*

**Chapitre I : Délimitation des ports maritimes.**

Article R*151-1

Il est procédé à la délimitation des ports maritimes relevant de la compétence de l'Etat, du côté de la mer ou du côté des terres, par le préfet sous réserve des droits des tiers.

**Chapitre III : Matériel de dragage.**

Article R153-1

Sous réserve des dispositions de l'article R. 111-6, l'Etat et les ports autonomes sont autorisés à créer entre eux un groupement d'intérêt économique en vue :

De constituer, maintenir en état et renouveler un parc de dragues et engins de servitude destinés à effectuer des travaux de dragage dans les ports autonomes et les ports non autonomes non concédés ;

De gérer ce parc dans les conditions prévues à l'article R. 153-2.

Ce groupement recevra en toute propriété, à compter de la date de sa création, les engins de dragage mentionnés à l'article L. 111-4 susvisé.

En cas de dissolution du groupement, les dragues et engins de servitude de son parc reviendront à l'Etat.

Article R153-2

Les dragues et engins de servitude du groupement feront l'objet :

Soit de locations au bénéfice d'un port autonome ou d'un service maritime de l'Etat, lequel assure la conduite des opérations de dragage pour son compte ou pour le compte d'autres ports autonomes ou services maritimes ou de tiers, selon le plan d'affectation du matériel établi par le groupement et sous son contrôle ;

Soit, après la satisfaction des besoins des ports, d'une location directe à des tiers.

Les prévisions du compte d'exploitation annuel du groupement doivent être présentées en équilibre.

## Chapitre IV : Suivi du trafic maritime

Art. R. 154-1.

L'autorité portuaire établit et transmet au préfet du département le relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer. Le relevé statistique comporte les caractéristiques de l'escale et du navire, bateau ou engin flottant, à l'exclusion des bâtiments appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci, les informations relatives aux passagers et aux marchandises débarqués, embarqués ou transbordés, ventilés par nature, provenance ou destination, mode de conditionnement et de manutention. Les relevés statistiques doivent être transmis par voie électronique.

Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe la liste des ports concernés, précise les informations à relever, les modèles statistiques à utiliser, les modalités d'établissement et de mise à disposition de ces informations.

Art. R. 154-2.

L'autorité portuaire met à tout moment à la disposition du préfet du département les informations relatives aux mouvements des navires et aux cargaisons de marchandises dangereuses ou polluantes et conserve ces informations pendant une durée suffisante pour permettre leur utilisation en cas d'incident ou d'accident de mer.

Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe la liste des ports concernés, précise les informations à mettre à disposition et les modalités de transmission de ces informations.

## Chapitre IV : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

Art. R. 155-1.

Les catégories d'ouvrages d'infrastructure portuaire auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article L. 155-1 du code des ports maritimes sont :

- les ouvrages de franchissement hydraulique dont le dénivelé maximum est supérieur à 6 mètres ou dont la largeur du sas est supérieure à 25 mètres ;

- les ponts mobiles dont la longueur de chaussée utile est supérieure à 60 mètres ;

- les passerelles portuaires permettant l'accès des poids lourds aux navires et comportant des dispositifs d'ajustement des niveaux, qu'il s'agisse de câbles, de vérins ou de pontons flottants.

Les ouvrages d'infrastructure comprennent tous les éléments concourant à leur fonctionnement, notamment les équipements mécaniques mobiles et les installations techniques et de sécurité telles que signalisation, systèmes d'alimentation électrique, d'aides à l'exploitation, de commande, de contrôle ou de communication.

Art. R. 155-2.

Pour l'application de l'article L. 155-1, une modification d'un ouvrage existant est considérée comme substantielle lorsque :

a) Soit elle fait suite à une fermeture ordonnée par l'Etat ;

b) Soit son coût prévisionnel est supérieur ou égal à 50 % du coût de réalisation estimé de l'ouvrage initial, actualisé à la date de la modification envisagée.

Art. R. 155-3.

Le préfet du département sur le territoire duquel est implantée la plus grande partie de l'ouvrage nouveau ou auquel est apportée une modification substantielle est compétent pour approuver le dossier préliminaire mentionné à l'article L. 155-1 et autoriser la mise en service.

Pour les ouvrages en service, le préfet du département sur le territoire duquel est située la plus grande partie de l'ouvrage concerné peut prescrire en tant que de besoin l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou en ordonner la fermeture.

La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est saisie pour donner un avis préalablement à la délivrance de l'autorisation de mise en service d'un ouvrage soumis aux dispositions de l'article R. 155-1.

Le délai entre les examens périodiques prévus dans les prescriptions d'exploitation est au maximum de cinq ans.

Art. R. 155-4.

Le maître d'ouvrage d'un ouvrage d'infrastructure portuaire mentionné à l'article R. 155-1 ne peut faire réaliser le rapport de sécurité par un expert ou organisme ayant participé à la conception du projet.

Art. R. 155-5.

Le dossier préliminaire visé à l'article L. 155-1 et le rapport de sécurité qui l'accompagne sont adressés au représentant de l'Etat désigné à l'article R. 155-3.

Le contenu de ce dossier est précisé en tant que de besoin par arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

Art. R. 155-6.

Le maître d'ouvrage d'un projet mentionné à l'article R. 155-1 adresse au représentant de l'Etat désigné à l'article R. 155-3, au moins quatre mois avant la date envisagée pour la mise en exploitation de l'ouvrage, une demande d'autorisation de mise en service à laquelle est annexé un projet de prescriptions d'exploitation. Le représentant de l'Etat dispose de quatre mois à compter de la réception de la demande pour accorder l'autorisation sollicitée ou faire connaître les raisons qui s'opposent à sa délivrance. S'il demande un complément d'information, ce délai est interrompu et recommence à courir pour quatre mois à compter de la production des éléments demandés.

*Titre VI : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer*

**Chapitre Ier : Dispositions particulières applicables à l'ensemble des départements d'outre-mer.**

Article R*161-1

Les décrets en Conseil d'Etat visés à l'article L. 161-1 sont pris sur le rapport du ministre chargé des départements d'outre-mer, du ministre chargé des ports maritimes, du ministre chargé de l'industrie, du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de la marine marchande.

**Chapitre II : Dispositions particulières au port autonome de la Guadeloupe.**

Article R*162-1

Les installations et outillages portuaires gérés par le département de la Guadeloupe sont remis au port autonome dans les conditions fixées, en ce qui concerne les concessions des chambres de commerce et d'industrie, par les articles L. 111-10, R. 111-8, R. 111-9 et R. 111-11.

Article R*162-2

L'Etat participe, dans la proportion de 50 %, aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes :

- creusement des bassins ;

- création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;

- construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

Le second alinéa de l'article L. 111-5 n'est pas applicable au port autonome de la Guadeloupe.

Article R*162-3

Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et engins de radoub autres que ceux qui sont visés à l'article R. 162-2 sont couvertes dans la proportion de 40 % par des participations de l'Etat.

Le deuxième alinéa de l'article L. 111-6 n'est pas applicable au port autonome de la Guadeloupe.

Article R*162-4

L'administration du port autonome est assurée par un conseil d'administration assisté d'un directeur.

Le directeur est nommé par arrêté du ministre chargé des ports maritimes, après avis du conseil d'administration. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes formes.

Article R*162-6

Le conseil d'administration du port autonome comprend :

I. - 1.

a) Deux membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie de Pointe-à-Pitre ;

b) Un membre désigné par la chambre de commerce et d'industrie de Basse-Terre ;

2.

a) Un membre désigné par le conseil régional de la Guadeloupe ;

b) Un membre désigné par le conseil général de la Guadeloupe ;

c) Un membre désigné par le conseil municipal de Pointe-à-pitre ;

d) Un membre désigné par le conseil municipal de Baie-Mahaut ;

3. Cinq membres représentant les 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 ;

4. Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

II. -1. Trois membres représentant l'Etat, dont :

a) Un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances choisi parmi les fonctionnaires en activité de son département ;

b) Un représentant du ministre chargé des ports maritimes choisi parmi les fonctionnaires en activité de son département ;

c) Le préfet de la région de la Guadeloupe ou son suppléant qu'il désigne à titre permanent ;

2. a) Deux personnalités choisies sur une liste de quatre usagers du port appartenant aux catégories énumérées à l'article R. 112-2, établie conjointement par les chambres de commerce et d'industrie de Basse-terre et de pointe-à-pitre ;

b) Une personnalité choisie sur une liste de quatre usagers du port appartenant aux catégories énumérées à l'article R. 112-2, établie par la chambre d'agriculture de la Guadeloupe ;

c) Sept personnalités choisies en raison de leur compétence dans les problèmes intéressant les ports, la navigation maritime, les transports, l'économie régionale ou l'économie nationale, dont deux au moins doivent appartenir aux catégories d'usagers mentionnées à l'article R. 112-2.

Les membres du conseil d'administration énumérés au I 4 et au II ci-dessus sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des ports maritimes.

Article R*162-7

Le conseil d'administration se réunit au moins trois fois par an sur la convocation de son président.

# ***Livre II : Droits de port et de navigation***

*Titre Ier : Droits de port*

## Chapitre Ier : Dispositions communes

### Section 1 : Redevances comprises dans le droit de port.

Article R*211-1

Le droit de port est dû à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires effectués dans le port. Les éléments constitutifs du droit de port comprennent, dans les conditions définies au présent code, les redevances suivantes :

1° Pour les navires de commerce :

a) Une redevance sur le navire ;

b) Une redevance de stationnement ;

c) Une redevance sur les marchandises ;

d) Une redevance sur les passagers ;

e) Une redevance sur les déchets d'exploitation des navires ;

2° Pour les navires de pêche, une redevance d'équipement des ports de pêche ;

3° Pour les navires de plaisance ou de sport, une redevance d'équipement des ports de plaisance et, pour ceux ayant un agrément délivré par l'autorité maritime pour le transport de plus de 12 passagers, une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

### Section 2 : Fixation des taux des droits dans les ports maritimes relevant de la compétence de l'Etat.

Article R*211-2

Les taux des redevances mentionnées à l'article R. 211-1 sont fixés dans les ports autonomes par le conseil d'administration et dans les ports d'intérêt national par le concessionnaire ou, en l'absence de concessionnaire, par le préfet.

A la diligence du directeur du port, les projets concernant ces taux font l'objet d'une instruction comportant un affichage pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers et la consultation du service des douanes, du service des affaires maritimes et de la commission permanente d'enquête du port ou du conseil portuaire. Ces formalités peuvent être accomplies simultanément et, le cas échéant, au moyen des technologies de télécommunication informatiques ou électroniques.

Les commissions et services consultés doivent faire parvenir leur avis dans le délai d'un mois à compter du jour où ils y ont été invités. Le silence gardé équivaut à un avis favorable.

En cas d'urgence, lorsque les tarifs ne sont pas adaptés aux conditions d'un trafic nouveau, le conseil d'administration du port autonome ou le concessionnaire dans les ports d'intérêt national peut décider de nouveaux taux qui sont approuvés sans instruction et sous réserve des dispositions des articles R. 211-6 à R. 211-8.

Art. R. 211-2-1.

Les taux des redevances mentionnés à l'article R. 211-1 sont fixés dans les grands ports maritimes par le directoire.

A la diligence du directoire, les projets concernant ces taux font l'objet d'une instruction comportant, d'une part, un affichage pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers et, d'autre part, la consultation du service des douanes, du service des affaires maritimes et du premier collège du conseil de développement. Ces formalités peuvent être accomplies simultanément et, le cas échéant, au moyen des technologies de télécommunication, informatiques ou électroniques.

Les commissions et services consultés font parvenir leur avis dans le délai d'un mois à compter du jour où ils y ont été invités. Passé ce délai, leur avis est réputé favorable.

En cas d'urgence, lorsque les taux des redevances ne sont pas adaptés aux conditions d'un trafic nouveau, le directoire du grand port maritime peut décider de nouveaux taux qui sont approuvés sans instruction et sous réserve des dispositions des articles R. 211-6 à R. 211-8.

Article R*211-3

Lorsque la fixation ou la modification des droits de port sont prévues comme conséquence d'un projet concernant des travaux d'aménagement, l'instruction préalable à ce dernier, prévue aux articles R. 115-2 et R. 122-2, peut être confondue avec l'instruction prévue à l'article R. 211-2.

Article R*211-4

Dans les ports non autonomes, huit jours au plus tard après l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article R. 211-2, le directeur du port transmet au préfet, avec son avis, la délibération de l'organisme bénéficiaire accompagnée des résultats de l'instruction.

Article R*211-5

Dans les ports autonomes, huit jours au plus tard après l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article R. 211-2, le directeur du port autonome dresse procès-verbal de l'instruction et des consultations.

Si aucune opposition n'a été formulée au cours de l'instruction et des consultations, il transmet au commissaire du Gouvernement les propositions du conseil d'administration accompagnées de ce procès-verbal.

Si des oppositions ont été formulées, il invite le conseil d'administration à prendre une nouvelle délibération.

Cette délibération, accompagnée du procès-verbal d'instruction, est transmise au commissaire du Gouvernement.

Art. R. 211-5-1.

Dans les grands ports maritimes, huit jours au plus tard après expiration du délai d'un mois prévu à l'article R. 211-2-1, le président du directoire dresse procès-verbal de l'instruction et des consultations.

Il transmet au commissaire du Gouvernement les propositions du directoire accompagnées de ce procès-verbal.

Article R*211-6

Les taux sont considérés comme approuvés, si, dans les quinze jours après leur transmission au commissaire du Gouvernement ou au préfet, suivant le cas, celui-ci n'a pas fait connaître son opposition. L'opposition du commissaire du Gouvernement ou du préfet, est levée de plein droit un mois après avoir été formulée, si elle n'a pas été confirmée par le ministre chargé des ports maritimes.

Article R*211-7

Si le commissaire du Gouvernement auprès du port autonome ou le préfet, suivant le cas, exerce son pouvoir d'opposition, il transmet le dossier dans les quarante-huit heures au ministre chargé des ports maritimes et au ministre chargé des finances. Le ministre chargé des ports maritimes statue après avis du ministre chargé des finances. Le silence gardé par ce dernier huit jours avant l'expiration du délai imparti au ministre chargé des ports maritimes pour se prononcer équivaut à un avis favorable à la levée de l'opposition.

Article R*211-8

Les taux des droits de port sont portés à la connaissance des usagers par un affichage dans les locaux du port ouverts au public ainsi que, le cas échéant, au moyen des technologies de télécommunication informatiques ou électroniques.

Ils sont publiés au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Ils entrent en vigueur dix jours francs à compter du premier jour de leur affichage.

Article R*211-9

Les tarifs des droits de port visés à l'article R. 211-1 sont présentés suivant un cadre type uniforme, fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des finances et du ministre chargé des ports maritimes.

## Section 3 : Fixation des taux des droits de port dans les ports maritimes ne relevant pas de la compétence de l'Etat.

### Article R*211-9-1

Les taux des redevances mentionnées à l'article R. 211-1 sont fixés, dans les ports maritimes ne relevant pas de la compétence de l'Etat, par la personne publique dont relève le port, le cas échéant, sur proposition du concessionnaire.

Les projets de fixation des taux font l'objet d'une instruction diligentée par le responsable de l'exécutif de la personne publique dont relève le port.

L'instruction comporte un affichage pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers, ainsi que la consultation du préfet, du service des douanes et du conseil portuaire.

Les avis demandés doivent être fournis dans le délai d'un mois à compter du jour où ils ont été sollicités. Le silence gardé vaut avis favorable.

En cas d'urgence, lorsque les redevances ne sont pas adaptées aux conditions d'un trafic nouveau, la personne publique dont relève le port peut décider de nouveaux taux qui sont approuvés sans instruction.

### Article R*211-9-2

Lorsque l'exploitation du port est confiée à un concessionnaire, celui-ci transmet sa proposition portant fixation des taux, assortie du dossier nécessaire à l'instruction, à la personne publique dont relève le port.

L'instruction doit être ouverte dans un délai de quinze jours compter de cette transmission.

Quinze jours au plus après la clôture de l'instruction, les projets de taux sont considérés comme approuvés, sauf opposition expresse et motivée de l'autorité mentionnée au premier alinéa.

### Article R*211-9-3

Lorsque la fixation ou la modification des droits de port sont prévues comme conséquence d'un projet concernant des travaux d'aménagement soumis à une instruction ou à une enquête publique en vertu du titre Ier du livre VI du présent code, ladite enquête ou instruction peut être confondue avec l'instruction prévue à l'article R. 211-9-1.

### Article R*211-9-4

Les taux des droits de port sont portés à la connaissance des usagers par un affichage dans les locaux du port ouverts au public ainsi que, le cas échéant, au moyen des technologies de télécommunication informatiques ou électroniques.

Ils font l'objet d'un avis publié dans deux journaux locaux au moins et sont publiés au recueil des actes administratifs du département, les frais de publication étant à la charge du bénéficiaire des droits de port.

Sans préjudice des dispositions des articles L. 2131-1, L. 3131-1 du code général des collectivités territoriales et 69 I. (premier alinéa) de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982, ils sont transmis pour information au préfet.

Après cette transmission, ils entrent en vigueur dix jours francs à compter du premier jour de leur affichage.

Article R*211-9-5

Les tarifs des droits de port applicables dans les ports relevant de la compétence d'une personne publique autre que l'Etat sont présentés suivant le cadre type uniforme mentionné à l'article R. 211-9.

## Section 4 : Affectation du produit du droit de port.

Art. R. 211-10. [2]

Les redevances mentionnées à l'article R. 211-1 sont versées aux organismes suivants :

a) Dans les ports autonomes, le port autonome ;

b) Dans les grands ports maritimes, le grand port maritime ;

c) Dans les ports d'intérêt national, le concessionnaire ou, en l'absence de concessionnaire, l'Etat ;

d) Dans les autres ports, la personne publique dont relève le port ou, si le contrat de concession le prévoit, le concessionnaire.

Article R*211-11

Le produit des redevances d'équipement des ports de pêche et des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance et relatives à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement et à l'entretien de tous les équipements du port et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins.

## Chapitre II : Dispositions propres aux navires de commerce.

Article R*212-1

Le droit de port applicable aux navires de commerce est perçu tant à l'entrée qu'à la sortie, lors de chaque escale des navires de commerce de toute nationalité, dans les ports de France métropolitaine, à l'exception de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires, qui est perçue à la sortie.

Les aéroglisseurs et les hydroglisseurs qui effectuent une navigation maritime et des opérations commerciales ou des séjours dans les ports, sont considérés comme navires de commerce pour l'application du présent livre.

[2] Entrée en vigueur de cet article au 1er janvier 2010. Article 12 du Décret 2008-1032 du 9 octobre 2008.

## Section 1 : Redevance sur le navire et redevance de stationnement.

### Article R*212-2

La redevance sur le navire et, le cas échéant, la redevance de stationnement sont à la charge de l'armateur.

### Article R*212-3

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 xb x Te

dans laquelle V est exprimée 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 0,14 x VL x b (L et b étant respectivement la longueur hors tout et la largeur maximale du navire).

Pour les aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi selon la formule de l'alinéa 1er en prenant forfaitairement un tirant d'eau égal à un mètre.

Le taux de la redevance sur le navire est fixé dans chaque port par mètre cube ou multiple de mètres cubes. Il peut varier selon les types de navires déterminés par l'arrêté mentionné à l'article R. 211-9 en fonction de leur aménagement ou de l'usage pour lequel ils sont conçus.

Un taux particulier est prévu pour les navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

Les taux peuvent être différents selon les secteurs du port considérés.

### Article R*212-4

Le tarif peut autoriser le classement d'un navire selon son utilisation dominante à l'entrée ou à la sortie du port, lorsque celle-ci est différente de celle résultant de son aménagement ou de l'usage pour lequel il a été conçu.

Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé des douanes précise les modalités de détermination de l'utilisation dominante d'un navire.

### Article R*212-5

La redevance sur le navire n'est pas applicable aux :

1° Navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage et de sauvetage ;

2° Navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution ;

3° Navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs ;

4° Navires en relâche forcée[3] qui n'effectuent aucune opération commerciale ;

5° 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.

L'acte fixant dans chaque port la redevance sur le navire peut prévoir une exonération en faveur des navires affectés à des missions culturelles ou humanitaires ou présentant un intérêt général pour le patrimoine maritime.

Article R*212-6

La redevance sur le navire est liquidée distinctement à raison des opérations d'entrée et de sortie du navire.

Toutefois, lorsqu'un navire ne débarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une seule fois à la sortie. Lorsqu'un navire n'embarque ni passagers ni marchandises, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une seule fois à l'entrée.

Lorsqu'un navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison ou n'effectue aucune autre opération commerciale, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois à la sortie.

La redevance sur le navire est acquittée ou doit être garantie avant le départ du navire.

Article R*212-7

La redevance sur le navire fixée dans chaque port peut être modulée dans les conditions suivantes :

I. - Les modulations applicables aux navires 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.

II. - 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.

III. - Lorsque le navire est affecté à plusieurs usages, sont appliquées les modulations afférentes à son utilisation dominante.

IV. - Sont exclus du bénéfice des modulations les navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

V. - Les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance peuvent bénéficier d'abattements en fonction de la fréquence des départs de la ligne.

Les autres navires peuvent bénéficier d'abattements, dans la limite de 30 % du taux de base, en fonction de la fréquence des départs.

[3] La relâche forcée doit être considérée, à notre avis, comme un évènement extérieur à l'armement comme un abordage, une avarie, etc…et non comme le résultat du choix d'un armement de laisser son navire à quai, notamment en ne renouvelant pas son permis de navigation (volontairement ou involontairement).

Article R*212-8

Les modulations et abattements prévus à l'article R. 212-7 peuvent être assortis d'un abattement supplémentaire en faveur des trafics nouveaux ainsi qu'en faveur des lignes nouvelles intracommunautaires de passagers, de marchandises sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs. L'abattement supplémentaire ne peut être appliqué pour une durée supérieure à deux ans. Son montant ne peut excéder 50 % de la base sur laquelle il s'applique.

Article R*212-9

Les modulations et abattements prévus à l'article R. 212-7 ne peuvent se cumuler. Lorsque le redevable satisfait aux conditions de plusieurs modulations et abattements, il bénéficie du traitement le plus favorable.

Article R*212-10

La redevance peut être assortie d'abattements ou de majorations, dans la limite de 30 % du taux de base, en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où s'effectuent les touchées.

Article R*212-11

Par dérogation aux articles R. 211-1, R. 212-3, R. 212-7 à R. 212-10, l'acte fixant dans chaque port la redevance sur le navire peut prévoir, en cas d'ouverture de relations nouvelles, que les navires effectuant un transport maritime de passagers, de marchandises sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs entre les Etats membres de l'Union européenne ou des Parties à l'accord de l'Espace économique européen sont soumis pendant une durée n'excédant pas trois ans :

1° Soit à un forfait de redevance fixé pour l'ensemble de leur activité pour une période déterminée et liquidé pro rata temporis par échéances au plus de trois mois ;

2° Soit à un forfait de redevance fixé à l'unité par passager, remorque, tonne ou multiples de tonnes, ou conteneur, cette redevance tenant lieu de redevance sur le navire et de redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Article R*212-12

La redevance de stationnement est applicable aux navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic qui sont propres à ce port.

Les navires en relâche forcée mentionnés au 4° de l'article R. 212-5 peuvent être soumis à la redevance de stationnement.

## Section 2 : Redevance sur les marchandises.

Article R*212-13

La redevance sur les marchandises est à la charge suivant le cas, de l'expéditeur ou du destinataire.

Article R*212-14

Les taux de la redevance sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans un port métropolitain sont fixés dans chaque port soit au poids, soit à l'unité.

Article R*212-15

L'acte fixant dans chaque port la redevance sur les marchandises peut prévoir des taux différents applicables :

1° Aux marchandises transbordées ;

2° Aux marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans certaines parties du port.

Article R*212-16

La redevance sur les marchandises n'est pas due pour :

- les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des navires s'ils sont effectivement débarqués et ne donnent lieu à aucune opération commerciale ;

- les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des navires et les marchandises de pacotille appartenant aux équipages ;

- les marchandises appartenant à l'Etat et transportées sur les navires de guerre et les bâtiments de service des administrations de l'Etat, ainsi que les marchandises appartenant à la marine nationale débarquées des navires de commerce mouillés à l'intérieur d'un port de guerre ou accostés aux ouvrages militaires appartenant à la marine nationale ;

- les marchandises mises à terre temporairement dans l'enceinte du port et qui, sans avoir quitté cette enceinte, sont rechargées sur le même navire en continuation de transport ;

- le matériel débarqué des navires pour réparation ou nettoyage ;

- les bagages accompagnant les passagers ;

- la tare des cadres, conteneurs, palettes, remorques ou semi-remorques transportés en charge ou à vide.

## Section 3 : Redevances sur les passagers.

### Article R*212-17

Sous réserve de l'article R. 212-18, la redevance sur les passagers est due à raison de chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé dans les ports maritimes français.

La redevance est à la charge de l'armateur. Elle est acquittée en même temps que la redevance sur le navire.

### Article R*212-18

La redevance sur les passagers n'est pas applicable :

1° Aux enfants âgés de moins de quatre ans ;

2° Aux militaires voyageant en formations constituées ;

3° Au personnel de bord ;

4° Aux agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;

5° Aux agents publics dans l'exercice de leurs missions à bord.

### Article R212-19

L'acte fixant dans chaque port la redevance sur les passagers peut prévoir des abattements, qui ne peuvent excéder 50 % de la redevance de base, en faveur des passagers transbordés, des passagers qui ne débarquent que temporairement au cours de l'escale ou des excursionnistes munis de billets aller et retour utilisés au cours d'une période inférieure à soixante-douze heures.

## Section 4 : Financement des coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires.

### Article R*212-20

Les coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires dans les ports sont à la charge des armateurs, quel que soit le prestataire qui réalise ces opérations.

### Article R*212-21

I. -Tout navire faisant escale dans un port est assujetti au paiement d'une redevance au titre des prestations de réception et de traitement des déchets d'exploitation du navire, lorsque celles-ci sont réalisées en tout ou en partie par les organismes mentionnés aux a, b et c de l'article R. 211-10. Cette redevance, qui est perçue au profit de ces organismes, constitue un droit de port qui doit être payé ou garanti avant le départ du navire.

II. -Les tarifs de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires, arrêtés par chaque port en fonction de la catégorie, du type et de la taille des navires, doivent refléter les coûts des prestations réalisées par les organismes mentionnés au I du présent article pour la réception et le traitement des déchets d'exploitation.

III. -Dans le cas où un navire ne dépose pas ses déchets d'exploitation dans les installations figurant au plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du port, il est assujetti au versement d'une somme correspondant à 30 % du coût estimé par le port pour la réception et le traitement de ses déchets d'exploitation.

Cette somme est perçue au profit d'un des organismes mentionnés au I et affectée au financement des installations de réception et de traitement de ces déchets mentionnées au plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du port.

IV. - L'information des usagers prévue aux articles R. 211-8 et R. 211-9 comporte l'indication des bases de calcul de la redevance.

V. - Le tarif arrêté par chaque port peut prévoir une exemption de la redevance pour les navires qui, effectuant des escales fréquentes et régulières, selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, ne déposent pas leurs déchets d'exploitation dans le port, si le capitaine du navire peut justifier qu'il est titulaire soit d'un certificat de dépôt, soit d'un contrat de dépôt des déchets d'exploitation de son navire et du paiement de la redevance y afférente, passé dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne situé sur l'itinéraire effectif du navire. Cette attestation devra être validée par les autorités portuaires de ce port.

VI. -Le tarif peut également prévoir une réduction du montant de la redevance, lorsque la gestion, la conception, l'équipement et l'exploitation d'un navire sont tels qu'il est établi que le navire produit des quantités réduites de déchets d'exploitation. Les conditions exigées pour l'octroi de cette réduction sont précisées par arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement.

## Chapitre III : Dispositions propres aux navires de pêche.

### Article R*213-1

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés, y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture, débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports.

Cette redevance est à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre, dans les conditions fixées par le tarif de chaque port.

A l'importation, elle est à la charge de l'importateur.

### Article R*213-2

La redevance d'équipement des ports de pêche est calculée sur la valeur des produits de la pêche lors de leur débarquement dans un port maritime.

La redevance due en raison du débarquement des produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture est calculée par application, aux quantités débarquées, d'un tarif variant en fonction de la nature des produits.

Article R*213-3

La redevance d'équipement des ports de pêche n'est pas due pour :

- les produits destinés à la consommation familiale des pêcheurs ;

- les produits livrés directement aux fabriques d'engrais ou d'aliments pour le bétail par le pêcheur ou l'armateur, ou pour le compte de ceux-ci par une organisation de marché.

Article R*213-4

Lorsqu'un navire débarque des produits de la pêche dans un port autre que son port de stationnement habituel et que ce dernier revendique une partie de la redevance, le partage ainsi prévu ne porte que sur la fraction de la redevance qui est mise à la charge du vendeur.

Dans ce cas, la redevance mise à la charge du vendeur est calculée d'après le taux le plus élevé en vigueur dans l'un ou l'autre des deux ports. Le montant en est réparti entre les deux ports proportionnellement aux taux respectivement applicables dans ces ports.

La partie de la redevance mise à la charge de l'acheteur reste acquise au port de débarquement.

Article R*213-5

L'institution de la redevance sur les produits de la pêche exclut l'application, à ces mêmes produits, de la redevance sur les marchandises telle qu'elle est prévue à l'article R. 211-1.

Toutefois, cette redevance peut être remplacée soit par la redevance sur les marchandises, soit par une redevance perçue en fonction du volume V défini à l'article R. 212-3 ci-dessus et de la durée de son séjour dans le port.

## Chapitre IV : Dispositions propres aux navires de plaisance ou de sport.

Article R*214-1

A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports.

Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire.

Article R*214-2

La redevance d'équipement des ports de plaisance est perçue en fonction de la durée de stationnement dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur du navire.

Article R*214-3

Pour la fixation des taux des redevances d'équipement applicables dans chaque port, la consultation prévue à l'article R. 211-7 est étendue au ministre chargé de la jeunesse et des sports et au ministre chargé du tourisme.

Article R*214-4

Les navires qui stationnent dans leur port de stationnement habituel bénéficient d'une réduction dans la limite de 50 % du montant de la redevance.

Pour les navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13e mois de stationnement dans le port.

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 2 tonneaux de jauge brute.

La redevance n'est pas due pendant le séjour des navires dans les chantiers navals pour entretien, réparation ou transformation ou lorsqu'ils sont tirés à terre pour gardiennage.

Article R*214-5

La redevance d'équipement des ports de plaisance est à la charge du propriétaire du navire. Elle doit être payée ou garantie avant le départ du navire.

Article R*214-6

Les dispositions des articles R. 212-20 et R. 212-21 sont applicables aux navires de plaisance ayant un agrément délivré par l'autorité compétente pour le transport de plus de 12 passagers.

**Chapitre V : Dispositions diverses.**

Article R*215-1

Les tarifs des droits de port fixent un seuil par déclaration au-dessous duquel les droits de port ne sont pas perçus et, à partir de ce seuil, un minimum de perception. Ce minimum ne peut excéder le double de la valeur du seuil de perception.

*Titre III : Dispositions particulières aux ports des départements d'outre-mer.*

Article R*231-1

Les dispositions du titre Ier sont applicables aux départements d'outre-mer, à condition qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions particulières du présent titre.

Article R*231-2

Dans le cas d'application de l'article R. 211-7, le commissaire du Gouvernement auprès du port autonome, ou le préfet, adresse également le dossier au ministre chargé des départements d'outre-mer ; celui-ci doit faire connaître son avis au ministre chargé des ports maritimes dans les mêmes conditions que les autres ministres consultés.

# ***Livre III : Police des ports maritimes***

*Titre préliminaire : Dispositions Générales*

## Chapitre 1er : Champ d'application et principes généraux d'organisation

Article .R 301-1.

La zone maritime et fluviale de régulation est délimitée :

a) Pour les grands ports maritimes et les ports autonomes, par un arrêté conjoint du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer territorialement compétent et du préfet du département, pris après avis respectivement du directoire ou du conseil d'administration du port ;

b) Pour les autres ports, par un arrêté conjoint du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer territorialement compétent, du préfet de département pour ce qui concerne, le cas échéant, la partie fluviale de la zone, et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Dans le cas où ces installations portuaires sont implantées sur le territoire de plusieurs départements, un arrêté du Premier ministre détermine le préfet de département compétent.

Article .R. 301-2.

Le représentant de l'Etat mentionné à l'article L. 302-4 est le préfet du département où sont implantées les installations du port.

Dans le cas où ces installations sont implantées sur le territoire de plusieurs départements, un arrêté du Premier ministre détermine le préfet de département compétent. »

Article R. 301-3.

La délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation des ports maritimes attenants aux ports militaires est arrêtée après avoir recueilli l'avis conforme du commandant de zone maritime.

Article .R. 301-4.

La liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements pour lesquels l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'Etat est arrêtée par le ministre chargé des ports maritimes après avis du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense.

Article. R. 301-5.

Dans chaque port maritime, le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police.

Les fonctions de commandant de port sont assurées, dans les grands ports maritimes et les ports autonomes, par un officier de port désigné sur proposition respectivement du président du directoire ou du directeur du port et, dans les autres ports, par un officier de port ou, à défaut, par un officier de port adjoint désigné sur proposition de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de son représentant.

Dans les ports dans lesquels n'est affecté aucun officier de port ou officier de port adjoint, les fonctions de commandant de port sont exercées par un agent désigné à cet effet par l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

Article. R. 301-6.

La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.

## Chapitre II Compétences en matière de règlement de police dans les ports maritimes

Article. R. 302-1.

Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes est établi par arrêté du ministre chargé des ports maritimes, après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses.

Article .R. 302-2.

Dans les grands ports maritimes et les ports autonomes, les règlements particuliers de police mentionnés à l'article L. 302-8 sont pris après avis respectivement du directoire ou du conseil d'administration. En l'absence de réponse dans le délai de deux mois à compter de la réception du projet de règlement, l'avis de ces derniers est réputé émis.

En cas d'urgence, les mesures réglementaires qu'appelle la situation peuvent être prises sans qu'il soit procédé aux consultations prévues à l'alinéa précédent.

## Chapitre III : Agents chargés de la police dans les ports maritimes

Article .R. 303-1.

Les officiers de port et officiers de port adjoints, ainsi que le cas échéant les auxiliaires de surveillance placés auprès d'eux, exercent leurs fonctions, dans le ou les ports où ils sont affectés, sous l'autorité fonctionnelle du commandant de port.

Article .R. 303-2.

Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe l'étendue du ressort géographique des compétences des officiers de port et officiers de port adjoints appelés à exercer leurs attributions dans un ou plusieurs des ports inscrits sur la liste prévue à l'article R. 301-4.L'exercice par ces fonctionnaires de leurs attributions dans ces ports ne requiert pas de nouvelle assermentation.

Article .R. 303-3.

Lorsque plusieurs ports sont desservis par les mêmes chenaux d'accès et que la police du plan d'eau de ces ports n'est pas assurée exclusivement par les officiers de port et officiers de port adjoints affectés dans l'un de ces ports, un arrêté du préfet ou des préfets dans les départements où se situent ces ports fixe le ressort géographique dans lequel les officiers de port et officiers de port adjoints de chacun de ces ports exercent leurs compétences.

Article .R. 303-4.

Dans le port de Port-Cros, les surveillants de port sont placés sous l'autorité du directeur de l'organisme chargé du parc national de Port-Cros.

Article .R. 303-5.

Les conditions d'aptitude professionnelle requises pour l'attribution de la qualité de surveillant de port exerçant ses fonctions dans un port ou un bassin dont l'activité est la plaisance sont les suivantes :

a) Etre titulaire du permis A, ou du permis mer côtier, ou du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, option côtière, ou d'un certificat, brevet ou diplôme professionnels attestant d'une compétence en matière de navigation maritime ;

b) Etre titulaire d'une attestation de formation sur la théorie et la pratique de la police délivrée par le Centre national de la fonction publique territoriale ; le programme et les modalités de cette formation sont définis par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'intérieur.

Les agents qui, à la date de la publication du décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire, ont exercé les fonctions de surveillant de port en qualité de surveillant de port vacataire de l'Etat pendant une durée cumulée de vacation égale à douze mois au moins sont dispensés de la détention du permis ou du titre professionnel mentionné au a.

Article .R. 303-6.

Les conditions d'aptitude professionnelle requises pour l'attribution de la qualité de surveillant de port exerçant ses fonctions dans un port ou un bassin n'ayant pas la plaisance comme activité exclusive, sont les suivantes :

a) Etre titulaire du permis B, ou du permis C, ou du permis mer hauturier, ou du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, extension hauturière, ou d'un certificat, brevet ou diplôme professionnels attestant d'une compétence en matière de navigation maritime ;

b) Etre titulaire d'une attestation de formation sur la théorie et la pratique de la police délivrée par le Centre national de la fonction publique territoriale ; le programme et les modalités de cette formation sont définis par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'intérieur.

Les agents qui, à la date de la publication du décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire, ont exercé les fonctions de surveillant de port en qualité de surveillant de port vacataire de l'Etat pendant une durée cumulée de vacation égale à douze mois au moins sont dispensés de la détention du permis ou du titre professionnel mentionné au a.

Article .R. 303-7.

La condition d'aptitude professionnelle requise pour l'attribution de la qualité d'auxiliaire de surveillance est d'être titulaire d'une attestation de formation sur la théorie et la pratique de la police, notamment la police de la conservation et de l'exploitation du domaine, délivrée par le Centre national de la fonction publique territoriale. Le programme et les modalités de cette formation sont définis par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre de l'intérieur.

Article .R. 303-8.

La délivrance de l'agrément aux surveillants de port et aux auxiliaires de surveillance mentionné à l'article L. 303-6 est subordonnée à l'absence de mention de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatibles avec leurs fonctions au bulletin n° 2 du casier judiciaire.

## Chapitre IV Dispositions applicables à certaines situations particulières

### Section 1 : Opérations de secours en cas de sinistre

Article .R. 304-1.

Si un sinistre se déclare à bord d'un navire qui se trouve dans la limite administrative d'un port, le capitaine du navire prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte dans les conditions prévues aux articles R. 304-2 et R. 304-3.

Lorsque le navire se trouve dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, le capitaine du navire alerte également directement le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans le ressort duquel se trouve cette zone.

Le capitaine du navire prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Article .R. 304-2.

Dès qu'un officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant est en difficulté dans la limite administrative du port ou la partie fluviale de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent, conformément aux procédures définies conjointement par l'autorité portuaire et le directeur départemental des services d'incendie et de secours.

Si le sinistre ou le navire, bateau ou engin flottant en difficulté se situe dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans le ressort duquel se situe cette zone.

Si le port est attenant à un port militaire, il prévient également le commandant de zone maritime.

Article .R. 304-3.

L'officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance qui a donné l'alerte en application de l'article R. 304-2, en fait rapport immédiat au commandant du port mentionné à l'article R. 301-5.

Le commandant du port prend, si besoin est, les premières mesures strictement et immédiatement nécessaires, jusqu'à l'arrivée du commandant des opérations de secours.

Article .R. 304-4.

Dès qu'un sinistre se déclare dans une installation à terre comprise dans la limite administrative du port, l'exploitant prend toutes les mesures prévues et nécessaires pour maîtriser le sinistre.

Il alerte sans délai le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent et prévient la capitainerie dont les personnels donnent l'alerte dans les conditions prévues à l'article R. 304-2 et en font rapport immédiat dans les conditions prévues à l'article R. 304-3.

L'exploitant prête son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Article .R. 304-5.

En cas de besoin, le directeur des opérations de secours peut demander le concours du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dont le ressort de compétence est attenant au port ou inclut la zone maritime et fluviale de régulation du port.

Article .R. 304-6.

Dans tous les cas prévus aux articles R. 304-1 et R. 304-2, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance prêtent leur concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous l'autorité du directeur des opérations de secours.

Article .R. 304-7.

Le fait pour le capitaine du navire de ne pas respecter les obligations d'information et d'alerte prévues à l'article R. 304-1 ou de refuser de prêter son concours au commandant des opérations de secours en application du même article R. 304-1 est puni de l'amende prévue pour la contravention de la 5e classe.

## Section 2 : Dispositifs propres aux besoins de la défense nationale

Article .R. 304-8.

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont soumis, en tant que de besoin, à l'autorité du commandant de zone maritime, lorsque sont en cause :

a) La conservation et la liberté des mouvements des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci ;

b) Des impératifs liés à la défense nationale ayant une incidence sur la liberté des mouvements des navires ou engins flottants autres que ceux mentionnés au a ;

c) L'arrivée, le départ ou le séjour dans les ports des matériels destinés à la défense nationale.

Dans les ports attenants aux ports militaires, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance obtempèrent aux ordres de l'autorité militaire pour tout ce qui intéresse la sécurité et la sûreté des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères, ou utilisés par celles-ci.

L'autorité militaire communique immédiatement à l'autorité portuaire et à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les ordres donnés aux personnels placés sous l'autorité de ces dernières.

Article .R. 304-9.

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance prêtent leur concours pour assurer la sécurité des navires ou engins flottants appartenant aux forces armées françaises ou étrangères ou utilisés par celles-ci, lorsqu'ils se trouvent dans le port.

Article .R. 304-10.

Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port font immédiatement rapport au commandant de zone maritime des mouvements des navires ou engins flottants, des événements de mer et de tous faits parvenus à leur connaissance, qui peuvent intéresser la sécurité et la sûreté du territoire.

## Section 3 Restrictions applicables aux navires présentant un danger

Article .R. 304-11.-

I. Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance avisent par les voies les plus rapides l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires de tout fait dont ils ont connaissance, dans l'exercice de leurs fonctions, donnant à penser qu'un navire, bateau ou engin flottant ne peut prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement.

Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent interdire le départ du navire, jusqu'à ce que l'autorité maritime ait déclaré le navire, bateau ou engin flottant en état de prendre la mer.

II.-A la demande dûment notifiée de l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires qui a constaté des anomalies présentant un risque manifeste pour l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port prennent les mesures nécessaires pour empêcher le départ du navire en cause et, le cas échéant, arrêtent l'opération portuaire en cours. »

*Titre Ier : Police du plan d'eau*

Article .R. 311-1.

Les agents chargés des missions de police portuaire ne peuvent percevoir aucune rémunération ou indemnité en contrepartie de leur participation à l'évaluation du navire lors de la visite préalable à son accès au port mentionnée à l'article L. 311-3 ni conduire l'expertise prévue à ce même article. »

*Titre II : Sureté Portuaire*

## Chapitre Ier : Sûreté du transport maritime et des opérations portuaires

### Section 1 : Organisation administrative

#### Sous-section 1 : Groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires

Article R*321-1

Il est institué un groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, présidé par le ministre chargé des transports. Outre son président, ce groupe comprend douze membres à raison de :

- deux désignés par le Premier ministre ; -deux désignés par le ministre chargé des transports ; -deux désignés par le ministre de l'intérieur ; -deux désignés par le ministre de la défense ; -un désigné par le ministre chargé des douanes ; -un désigné par le ministre de la justice ;

- un désigné par le ministre chargé de l'outre-mer ;

- un désigné par le ministre des affaires étrangères.

Le président du groupe interministériel peut être suppléé par l'un des membres désignés par le ministre chargé des transports. Le secrétariat du groupe interministériel est assuré par les services du ministre chargé des transports.

Sur proposition de son président, le groupe peut entendre toute personne qualifiée.

Article R*321-2

Le groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires :

- propose aux ministres compétents les orientations générales de la politique nationale de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ainsi que toutes dispositions législatives ou réglementaires et toutes actions permettant d'assurer et de renforcer la sûreté des navires et des ports maritimes ;

- formule un avis sur toutes questions de sa compétence qui lui sont soumises par les ministres concernés ;

- oriente l'action des comités locaux de sûreté portuaire institués à l'article R. 321-4.

Article R*321-3

Le groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires se réunit au moins deux fois par an et, le cas échéant, à la demande de l'un de ses membres, sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour.

## Sous-section 2 : Comités locaux de sûreté portuaire

Article R*321-4

Dans chacun des ports mentionnés à l'article R. 321-15, un comité local de sûreté portuaire regroupe, sous la présidence du représentant de l'Etat dans le département, les membres suivants :-les chefs des services déconcentrés de l'Etat dont l'action concourt à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ;

- le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer ;

- le commandant de zone maritime pour les ports métropolitains ou le commandant supérieur des forces armées pour les ports d'outre-mer ;-l'autorité portuaire et l'agent de sûreté portuaire mentionné à l'article R. 321-22 ;-l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ;-le gestionnaire du port le cas échéant. Les délibérations du comité local de sûreté portuaire et les informations dont ses membres ont connaissance à l'occasion de leurs travaux sont secrètes.

Article R*321-5

Le comité local de sûreté portuaire émet un avis sur :

- le projet d'évaluation de la sûreté portuaire et le projet de plan de sûreté portuaire ;

- les projets d'évaluation de la sûreté des installations portuaires et les projets de plans de sûreté des installations portuaires ;

- les projets de travaux de construction et de modernisation des infrastructures et des équipements portuaires, lorsque le représentant de l'Etat dans le département estime qu'ils présentent des enjeux en matière de sûreté ;

- sauf en cas d'urgence, les mesures de sûreté qu'il est proposé de prendre dans la zone maritime et fluviale de régulation définie à l'article L. 301-1.

Le comité local de sûreté portuaire peut également être consulté par le représentant de l'Etat dans le département en vue : -d'émettre un avis sur toutes les questions relatives à la sûreté dans la zone portuaire de sûreté définie à l'article L. 321-1 ;

- de proposer toute mesure concourant au renforcement du niveau de vigilance dans le port, notamment en ce qui concerne les actions d'information, de sensibilisation, les formations, les exercices et les entraînements ;

- de proposer toute mesure de coordination entre les services publics compétents en matière de sûreté et les organismes privés s'il y a lieu.

### Sous-section 3 : Compétences du représentant de l'Etat dans le département

Article R*321-6

Lorsque l'emprise d'un port s'étend sur plusieurs départements, un arrêté du ministre de l'intérieur pris après avis du ministre chargé des transports désigne le préfet de département qui exerce les prérogatives dévolues par le présent chapitre au représentant de l'Etat dans le département. Cet arrêté prévoit les modalités d'information des préfets des autres départements sur lesquels s'étend le port.

Article .R. 321-6-1.

Le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer définit des mesures de sûreté particulières pour la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation des ports figurant sur la liste prévue à l'article R. 321-15. Ces mesures déterminent pour chacun des niveaux de sûreté à respecter, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté.

## Section 2 : Organismes de sûreté habilités

### Sous-section 1 : Habilitation des organismes de sûreté

Article R*321-7

Il est institué une commission d'habilitation des organismes de sûreté mentionnés à l'article L. 321-6 du code des ports maritimes et à l'article 2-2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Cette commission est présidée par le ministre chargé des transports.

Outre son président, la commission comprend sept membres à raison de :

- deux désignés par le ministre chargé des transports ;

- deux désignés par le ministre de l'intérieur ;

- deux désignés par le ministre de la défense ;

- un désigné par le ministre chargé des douanes. Le président de la commission peut être suppléé par l'un des membres désignés par le ministre chargé des transports. Sa voix est prépondérante en cas de partage.

Le secrétariat de la commission d'habilitation est assuré par les services du ministre chargé des transports. Chacun des membres peut se faire assister des personnes de son choix. Sur proposition de son président, la commission d'habilitation peut entendre toute personne qualifiée. La commission d'habilitation se réunit sur convocation de son président qui établit l'ordre du jour de la réunion.

Article R*321-8

La demande d'habilitation en qualité d'organisme de sûreté est adressée au ministre chargé des transports selon des modalités définies par arrêté de ce ministre.

La demande précise la ou les catégories d'installations portuaires ou de navires pour lesquelles l'organisme demande l'habilitation.

Article R*321-9

L'habilitation en qualité d'organisme de sûreté est délivrée par arrêté du ministre chargé des transports pris après avis de la commission d'habilitation instituée à l'article R. 321-7, en fonction de critères définis par un arrêté de ce ministre.

L'habilitation est délivrée pour une durée maximale de cinq ans.

La décision d'habilitation précise la ou les catégories d'installations portuaires ou de navires pour lesquelles l'organisme de sûreté est habilité. Elle est notifiée à l'organisme et publiée au Journal officiel de la République française.

L'organisme de sûreté habilité informe le ministre chargé des transports de toute modification des informations mentionnées dans sa demande d'habilitation. Les modifications sont communiquées à la commission d'habilitation.

Article R*321-10

Les membres de la commission d'habilitation et les personnes habilitées à cet effet par le ministre chargé des transports ont accès aux locaux de tout organisme de sûreté habilité, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, pour y procéder aux contrôles permettant de vérifier que l'organisme continue de répondre aux critères ayant justifié son habilitation. Celui-ci fournit à la demande tout document utile au contrôle et à l'évaluation de son activité.

Le coût de ces contrôles est à la charge de l'organisme de sûreté.

Article R*321-11

L'habilitation peut être retirée par le ministre chargé des transports, après avis ou sur proposition de la commission d'habilitation, lorsque l'organisme de sûreté ne répond plus aux critères d'habilitation ou ne respecte pas les prescriptions de la présente section. L'organisme est préalablement avisé de la mesure de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue sans préavis pour une durée maximale de deux mois par une décision motivée du ministre chargé des transports.

Les décisions de retrait et de suspension d'habilitation sont notifiées et publiées dans les mêmes conditions que les décisions d'habilitation.

## Sous-section 2 : Fonctions des organismes de sûreté habilités

Article R*321-12

I. - L'Etat peut confier aux organismes de sûreté habilités la réalisation pour son compte des missions d'évaluation et de contrôles prévus au présent chapitre.

II. - Les autorités portuaires, les exploitants d'installations portuaires et les armateurs de navires peuvent confier aux organismes de sûreté habilités l'établissement pour leur compte des évaluations de la sûreté et, sauf en ce qui concerne les plans d'eau de la zone portuaire de sûreté, des plans de sûreté définis à la section 3 du présent chapitre ainsi que des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des navires, ou leur demander d'y participer.

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

Article R*321-13

L'organisme de sûreté habilité adresse au ministre chargé des transports un rapport d'activité annuel dont le cadre est fixé par arrêté de ce ministre.

Article R*321-14

L'organisme de sûreté habilité garantit la confidentialité des faits, informations et documents dont il a connaissance dans l'exercice de ses missions.

Il ne confie l'exécution pour son compte des missions définies à l'article R. 321-12 qu'à des personnes agréées par le représentant de l'Etat dans le département. Cet agrément, valable sur l'ensemble du territoire national, est demandé par l'organisme de sûreté habilité qui établit, pour chaque agent, un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par un arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur, de la défense et des ministres chargés des transports et des douanes. Cet arrêté définit également la procédure d'agrément. L'agrément est délivré à l'issue d'une enquête administrative pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

L'agrément ne peut être accordé en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au 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'Etat de nationalité selon les dispositions des conventions internationales en vigueur.

L'agrément peut être refusé, retiré ou suspendu par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice des fonctions prévues dans la présente sous-section.

Lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies, l'agrément est retiré par le représentant de l'Etat dans le département après que l'intéressé a été mis à même de présenter des observations.

En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu sans préavis par le représentant de l'Etat dans le département pour une durée maximale de deux mois.

Les décisions d'agrément et celles de retrait ou de suspension d'agrément sont notifiées à l'intéressé et à l'organisme de sûreté habilité.

L'agrément ouvre à son détenteur les mêmes droits que l'habilitation mentionnée à l'article

R. 321-36.

## Section 3 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaires et évaluations de la sûreté et plans de sûreté des installations portuaires

### Sous-section 1 : Champ d'application

Article R*321-15

Les dispositions de la présente section s'appliquent dans les ports soumis au 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. Le ministre chargé des transports en fixe la liste par arrêté.

Toutefois, un arrêté du ministre chargé des ports maritimes détermine, en fonction de l'évaluation obligatoire du risque de sûreté qu'il a fait réaliser en application du paragraphe 3 de l'article 3 du règlement mentionné au premier alinéa, dans quelle mesure les dispositions du présent chapitre s'appliquent à certaines catégories de navires effectuant des services intérieurs et aux ports et installations portuaires les desservant. Le ministre veille à ce que le niveau global de sûreté ne puisse en aucun cas être compromis.

Article R*321-16

La zone portuaire de sûreté instituée par l'article L. 321-1 est délimitée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département après avis de l'autorité portuaire.

### Sous-section 2 : Evaluation de la sûreté et plan de sûreté portuaire

Article R*321-17

L'autorité portuaire prend les mesures propres à assurer la sûreté des emprises terrestres dans la zone portuaire de sûreté en fonction du niveau de sûreté fixé par le Premier ministre en application du règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil.

L'autorité portuaire définit et met en œuvre les mesures de sûreté dans les emprises terrestres qui n'appartiennent pas à une installation portuaire et coordonne la définition et la mise en œuvre des mesures concernant ces installations.

Article R*321-18

Une évaluation de la sûreté portuaire, portant sur la zone portuaire de sûreté ainsi que sur toute zone adjacente intéressant la sûreté du port, est établie par les services de l'Etat ou par un organisme de sûreté habilité, selon des modalités définies par un arrêté du ministre chargé des transports. Cette évaluation tient compte notamment de la directive nationale de sécurité prévue au chapitre IV du décret n° 2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale.

L'évaluation est approuvée par arrêté conjoint du représentant de l'Etat dans le département et du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer après avis du comité local de sûreté portuaire.

Article R*321-19

A l'issue de l'évaluation de la sûreté portuaire, un plan de sûreté portuaire est établi par l'autorité portuaire selon des modalités définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

Les éléments du plan relatifs aux plans d'eau de la zone portuaire de sûreté sont établis conjointement par l'autorité portuaire et par les services de l'Etat.

Le plan de sûreté portuaire détermine, pour chacun des niveaux de sûreté prévus par le règlement (CE) n° 725 / 2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté. Il couvre l'ensemble de la zone portuaire de sûreté instituée par l'article L. 321-1. Si le port contient au moins un point d'importance vitale au sens du décret n° 2006-212 du 23 février 2006 , le plan ou une partie de celui-ci tient lieu du plan particulier de protection du port prévu par ce décret par dérogation à la procédure définie à son article 28. Dans ce cas, la règle de protection fixée au dernier alinéa de l'article 18 du même décret ne fait pas obstacle à la communication au personnel du port de la partie du plan de sûreté portuaire contenant les informations et instructions opérationnelles que doit connaître ce personnel.

Le plan de sûreté portuaire est approuvé, après avis du comité local de sûreté portuaire, par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département qui détermine les restrictions apportées à sa publicité.

Le représentant de l'Etat dans le département atteste, par une déclaration de conformité dont la durée de validité peut être inférieure à celle du plan de sûreté portuaire approuvé, que le respect par le port des dispositions législatives et réglementaires en matière de sûreté a été vérifié et que l'exploitation du port respecte le plan.

Le ministre chargé des transports ou le représentant de l'Etat dans le département peut vérifier à tout moment la conformité du plan de sûreté portuaire à la réglementation en vigueur ainsi que le degré de sûreté effectivement assuré dans le port, au moyen d'un audit, éventuellement inopiné, réalisé par les services de l'Etat ou par un organisme de sûreté habilité. L'autorité portuaire autorise les personnes chargées de l'audit à accéder à tous les équipements intéressant la sûreté du port ainsi qu'à l'ensemble des documents ayant trait, directement ou indirectement, à celle-ci.

Article R*321-20

Le plan de sûreté portuaire est élaboré pour une durée de cinq ans. Il peut être modifié pendant sa période de validité sur instruction du ministre chargé des transports ou du représentant de l'Etat dans le département ou à l'initiative de l'autorité portuaire. Une modification ne peut faire courir un nouveau délai de validité de cinq ans qu'en cas d'approbation selon les mêmes modalités que le plan initial.

Le plan est modifié ou complété lors de tout changement ayant des conséquences en matière de sûreté. Les projets de modifications ou de compléments sont portés à la connaissance du représentant de l'Etat dans le département, qui peut prescrire l'approbation du plan modifié ou complété selon les mêmes modalités que le plan initial si l'importance des modifications ou des compléments le justifie.

En cas d'insuffisance majeure, le plan de sûreté portuaire fait l'objet d'une modification qui donne lieu à approbation selon les mêmes modalités que le plan initial. Si, après une mise en demeure non suivie d'effet, cette modification n'intervient pas, le représentant de l'Etat dans le département peut retirer l'approbation du plan.

Lorsqu'il constate, éventuellement lors d'un audit, un défaut majeur de conformité de la sûreté du port, le représentant de l'Etat dans le département peut, après une mise en demeure non suivie d'effet, retirer la déclaration de conformité du port.

Article R*321-21

La mise en œuvre du plan de sûreté portuaire donne lieu à des exercices et des entraînements organisés par l'autorité portuaire dans des conditions fixées par un arrêté conjoint des ministres des finances, de l'intérieur, de la défense et du ministre chargé des transports.

Article R*321-22

L'autorité portuaire désigne parmi le personnel placé sous son autorité, pour une durée maximale de cinq ans renouvelable, un agent de sûreté chargé de préparer et de mettre en oeuvre le plan de sûreté portuaire. Si la zone portuaire de sûreté contient une zone d'importance vitale, cet agent exerce les fonctions de délégué pour la défense et la sécurité de cette zone par dérogation au III de l'article 29 du décret n° 2006-212 du 23 février 2006.

L'agent de sûreté portuaire travaille en collaboration avec les agents de sûreté des installations portuaires mentionnés à l'article R. 321-29 afin de coordonner la mise en oeuvre du plan de sûreté portuaire avec celle des plans de sûreté des installations portuaires prévus à l'article R. 321-26.

La désignation en qualité d'agent de sûreté portuaire est subordonnée à la possession d'un agrément délivré par le représentant de l'Etat dans le département dans les conditions définies ci-après et d'un certificat d'aptitude dont les conditions d'obtention et de délivrance sont définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

Il est mis fin aux fonctions de l'agent de sûreté portuaire lorsque l'une de ces conditions n'est plus remplie. Afin d'assurer la permanence des fonctions, l'autorité portuaire peut désigner un ou plusieurs suppléants qui sont agréés dans les mêmes conditions que l'agent de sûreté titulaire.

L'agent de sûreté portuaire et ses suppléants garantissent la confidentialité des faits, informations et documents dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs missions, notamment de l'évaluation de la sûreté du port et des parties sensibles du plan de sûreté.

L'agrément d'agent de sûreté portuaire ou de suppléant d'agent de sûreté portuaire est valable sur l'ensemble du territoire national. Il est demandé par l'autorité portuaire, qui établit, pour chaque agent, un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes. Ce même arrêté définit en outre la procédure d'agrément. L'agrément est délivré, à l'issue d'une enquête administrative, pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

L'agrément ne peut être accordé en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au 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'Etat de nationalité selon les dispositions des conventions internationales en vigueur.

L'agrément peut être refusé, retiré ou suspendu par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une des fonctions prévues au présent article.

Lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies, l'agrément est retiré par le représentant de l'Etat dans le département après que l'intéressé a été mis à même de présenter des observations.

En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu sans préavis par le représentant de l'Etat dans le département pour une durée maximale de deux mois.

Les décisions d'agrément et celles de retrait ou de suspension d'agrément sont notifiées à l'intéressé et à l'autorité portuaire.

L'agrément ouvre à son détenteur les mêmes droits que l'habilitation mentionnée à l'article R. 321-36.

### Sous-section 3 : Evaluations de la sûreté et plans de sûreté des installations portuaires

#### Article R*321-23

La liste des installations portuaires situées à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté qui sont soumises aux dispositions de la présente sous-section est arrêtée pour chaque port par le représentant de l'Etat dans le département sur proposition de l'autorité portuaire.

L'arrêté identifie l'exploitant, le périmètre et les principales caractéristiques physiques et fonctionnelles de chaque installation.

#### Article R*321-24

L'exploitant de l'installation portuaire prend les mesures propres à assurer la sûreté de cette installation, en tenant compte notamment des prescriptions définies à la section 4 relative aux zones d'accès restreint. Ces mesures correspondent au niveau de sûreté fixé par le Premier ministre en application du règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil.

Article R*321-25

Une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est établie par les services de l'Etat ou par un organisme de sûreté habilité selon des modalités définies par un arrêté du ministre chargé des transports. Elle est approuvée par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département après avis de l'autorité portuaire et du comité local de sûreté portuaire. L'avis de l'autorité portuaire est réputé favorable s'il n'est pas exprimé dans un délai de deux mois à compter de sa saisine par le représentant de l'Etat dans le département.

Article R*321-26

A l'issue de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, un plan de sûreté de cette installation est établi par l'exploitant de celle-ci selon des modalités définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

Ce plan de sûreté est approuvé par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département après avis de l'autorité portuaire et du comité local de sûreté portuaire. L'avis de l'autorité portuaire est réputé favorable s'il n'est pas exprimé dans un délai de deux mois à compter de sa saisine par le représentant de l'Etat dans le département. Si l'installation portuaire est qualifiée de point d'importance vitale en application de l'article 4 du décret n° 2006-212 du 23 février 2006, son plan de sûreté vaut plan particulier de protection par dérogation à la procédure prévue à l'article 28 de ce décret après mise en œuvre des procédures décrites à la section 2 du chapitre V du même décret. Dans ce cas, la règle de protection fixée au dernier alinéa de l'article 18 de ce décret ne fait pas obstacle à la communication au personnel du port de la partie du plan de sûreté de l'installation portuaire que doit connaître ce personnel.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire détermine, pour chacun des niveaux de sûreté prévus par le règlement (CE) n° 725 / 2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté.

Il prend en compte les prescriptions de l'arrêté du représentant de l'Etat dans le département prévu par l'article R. 321-33.

Le représentant de l'Etat dans le département atteste, par une déclaration de conformité dont la durée de validité peut être inférieure à celle du plan de sûreté de l'installation portuaire, que le respect par celle-ci des dispositions législatives et réglementaires en matière de sûreté a été vérifié et que l'exploitation de l'installation respecte le plan.

Le ministre chargé des transports ou le représentant de l'Etat dans le département peuvent vérifier à tout moment la conformité du plan de sûreté de l'installation portuaire à la réglementation en vigueur et au contexte ainsi que le degré de sûreté effectivement assuré dans l'installation, au moyen d'un audit, éventuellement inopiné, de celle-ci et de son plan de sûreté réalisé par les services de l'Etat ou par un organisme de sûreté habilité. L'exploitant de l'installation portuaire autorise les personnes chargées de l'audit à accéder à tous les équipements intéressant la sûreté de l'installation ainsi qu'à l'ensemble des documents ayant trait, directement ou indirectement, à la sûreté de celle-ci.

Article R*321-27

Le plan de sûreté de l'installation portuaire est élaboré pour une durée de cinq ans. Il peut être modifié pendant sa période de validité sur instruction du ministre chargé des transports ou du représentant de l'Etat dans le département ou à l'initiative de l'exploitant de l'installation portuaire. Une modification ne peut faire courir un nouveau délai de validité de cinq ans qu'en cas d'approbation selon les mêmes modalités que le plan initial.

Le plan est modifié ou complété lors de tout changement ayant des conséquences en matière de sûreté. Les projets de modifications ou de compléments sont portés à la connaissance du représentant de l'Etat dans le département, qui peut prescrire l'approbation du plan modifié ou complété selon les mêmes modalités que le plan initial si l'importance des modifications ou des compléments le justifie.

En cas d'insuffisance majeure, le plan de sûreté de l'installation portuaire fait l'objet d'une modification donnant lieu à approbation selon les mêmes modalités que le plan initial. Si, après une mise en demeure non suivie d'effet, cette modification n'intervient pas, le représentant de l'Etat dans le département peut retirer l'approbation du plan.

Lorsqu'il constate, éventuellement lors d'un audit, un défaut majeur de conformité de la sûreté de l'installation portuaire, le représentant de l'Etat dans le département peut, après une mise en demeure non suivie d'effet, retirer la déclaration de conformité de cette installation. Dans ce cas, cette installation établit avec tout navire y faisant escale soumis au code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002 une déclaration de sûreté telle que prévue par ce code.

Article R*321-28

La mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire donne lieu à des exercices et des entraînements organisés par l'exploitant de l'installation portuaire dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article R*321-29

L'exploitant de l'installation portuaire désigne parmi son personnel, pour une durée maximale de cinq ans renouvelable, un agent de sûreté chargé de préparer et de mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation. Si celle-ci a été qualifiée de point d'importance vitale en application du décret n° 2006-212 du 23 février 2006, cet agent exerce les fonctions de délégué pour la défense et la sécurité prévues à l'article 6 de ce décret.

La désignation de l'agent de sûreté de l'installation portuaire est subordonnée à la possession d'un agrément délivré par le représentant de l'Etat dans le département dans les conditions définies ci-après et d'un certificat d'aptitude dont les conditions d'obtention et de délivrance sont définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

Il est mis fin aux fonctions d'agent de sûreté de l'installation portuaire lorsque l'une de ces conditions n'est plus remplie. Afin d'assurer la permanence des fonctions, l'exploitant de l'installation portuaire peut désigner un ou plusieurs suppléants qui sont agréés dans les mêmes conditions que l'agent de sûreté titulaire.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire et ses suppléants garantissent la confidentialité des faits, informations et documents dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs missions, notamment de l'évaluation de la sûreté de l'installation et des parties sensibles du plan de sûreté.

L'agrément d'agent de sûreté d'installation portuaire ou de suppléant d'agent de sûreté d'installation portuaire est valable sur l'ensemble du territoire national. Il est demandé par l'exploitant de l'installation portuaire qui établit pour chaque agent un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes. Ce même arrêté définit en outre la procédure d'agrément. L'agrément est délivré pour une durée qui ne peut excéder cinq ans, à l'issue d'une enquête administrative.

L'agrément ne peut être accordé en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au 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'Etat de nationalité selon les dispositions des conventions internationales en vigueur.

L'agrément peut être refusé, retiré ou suspendu par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une des fonctions prévues au présent article.

Lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies, l'agrément est retiré par le représentant de l'Etat dans le département, après que l'intéressé a été mis à même de présenter des observations.

En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu sans préavis par le représentant de l'Etat dans le département pour une durée maximale de deux mois.

Les décisions d'agrément et celles de retrait ou de suspension d'agrément sont notifiées à l'intéressé, à l'autorité portuaire et à l'exploitant de l'installation portuaire.

L'agrément ouvre à son détenteur les mêmes droits que l'habilitation mentionnée à l'article

R. 321-36.

Article R*321-30

Sous réserve de l'accord du représentant de l'Etat dans le département, une même évaluation de la sûreté, un même plan de sûreté ou même un agent de sûreté peuvent, à l'intérieur d'un port, couvrir plusieurs installations portuaires voisines ayant des caractéristiques et un environnement similaires. Les exploitants de ces installations concluent alors entre eux une convention définissant leurs responsabilités respectives.

## Section 4 : Mesures de sûreté applicables dans les zones d'accès restreint

### Sous-section 1 : Création des zones d'accès restreint

Article R*321-31

Une ou plusieurs zones d'accès restreint, éventuellement divisées en secteurs, peuvent être créées dans toute installation portuaire par arrêté du représentant de l'Etat dans le département conformément aux dispositions de l'article L. 321-5, après avis de l'exploitant de l'installation portuaire et de l'autorité portuaire.

L'avis respectivement de l'exploitant de l'installation portuaire et de l'autorité portuaire est réputé favorable s'il n'est pas rendu dans le délai d'un mois à compter de la saisine par le représentant de l'Etat dans le département.

Une zone d'accès restreint est, sauf impossibilité technique avérée, créée dans toute installation portuaire dédiée à l'accueil de navires à passagers, à l'accueil de navires porte-conteneurs ou à l'accueil de navires pétroliers, gaziers ou transportant des marchandises dangereuses. L'exploitant qui estime se trouver dans un cas d'impossibilité présente un dossier le justifiant au représentant de l'Etat dans le département qui recueille l'avis du comité local de sûreté portuaire avant de statuer.

Article R*321-32

Une ou plusieurs zones d'accès restreint, éventuellement divisées en secteurs, peuvent être créées dans la zone portuaire de sûreté en dehors de toute installation portuaire, par arrêté du représentant de l'Etat dans le département conformément aux dispositions de l'article L. 321-5, après avis de l'autorité portuaire. Dans ces zones, l'autorité portuaire a la charge des obligations qui pèsent sur l'exploitant d'installation portuaire au titre de la présente section.

### Sous-section 2 : Accès aux zones d'accès restreint

Article R*321-33

Le représentant de l'Etat dans le département fixe par arrêté, pour chaque zone d'accès restreint, les conditions particulières d'accès, de circulation et de stationnement des personnes, des véhicules et des marchandises ainsi que les modalités de signalisation correspondantes.

La circulation des personnes et des véhicules dans une zone d'accès restreint est subordonnée au port apparent de l'un des titres de circulation définis dans la présente sous-section.

L'exploitant de l'installation portuaire construit autour de chaque zone d'accès restreint et entretient une clôture, conformément aux spécifications techniques arrêtées en application de l'article R. 321-41, et prend pour cette zone les mesures de surveillance qui correspondent au niveau de sûreté fixé par le Premier ministre en application du règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil.

Article R*321-34

L'exploitant d'une installation portuaire n'autorise à pénétrer dans une zone d'accès restreint de cette installation que les personnes désignées ci-après :

I. - Les personnels de l'autorité portuaire, les personnels de l'exploitant de l'installation portuaire, les personnels des services sociaux, ainsi que les personnels intervenant habituellement dans la zone d'accès restreint pour leur activité professionnelle, munis d'une habilitation et d'un titre de circulation.

II. - Les fonctionnaires et agents chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours sur le port, munis d'une habilitation sauf en ce qui concerne les fonctionnaires et agents de l'Etat en uniforme ou munis d'un ordre de mission ou d'une commission d'emploi, et d'un titre de circulation.

III. - 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, munis d'un titre de circulation temporaire.

IV. - Les personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint, munies d'un titre de circulation temporaire.

V. - Les passagers des navires accueillis par l'installation portuaire, munis du titre de transport approprié.

VI. - Les agents des services de police, de sécurité ou de secours, dans le cadre de leurs interventions d'urgence.

VII. - Les représentants désignés par les organisations syndicales représentatives des personnels navigants des navires et des personnes se trouvant à bord de ces navires pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du navire, munis d'un titre de circulation temporaire ou, exceptionnellement, d'une habilitation et d'un titre de circulation permanent.

Article R*321-35

Les inspecteurs et contrôleurs de l'inspection du travail ainsi que les fonctionnaires et agents publics exerçant des missions d'évaluation ou de contrôle en matière de sûreté ou de sécurité sont munis d'un titre de circulation national délivré par le directeur général de la mer et des transports et sont autorisés à pénétrer dans les zones d'accès restreint mentionnées à l'article R. 321-31.

Article R*321-36

L'habilitation mentionnée à l'article R. 321-34 est valable sur l'ensemble du territoire national. Elle est demandée par l'employeur qui établit pour chaque agent un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes. Ce même arrêté définit en outre la procédure d'habilitation. L'habilitation est délivrée pour une durée qui ne peut excéder cinq ans par le représentant de l'Etat dans le département à l'issue d'une enquête administrative.

L'habilitation ne peut être accordée en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au 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'Etat de nationalité selon les dispositions des conventions internationales en vigueur.

L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones d'accès restreint.

L'habilitation est retirée par le représentant de l'Etat dans le département, après que l'intéressé ait été mis à même de présenter des observations, lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue sans préavis par le représentant de l'Etat dans le département pour une durée maximale de deux mois.

En cas d'urgence impérieuse, l'habilitation peut être suspendue à titre conservatoire pour une durée maximale de quarante-huit heures par le représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui en informe immédiatement le représentant de l'Etat dans le département.

Les décisions d'habilitation et celles de retrait ou de suspension d'habilitation sont notifiées à l'intéressé et à l'exploitant de l'installation portuaire.

Article R*321-37

Le titre de circulation permanent exigé au I, au II et à titre exceptionnel au VII de l'article R. 321-34 est délivré par l'exploitant de l'installation portuaire aux personnes habilitées pour la durée strictement nécessaire à l'exercice de l'activité en zone d'accès restreint de chacune d'elles, dans la limite de durée de validité de l'habilitation et sans pouvoir dépasser cinq ans.

Il précise, le cas échéant, les secteurs de la zone d'accès restreint auxquels son titulaire est autorisé à accéder.

L'exploitant de l'installation portuaire informe les personnes mentionnées au I et au II et, s'il y a lieu, celles mentionnées au VII de l'article R. 321-34, des principes généraux de sûreté et des règles particulières de sûreté à respecter à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

Le titre de circulation est retiré par l'exploitant de l'installation portuaire lorsque l'une des conditions qui ont prévalu à sa délivrance n'est plus remplie.

Article R*321-38

L'exploitant de l'installation portuaire délivre aux personnes mentionnées au III et au IV et le cas échéant à celles mentionnées au VII de l'article R. 321-34 un titre de circulation temporaire indiquant, notamment, la période d'autorisation d'accès. Il porte à leur connaissance les règles essentielles de sûreté à respecter à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

Article R*321-39

L'accès et le stationnement des véhicules à l'intérieur de la zone d'accès restreint sont limités aux besoins justifiés de l'exploitation de l'installation portuaire et du navire et de l'exercice des missions des autorités publiques.

Article R*321-40

Un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des douanes et chargé des transports fixe les caractéristiques des titres de circulation en zone d'accès restreint, leurs modalités de délivrance, ainsi que leurs règles de port et d'utilisation. Cet arrêté prévoit notamment les conditions dans lesquelles est délivré le titre de circulation temporaire des personnels navigants des navires.

**Sous-section 3 : Equipements et systèmes de sûreté**

Article R*321-41

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des installations portuaires, des navires, des marchandises, du personnel ou des passagers qui ne peuvent être mis en œuvre, dans les zones d'accès restreint, que s'ils respectent des spécifications techniques définies par le même arrêté.

Le respect de ces spécifications peut être attesté par une certification de type ou individuelle délivrée par le ministre chargé des transports.

**Sous-section 4 : Introduction d'objets dans les zones d'accès restreint -Visites de sûreté**

Article R*321-42

Un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes fixe la liste des objets ou marchandises dont l'introduction dans les zones d'accès restreint et à bord des navires est interdite ou est soumise à des prescriptions particulières. Cette liste est portée à la connaissance des usagers par les exploitants des installations portuaires et les armateurs de navires.

Article R*321-43

L'exploitant de l'installation portuaire procède, dans les conditions prévues par l'article L. 321-5, à la visite 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.

L'armateur de navire procède, dans les conditions prévues par l'article L. 321-5, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans le navire, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

Un arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes définit :

a) La répartition des tâches entre l'exploitant de l'installation portuaire et les armateurs de navires pour les visites de sûreté et les conditions dans lesquelles il peut être éventuellement dérogé à cette répartition ;

b) Les prescriptions techniques applicables aux visites de sûreté et les modalités de détermination de la fréquence de celles-ci.

Article R*321-44

L'exploitant de l'installation portuaire interdit l'accès de la zone d'accès restreint à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues à l'article R. 321-43. Il en avise sans délai les services de police ou de gendarmerie territorialement compétents.

L'armateur de navire interdit l'accès du navire à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues à l'article R. 321-43. Il en avise sans délai les services de police ou de gendarmerie territorialement compétents.

Article R*321-45

Les personnes chargées des visites de sûreté prévues par l'article R. 321-43 doivent avoir reçu l'agrément du représentant de l'Etat dans le département et du procureur de la République territorialement compétent. L'agrément est demandé selon le cas par l'exploitant de l'installation portuaire, l'armateur de navire ou le prestataire de services portuaires qui constituent à cette fin, pour chaque agent qu'ils désignent, un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint des ministres de la justice, de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des transports et chargé des douanes. Ce même arrêté définit par ailleurs la procédure d'agrément.

La demande d'agrément au titre du présent article tient lieu sous le même dossier de demande d'habilitation au titre de l'article R. 321-36.

L'agrément est accordé pour une durée maximale de cinq ans renouvelable à l'issue d'une enquête administrative.

L'agrément ne peut être accordé en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'Etat dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au casier judiciaire national automatisé par un moyen de télécommunication sécurisé ou de son équivalent pour un ressortissant de la Communauté européenne.

L'agrément est refusé, retiré ou suspendu par le représentant de l'Etat dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones d'accès restreint.

L'agrément est retiré par le représentant de l'Etat dans le département ou par le procureur de la République lorsque les conditions de délivrance ne sont plus remplies. L'intéressé est préalablement informé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de quinze jours pour présenter ses observations, selon le cas, au représentant de l'Etat dans le département ou au procureur de la République.

En cas d'urgence, l'agrément est suspendu sans préavis pour une durée maximale de deux mois par le représentant de l'Etat dans le département ou le procureur de la République.

Article R*321-46

Les agents chargés des visites de sûreté qui ont été agréés à cette fin se voient délivrer le titre de circulation mentionné au I de l'article R. 321-34. Ils portent en permanence de manière apparente, outre ce titre, un signe distinctif de leur fonction.

Article R*321-47

L'employeur des personnes agréées en application de l'article R. 321-45 dispense à celles-ci une formation initiale et une formation continue portant sur la déontologie des visites de sûreté, les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle, ainsi que des entraînements périodiques à la détection des objets et substances illicites. Il ne peut faire exécuter les tâches prévues à l'article R. 321-43 que par des personnes ayant suivi ces formations et ces entraînements. Les conditions d'approbation de ces formations sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

## Section 5 : Sûreté des plans d'eau portuaires

Article R*321-48

Le représentant de l'Etat dans le département, assisté par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, organise et assure la surveillance des plans d'eau inclus dans la zone portuaire de sûreté.

Dans les ports dont la liste est fixée par arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargé des douanes et chargé des transports, les concours apportés par les services de l'Etat pour assurer la sûreté des plans d'eau et les modalités de coordination de ceux-ci sont définis par un arrêté conjoint du préfet maritime et du représentant de l'Etat dans le département.

## Section 6 : Mesures d'exécution et sanctions

### Sous-section 1 : Sanctions administratives

Article R*321-49

I. - En cas de manquement constaté aux dispositions :

- des articles R. 321-22, R. 321-29, R. 321-33, R. 321-37, R. 321-43, R. 321-44 et R. 321-46 et des textes pris pour leur application ;

- de l'arrêté du représentant de l'Etat dans le département prévu par l'article R. 321-33, le représentant de l'Etat dans le département peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés :

- soit prononcer à l'encontre de la personne physique auteur du manquement une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ;

- soit suspendre l'habilitation prévue à l'article R. 321-36 pour une durée ne pouvant pas excéder deux mois.

II. -En cas de manquement constaté aux dispositions : -des articles R. 321-14, R. 321-17, R. 321-19, R. 321-21, R. 321-22, R. 321-24, R. 321-26

R. 321-28, R. 321-29 et des textes pris pour leur application ;

- des articles R. 321-33, R. 321-34, R. 321-37, R. 321-38, R. 321-39, R. 321-43, R. 321-44, R. 321-47 et des textes pris pour leur application ;

- des arrêtés du représentant de l'Etat dans le département prévus par les articles R. 321-31 et R. 321-33.

Le représentant de l'Etat dans le département peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.

III. - Le représentant de l'Etat dans le département peut suspendre l'exploitation d'une installation portuaire ou d'un port, pendant un délai et dans des conditions qu'il détermine, dans les cas suivants :

a) Manquement grave aux dispositions énumérées au II, et notamment défaut de désignation d'un agent de sûreté portuaire ou agent de sûreté de l'installation portuaire ou défaut d'établissement de plan de sûreté portuaire ou de l'installation portuaire ;

b) Retrait de l'approbation du plan de sûreté portuaire ou de l'installation portuaire ;

c) Retrait de la déclaration de conformité visé aux articles R. 321-19 et R. 321-26.

Article R*321-50

Les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 321-49 font l'objet de constats écrits dressés par les agents mentionnés au I de l'article L. 321-7.

Les constats portent la mention des sanctions encourues. Ils sont notifiés à la personne concernée et communiqués au représentant de l'Etat dans le département par le chef du service auquel appartient le rédacteur du constat, ou, le cas échéant, par le ministre dont il relève.

La personne concernée a accès à l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par le représentant de l'Etat dans le département ou par la personne que celui-ci désigne à cet effet ; elle peut se faire représenter ou assister par la personne de son choix. Le représentant de l'Etat dans le département ou la personne qu'il désigne à cet effet peut également entendre l'employeur d'une personne physique mise en cause.

Aucune amende ou mesure de suspension ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Article R*321-51

Les amendes et mesures de suspension font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Les amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

**Sous-section 2 : Sanctions pénales**

Article R*321-52

Est punie de l'amende prévue pour la contravention de la cinquième classe :

- l'introduction ou le non-respect des prescriptions particulières d'introduction dans une zone d'accès restreint ou à bord d'un navire d'objets ou de marchandises inscrits sur la liste figurant dans l'arrêté prévu au premier alinéa de l'article R. 321-42 ;

- la circulation en zone d'accès restreint sans la possession d'un des titres de circulation prévus aux articles R. 321-37 et R. 321-38 ;

- le fait, pour l'exploitant d'un port ou d'une installation portuaire, de faire obstacle à l'accomplissement d'une des visites d'audit prévues aux articles R. 321-20 et R. 321-27 ;

- le fait, pour le responsable d'un organisme de sûreté reconnu, de s'opposer à la réalisation d'un contrôle prévu à l'article R. 321-10.

La récidive des contraventions prévues au présent article est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

*Titre III : Police de la grande voirie*

Article .R. 330-1.

Tout capitaine, maître ou patron d'un bateau, navire ou engin flottant doit, dans les limites d'un port maritime, obéir aux ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance concernant les mesures de sécurité et de police destinées à assurer la protection et la conservation du domaine public des ports maritimes.

Le fait de ne pas obtempérer aux ordres prévus au premier alinéa est puni d'une amende égale au montant de l'amende contraventionnelle de 5$^{ième}$ classe.

*Titre IV : Dispositions spéciales*

**Chapitre Ier : Police de la signalisation maritime.**

Article R341-1

Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port ou auxiliaires de surveillance informent le service chargé de la signalisation maritime de tous les faits intéressant le fonctionnement, la conservation ou l'entretien des installations de signalisation maritime et d'aide à la navigation, dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Ils prennent les mesures d'urgence nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation, notamment en déclenchant la procédure de diffusion de l'information nautique.

Ils prennent toutes mesures propres à éviter qu'un dispositif d'éclairage ou un appareil sonore puisse provoquer des confusions avec la signalisation maritime ou l'aide à la manœuvre et à la navigation existante ou en gêner la visibilité ou l'audition.

Ils sont informés par l'autorité portuaire de l'état des fonds et des conditions de navigabilité à l'intérieur du port et dans les chenaux d'accès.

## Chapitre II : Chargement et déchargement des navires vraquiers.

Article R342-1

Le présent chapitre s'applique aux navires vraquiers faisant escale à un terminal pour charger ou décharger des cargaisons solides en vrac, à l'exclusion des grains, en utilisant des moyens de chargement ou déchargement autres que les seuls équipements de bord.

Pour l'application des dispositions du présent chapitre :

- les navires vraquiers sont les navires comptant un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémies dans ses espaces à cargaison, et qui sont destinés essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac, ou les minéraliers, c'est-à-dire des navires de mer à un seul pont comportant deux cloisons longitudinales et un double fond sous toute la tranche à cargaison, qui sont destinés au transport de minerais dans les cales centrales uniquement, ou des transporteurs mixtes tels que définis dans la règle II-2/3.27 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS), quel que soit leur pavillon ;

- un terminal est une installation fixe, flottante ou mobile, équipée et habituellement utilisée pour le chargement ou le déchargement de navires vraquiers ;

- le chargement ou le déchargement ne comprend pas les opérations accessoires, telles que le stockage, le relevage, le criblage et le concassage ;

- le responsable à terre des opérations de chargement ou de déchargement est la personne désignée en son sein par l'entreprise de manutention, que cette entreprise utilise ou non ses propres outillages.

Article R342-2

Le plan de chargement ou de déchargement mentionné à l'article L. 344-1 est conforme aux dispositions de la règle VI / 7-3 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS) et au modèle figurant à l'appendice 2 du recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement ou déchargement des vraquiers de l'Organisation maritime internationale (" recueil BLU ").

Article R342-3

Le capitaine du navire vraquier s'assure en permanence que les opérations de chargement ou de déchargement se déroulent dans des conditions satisfaisantes de sécurité, conformément au plan mentionné à l'article L. 344-1.

Le responsable à terre des opérations de chargement ou de déchargement veille à l'exécution, dans des conditions satisfaisantes de sécurité, du plan convenu.

Une communication permanente est maintenue pendant la durée du chargement et du déchargement entre le capitaine et le responsable à terre. Chacun d'eux peut à tout instant ordonner de suspendre les opérations de chargement et de déchargement.

Article R342-4

Le capitaine et le responsable à terre de l'opération attestent par écrit que l'opération de chargement ou de déchargement a été exécutée conformément au plan convenu. Dans le cas d'un déchargement, cet accord est accompagné d'un document attestant que les cales à cargaison ont été vidées et nettoyées conformément aux exigences du capitaine et mentionnant les éventuelles avaries subies par le navire et les réparations effectuées.

Le plan et ses modifications éventuelles sont conservés pendant six mois à bord du navire et au terminal, afin de permettre aux autorités compétentes de procéder aux vérifications nécessaires.

Article R342-5

L'entreprise de manutention chargée à terre de l'opération de chargement ou de déchargement met en œuvre un système de contrôle de qualité conforme à la norme ISO 9001:2000 ou à une norme équivalente et fait l'objet d'audits selon les orientations de la norme ISO 10011:1991 ou d'une norme équivalente.

Le certificat de conformité est délivré par l'organisme certificateur au plus tard le 5 février 2006. Toutefois, un nouveau terminal peut être ouvert à l'exploitation pour une période maximale de douze mois si l'entreprise responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement exploitant ce terminal établit avoir engagé les démarches nécessaires à la mise en oeuvre du système de contrôle de qualité mentionné à l'alinéa précédent, et sous réserve de l'obtention dans ce délai du certificat de conformité.

Article R342-6

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité maritime chargée du contrôle pour l'Etat du port peut empêcher ou faire cesser les opérations de chargement ou de déchargement lorsqu'elles mettent en cause la sécurité du navire et de son équipage ou celle du port.

En liaison, le cas échéant, avec l'autorité maritime chargée du contrôle pour l'Etat du port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire intervient en cas de désaccord entre le capitaine et le responsable à terre des opérations lorsque ce désaccord peut constituer un danger pour la sécurité ou pour l'environnement.

Article R342-7

Les dispositions du présent chapitre peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé des ports maritimes, notamment en ce qui concerne les rôles et obligations respectifs du capitaine du navire vraquier et du responsable à terre des opérations.

## Chapitre III : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

Article R343-1

Les capitaines de navires autres que les navires de pêche et les navires de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, ou leurs agents consignataires doivent, avant que le navire quitte le port, fournir à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire une attestation délivrée par le ou les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du navire.

Article R343-2

Lorsque, en application du deuxième alinéa de l'article L. 343-1, l'autorité portuaire autorise un navire à prendre la mer sans avoir préalablement fait procéder à la collecte et au traitement de ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison, elle en informe le prochain port d'escale déclaré par le capitaine du navire.

Article R343-3

Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et navires de plaisance ayant un agrément pour 12 passagers au maximum, doivent fournir, au moins 24 heures avant l'arrivée dans le port, sauf cas d'urgence, au bureau des officiers de port, les informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires.

Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe le contenu du formulaire qui doit être rempli à cet effet.

Les capitaines des navires mentionnés au premier alinéa doivent présenter à l'autorité portuaire et à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi qu'à l'autorité maritime, sur leur demande, la déclaration comportant les informations indiquées au même alinéa, accompagnée, s'il y a lieu, des documents attestant du dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, fournie au port d'escale précédent, si celui-ci est situé dans un Etat membre de la Communauté européenne.

Article R343-4

Les navires exemptés de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires en application du V de l'article R. 212-21 sont dispensés des obligations prévues aux articles R. 343-1 et R. 343-3.

## ***Livre IV : Voies ferrées portuaires***

### Article R411-1

L'autorité portuaire assure la gestion de la circulation ferroviaire sur les voies ferrées portuaires. Elle assure à ce titre l'égal accès aux voies ferrées portuaires.

### Article R411-2

L'autorité portuaire détermine parmi les voies ferrées relevant de sa compétence celles d'entre elles ayant le caractère de voies ferrées portuaires et, sous réserve qu'elles ne soient pas indispensables à la circulation publique, celles ayant le caractère d'installations terminales embranchées au sens de l'article L. 411-2. La conception, la réalisation, la maintenance et l'utilisation des installations terminales embranchées sont soumises aux dispositions du décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

### Article R411-3

L'établissement, la modification ou la suppression d'un raccordement entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires est financé par l'établissement public " Réseau ferré de France " dans les conditions fixées par l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai

### Article R411-4

La convention de raccordement conclue entre Réseau ferré de France et l'autorité portuaire en application de l'article L. 411-3 est approuvée par le ministre chargé des transports. Elle définit les obligations et responsabilités de chacune des parties sur leurs infrastructures respectives. Elle porte notamment sur :

- la description des voies et installations assurant l'interface entre les deux réseaux ;
- les modalités de gestion des capacités d'infrastructures sur ces voies et installations ;
- les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre ;
- les prestations d'entretien ou d'exploitation réalisées par une partie pour le compte de l'autre ;
- les conditions financières de mise en œuvre de ses stipulations.

### Article R411-5

L'autorité portuaire établit et publie, après consultation des entreprises ferroviaires utilisant le réseau des voies ferrées portuaires relevant de sa compétence et des usagers du transport du fret sur ce réseau, un document de référence de ce réseau exposant les caractéristiques de celui-ci et précisant les conditions permettant d'y accéder. Le document de référence précise, en cas d'application de l'article L. 411-5, les principes de tarification et les tarifs des redevances d'utilisation. Il fixe les modalités de répartition des capacités et les procédures d'attribution de celles-ci. Ce document est tenu à jour et modifié en tant que de besoin, un délai minimal de

quatre mois devant séparer la publication de toute modification de la date limite fixée pour la présentation de demandes de capacités d'infrastructure.

Article R411-6

L'autorité portuaire établit, après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, un règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires qui précise les mesures d'exploitation applicables. Ce règlement est soumis à l'approbation de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ; cette approbation est valable pour une durée maximale de cinq ans. L'autorité portuaire fournit les consignes d'exploitation et les prescriptions techniques applicables sur ces voies à toute entreprise souhaitant les utiliser. Un arrêté du ministre chargé des transports précise en tant que de besoin les modalités d'application du présent article.

Article R411-7

L'octroi et l'utilisation de capacités d'infrastructure sur les voies ferrées portuaires peuvent donner lieu au paiement de redevances à l'autorité portuaire dans le respect des principes définis par les articles 7,8 et 9 de la directive 2001 / 14 / CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports. L'autorité portuaire établit et perçoit les redevances, dont elle doit être en mesure de justifier le montant et dont elle utilise le produit pour le financement de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Elle respecte la confidentialité des informations commerciales qui lui sont communiquées pour l'application de ces dispositions.

Article R411-8

L'obtention de l'agrément prévu au deuxième alinéa de l'article L. 411-6 est subordonnée à des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de couverture des risques, ainsi qu'à des conditions relatives à la sécurité des circulations portant sur l'engagement de respecter les consignes d'exploitation et les prescriptions techniques applicables sur ces voies et de mettre en œuvre une organisation et d'affecter à l'exploitation des personnels et des matériels permettant une exploitation sûre des services envisagés. Lorsque l'autorité portuaire n'est pas le demandeur, elle transmet le dossier de demande d'agrément avec son avis à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans un délai de quatre mois suivant la réception de la demande. L'agrément est accordé sur avis conforme de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire au vu de l'engagement pris en la matière par le demandeur. L'avis est réputé conforme en l'absence de réponse dans les deux mois suivant la réception du dossier par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. L'agrément vaut certificat de sécurité pour les services empruntant les voies de service et d'embranchement du réseau ferré national en continuité de ces voies ferrées portuaires dans les conditions prévues au titre III du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Un arrêté du ministre chargé des transports précise en tant que de besoin les modalités d'application du présent article.

Article R411-9

Le règlement général de police des voies ferrées portuaires mentionné à l'article L. 411-7 est arrêté par le ministre chargé des transports.

# ***Livre V : Régime du travail dans les ports maritimes***

## *Titre Ier : Organisation de la main-d'œuvre dans les entreprises de manutention (dockers).*

### Article R511-1

Les arrêtés interministériels prévus aux articles L. 511-1 et L. 511-3 sont pris conjointement par le ministre chargé des ports maritimes et par le ministre chargé du travail.

### Article R511-2

En application du dernier alinéa de l'article L. 511-2, dans les ports figurant sur la liste prévue à l'article L. 511-1, les opérations de chargement et de déchargement des navires et des bateaux aux postes publics sont, sous les réserves indiquées à l'alinéa ci-après, effectuées par des ouvriers dockers appartenant à l'une des catégories définies à l'article L. 511-2. Il en est de même des opérations effectuées dans des lieux à usage public (terre-pleins, hangars ou entrepôts) situés à l'intérieur des limites du domaine public maritime, et portant sur des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, peuvent être effectuées, sans avoir recours à la main-d'œuvre des ouvriers dockers, les opérations suivantes : déchargement ou chargement du matériel de bord des navires et des bateaux et avitaillement de ceux-ci, déchargement ou chargement des bateaux fluviaux par les moyens du bord ou par le propriétaire de la marchandise au moyen des personnels de son entreprise, manutentions liées à un chantier de travaux publics sur le port considéré, reprise sur terre-pleins ou sous hangars et chargement sur wagons ou camions par le personnel du propriétaire de la marchandise, déchargement du poisson des navires et bateaux de pêche par l'équipage ou le personnel de l'armateur.

### Article R511-2-1

Pour l'application de la deuxième phrase du premier alinéa du II de l'article L. 511-2, les ouvriers dockers occasionnels sont réputés avoir régulièrement travaillé sur un port lorsqu'ils ont effectué au moins cent vacations travaillées au cours des douze mois précédents.

Le directeur du port ou le chef du service maritime assure leur recensement.

### Article R511-2-2

L'ouvrier docker professionnel mensualisé qui a fait l'objet d'un licenciement dans les conditions prévues par la dernière phrase du premier alinéa du II de l'article L. 511-2 adresse au président du bureau central de la main-d'œuvre sa demande tendant à obtenir le maintien de sa carte professionnelle.

Le président saisit sans délai le bureau central de la main-d'œuvre qui recueille l'avis de l'employeur qui a prononcé le licenciement et invite l'ouvrier demandeur à présenter ses observations sur cet avis.

Le bureau central de la main-d'œuvre statue dans le mois qui suit la réception de la demande. Pour prendre sa décision il tient compte du motif du licenciement, de l'ancienneté de l'intéressé

déterminée à partir de la date d'attribution de sa carte professionnelle, de ses charges de famille, de ses perspectives de réinsertion professionnelle, de son aptitude professionnelle, ainsi que du taux d'inemploi des dockers intermittents. Toute décision de refus doit être motivée.

La décision du bureau central de la main-d'œuvre est notifiée par son président à l'intéressé par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article R511-3

Les représentants des entreprises de manutention au bureau central de la main-d'œuvre du port sont désignés par décision du préfet, sur proposition du président dudit bureau, qui établit une liste de présentation après avis, donné dans le délai d'un mois, des organisations professionnelles représentatives pour le port considéré.

La durée du mandat de ces représentants est la même que celle des représentants des ouvriers dockers élus dans les conditions définies à l'article R. 511-3-1 ; ce mandat est renouvelable.

Article R511-3-1

I. - Les représentants des ouvriers dockers professionnels au bureau central de la main-d'œuvre du port sont élus pour deux ans dans les conditions prévues ci-après. Ils sont rééligibles. Leurs fonctions prennent fin par décès, démission ou perte des conditions requises pour être éligible dans le collège dans lequel ils ont été élus.

II. –Sont électeurs les ouvriers dockers professionnels inscrits sur le registre mentionné au a de l'article L. 521-4, n'ayant encouru aucune des condamnations prévues par les articles L. 5 et L. 6 du code électoral et ne faisant pas l'objet d'une sanction de suspension de la carte professionnelle. Les électeurs ayant la qualité d'ouvriers dockers professionnels intermittents élisent les représentants de cette catégorie d'ouvriers dockers professionnels et sont répartis entre les collèges "ouvriers" et "maîtrise". Les électeurs ayant la qualité d'ouvriers dockers professionnels mensualisés élisent les représentants de cette catégorie d'ouvriers dockers professionnels et constituent un seul collège.

Sont éligibles les ouvriers dockers professionnels qui remplissent les conditions pour être électeurs.

III. - L'organisation de l'élection est confiée au président du bureau central de la main-d'œuvre.

Les opérations électorales se déroulent publiquement dans les locaux du bureau central de la main-d'œuvre. L'élection a lieu au scrutin secret. Les suffrages peuvent également être recueillis par correspondance.

Le scrutin est de liste avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne et sans panachage ; les listes de candidats doivent comporter au minimum autant de noms qu'il y a de postes à pourvoir et au maximum deux fois ce nombre. Toutefois, lorsque dans un collège un seul siège est à pourvoir, le scrutin a lieu à la majorité relative, avec désignation d'un suppléant.

Les listes et candidats sont présentés par les organisations syndicales représentatives au sens de l'article L. 412-4 du code du travail. Si le nombre des votants est inférieur à la moitié des électeurs inscrits, il est procédé à un second tour de scrutin pour lequel les électeurs peuvent voter pour des listes et candidats autres que ceux présentés par lesdites organisations syndicales.

IV. - En cas de vacance pour quelque cause que ce soit, un représentant élu des ouvriers dockers professionnels est remplacé, pour le mandat restant à courir, par le suivant sur la liste sur laquelle il a été élu ou par son suppléant. A défaut, et sauf renouvellement de l'ensemble des

représentants des ouvriers dockers professionnels dans les trois mois, des élections partielles sont organisées dans les conditions du présent article.

V. - Les contestations relatives à la validité des opérations électorales sont portées devant le tribunal administratif territorialement compétent dans les quinze jours qui suivent l'élection. Le tribunal administratif se prononce dans le délai d'un mois et sa décision est notifiée dans un délai de huit jours à compter du lendemain de sa date. Ces recours sont dispensés du ministère d'avocat.

VI. - Un arrêté du ministre chargé des ports maritimes et du ministre du travail précise les modalités d'application du présent article.

Article R511-3-2

Le bureau central de la main-d'œuvre ne peut valablement délibérer que si la moitié de ses membres en fonctions ayant voix délibérative sont présents ou représentés. En cas d'absence de quorum, le bureau délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Un membre du bureau central de la main-d'œuvre peut se faire représenter par un autre membre appartenant à la même catégorie ; chaque membre ne peut recevoir qu'un seul mandat.

Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Les dépenses du bureau central sont couvertes dans les conditions prévues à l'article L. 521-6.

Article R511-4

Le bureau central de la main-d'œuvre du port est chargé notamment, et pour le compte de toutes les entreprises employant des ouvriers dockers :

1° De l'identification et de la classification des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés qui sont habilités à conserver leur carte professionnelle en application du II de l'article L. 511-2 ;

2° De l'organisation générale et du contrôle de l'embauchage des ouvriers dockers professionnels intermittents et des ouvriers dockers occasionnels dans le port ;

3° Du suivi de la répartition du travail entre les ouvriers dockers professionnels intermittents ;

4° De tous pointages nécessaires pour l'attribution aux ouvriers dockers professionnels intermittents et aux ouvriers dockers occasionnels du bénéfice de la législation sociale existante.

*Titre II : Indemnité de garantie Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.*

Article R*521-1

Le montant de l'indemnité de garantie est fixé par arrêté du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé du travail. »

Article R521-2

Le droit à l'indemnité de garantie des ouvriers dockers professionnels intermittents est limité à 300 vacations par an et par docker professionnel intermittent, correspondant chacune à une demi-journée chômée.

Article R*521-3

Le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend : 1° Trois représentants de l'Etat : le président désigné par le ministre chargé des ports maritimes, un vice-président désigné par le ministre chargé du travail et un administrateur désigné par le ministre chargé des ports maritimes ;

2° Trois représentants des employeurs et trois représentants des ouvriers dockers intermittents, désignés par arrêté du ministre chargé des ports maritimes dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article L. 521-5.

Le mandat des membres du conseil d'administration est de deux ans ; il est renouvelable.

Le directeur financier de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est désigné par le ministre chargé du budget, sur proposition du conseil d'administration. Sa fonction est incompatible avec celle de membre du conseil d'administration.

Article R521-4

Le conseil d'administration ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres en fonctions sont présents ou représentés. En cas d'absence de quorum, le conseil d'administration délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Un membre du conseil d'administration peut se faire représenter par un autre membre du conseil appartenant à la même catégorie ; chaque membre ne peut recevoir qu'un seul mandat.

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

Article R521-5

L'arrêté interministériel prévu à l'article L. 521-6 fixant, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, le taux de la cotisation imposée aux employeurs est pris par le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé du travail, sur proposition du président du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, après avis du conseil d'administration de la caisse et du bureau central de la main-d'œuvre concerné. Ces avis sont

réputés avoir été donnés s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la saisine de ces organismes par le président de la caisse.

Article R521-6

Au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année, le président du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers établit, après avis du conseil d'administration, pour la période de six mois écoulée, un rapport dressant le bilan des opérations effectuées, rendant compte de l'évolution, dans les différents bureaux centraux de la main-d'œuvre, du nombre de dockers professionnels intermittents, du taux d'emploi de ceux-ci, ainsi que des taux de contribution patronale.

Il établit dans les mêmes conditions un état de la situation, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, du compte ouvert par la caisse conformément aux dispositions de l'article L. 521-6 et il présente toutes suggestions utiles, notamment sur les modifications éventuelles à apporter au montant de l'indemnité de garantie et aux taux de contribution patronale.

Article R521-7

La limite prévue au a du I de l'article L. 521-8 est fixée à 30 p. 100 pour les bureaux centraux de la main-d'œuvre comportant moins de dix dockers professionnels intermittents et dans les ports où les activités relatives à la pêche ou aux primeurs et agrumes représentent plus de 50 p. 100 des vacations travaillées des dockers professionnels intermittents. Dans les autres ports, cette limite est fixée à 25 p. 100 pour les bureaux centraux de la main-d'œuvre comportant moins de trente dockers professionnels intermittents, à 20 p. 100 pour ceux comportant entre trente et cent dockers professionnels intermittents et à 15 p. 100 pour ceux comportant plus de cent dockers professionnels intermittents.

La limite prévue au b du I de l'article L. 521-8 est fixée à 15 p. 100 pour les bureaux centraux de la main-d'œuvre des ports autonomes comportant au 1er janvier 1992 plus de sept cents dockers professionnels et à 20 p. 100 pour les autres.

Article R521-8

Le montant de l'indemnité compensatrice prévu au V de l'article L. 521-8 est égal, dans la limite des montants prévus à cet article, à cinquante fois le montant de l'indemnité de garantie définie à l'article L. 521-1 par année entière d'ancienneté comme docker professionnel, déduction faite des périodes éventuellement passées, postérieurement à la publication de la loi n° 92-496 du 9 juin 1992, comme docker professionnel mensualisé.

*Titre III : Sanctions et dispositions diverses.*

Article R531-1

I. -En cas de contravention aux dispositions du livre V de la 1re partie législative du code des ports maritimes, constatée dans les conditions prévues à l'article L. 531-1, le président du bureau central de la main-d'œuvre informe par écrit l'employeur ou l'ouvrier docker intéressé des faits qui lui sont reprochés et précise le délai et les conditions dans lesquels il pourra présenter sa défense. Cet envoi est effectué par lettre recommandée avec demande d'avis de réception postal ou par remise en main propre contre décharge.

Le délai laissé à l'intéressé est de dix jours minimum à compter de la réception de la lettre mentionnée à l'alinéa précédent. Les observations du contrevenant peuvent être adressées par écrit au président du bureau central de la main-d'œuvre, ou présentées oralement, à la demande de l'intéressé, devant le bureau central de la main-d'œuvre.

Le contrevenant peut se faire assister ou représenter dans la procédure par une personne de son choix ; il en informe alors le président du bureau central de la main-d'œuvre.

La sanction, prise par décision motivée du président du bureau central de la main-d'œuvre, après avis de ce bureau, est notifiée à l'intéressé dans les conditions prévues au premier alinéa ci-dessus. Cette notification précise les voies et délais de recours.

II. - En cas de recours hiérarchique, celui-ci doit être adressé au ministre chargé des ports maritimes par pli recommandé. L'intéressé peut se faire assister ou représenter par une personne de son choix.

Le ministre peut suspendre l'application de la sanction prononcée par le président du bureau central de la main-d'œuvre jusqu'à ce qu'il ait statué sur le recours.

La décision motivée du ministre est prise après consultation du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers auquel est communiqué le recours. Elle est notifiée dans les conditions prévues au premier alinéa du paragraphe I du présent article.

# ***Livre VI : Création, organisation et aménagement des ports maritimes relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements***

*Titre Ier : Aménagement et exploitation des ports maritimes*

## Chapitre Ier : Aménagement et organisation.

Article R*611-1

Pour l'application de l'article 6 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 (Nota) et en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer, sont considérés comme création ou extension de port, les projets comportant l'institution ou la modification d'un périmètre délimité en application de l'article R. 613-1 du code des ports maritimes ou, à l'intérieur d'un périmètre délimité, l'accroissement de la superficie du plan d'eau abrité.

Lorsque la création ou l'extension d'un port comporte la réalisation de travaux, le dossier de proposition de création ou d'extension présenté au préfet est accompagné des résultats de l'instruction prévue par l'article R. 611-2.

Article R*611-2

Les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports départementaux et communaux sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une instruction comportant les mêmes formalités que celles prévues à l'article R. 122-4.

Les concessions et leurs avenants sont accordés après instruction comportant les mêmes formalités que celles prévues à l'article R. 122-9. Lorsque la convention comporte la réalisation de travaux, il n'est procédé qu'à une seule instruction.

Article R*611-3

L'instruction est faite à la diligence de l'autorité compétente qui en fixe la durée.

Article R*611-4

Pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, l'autorité portuaire établit, dans des conditions qu'elle détermine, notamment en ce qui concerne la consultation des usagers, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Un plan de réception et de traitement des déchets, établi dans les conditions prévues par les autorités portuaires intéressées, peut être commun à plusieurs ports.

Le plan fait l'objet d'un réexamen par l'autorité portuaire tous les trois ans ainsi qu'après toute modification significative de l'exploitation du port.

Il est communiqué au représentant de l'Etat.

Le contenu du plan est conforme aux prescriptions de l'arrêté interministériel mentionné à l'article R. 121-2.

## Chapitre II : Tarifs.

Article R*612-1

Les tarifs et conditions d'usage des outillages publics sont institués selon la procédure définie aux articles R. 611-2 deuxième alinéa et R. 611-3. Lorsqu'ils sont concédés, ils figurent en annexe au cahier des charges.

Article R*612-2

La modification des tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés est précédée :

De l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ;

De la consultation du conseil portuaire.

Ces opérations sont conduites à la diligence de l'autorité compétente qui en fixe la durée. Les tarifs et conditions d'usage projetés sont applicables trois semaines après la clôture de l'instruction, si dans ce délai l'autorité compétente n'a pas fait connaître son opposition.

Article R*612-3

Les décisions modifiant les tarifs des outillages non concédés sont précédées :

De l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ;

De la consultation du conseil portuaire.

Ces opérations sont conduites à la diligence de l'autorité compétente.

## Chapitre III : Délimitation.

Article R*613-1

Il est procédé à la délimitation des ports maritimes relevant de la compétence des départements et des communes, du côté de la mer ou du côté des terres, par l'autorité compétente pour l'administration du port sous réserve des droits des tiers. Les limites du port ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité compétente en application de l'article L. 1321-1 du code général des collectivités territoriales et de l'article 9 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983.

## Chapitre IV : Dispositions communes.

Article R*614-1

L'autorité compétente mentionnée aux articles R. 611-3, R. 612-2, R. 612-3 et R. 613-1 est le président du conseil général dans les ports départementaux et le maire dans les ports communaux.

## Chapitre V : Suivi du trafic maritime

Art. R. 615-1.

Les dispositions des articles R. 154-1 et R. 154-2 sont applicables aux ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

## Chapitre V : Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

Art. R. 616-1.

Les catégories d'ouvrages d'infrastructure portuaire auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article L. 155-1 du code des ports maritimes sont :

- les ouvrages de franchissement hydraulique dont le dénivelé maximum est supérieur à 6 mètres ou la largeur du sas supérieure à 25 mètres ;

- les ponts mobiles dont la longueur de chaussée utile est supérieure à 60 mètres ;

- les passerelles portuaires permettant l'accès des poids lourds aux navires et comportant des dispositifs d'ajustement des niveaux, qu'il s'agisse de câbles, de vérins ou de pontons flottants.

Les ouvrages d'infrastructure comprennent tous les éléments concourant à leur fonctionnement, notamment les équipements mécaniques mobiles et les installations techniques et de sécurité telles que signalisation, systèmes d'alimentation électrique, d'aides à l'exploitation, de commande, de contrôle ou de communication.

Art. R. 616-2.

Les dispositions des articles R. 155-2 à R. 155-6 du code des ports maritimes sont applicables aux ouvrages mentionnés à l'article R. 616-1.

*Titre II : Conseils portuaires*

## Chapitre Ier : Dispositions relatives aux ports départementaux.

Article R*621-1

Dans les ports départementaux où se pratique une seule activité soit de pêche, soit de commerce, il est institué un conseil portuaire composé ainsi qu'il suit :

1° Le président du conseil général ou son représentant qu'il désigne parmi les conseillers généraux, président ;

2° Un représentant du concessionnaire ou de chacun des concessionnaires et dans le cas où elle n'est pas concessionnaire, un membre désigné par la chambre de commerce et d'industrie ;

3° Un représentant désigné en son sein par le conseil municipal de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port ;

4° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel départemental ou mis par l'Etat à la disposition du département appartenant aux services chargés des ports ;

b) Un membre du personnel du concessionnaire ou de chacun des concessionnaires ;

c) Dans les ports où il existe un bureau central de la main-d'œuvre, un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le président du conseil général sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives des personnels concernés au plan local ;

5° a) Dans les ports de commerce :

Six membres représentant des usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers mentionnées à l'article R. 142-5 1°, à raison de trois membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie et trois membres désignés par le président du conseil général ;

b) Dans les ports de pêche :

Six membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers mentionnées à l'article R. 142-5 2°, à raison de quatre membres désignés par le comité local des pêches et deux membres désignés par le président du conseil général.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du président du conseil général.

Article R*621-2

Dans les ports où se pratiquent simultanément au moins deux des activités de pêche, de commerce et de plaisance, le conseil portuaire est composé de la manière suivante :

1° Le président du conseil général ou son représentant, qu'il désigne parmi les conseillers généraux, président ;

2° Deux membres désignés par le concessionnaire lorsqu'il existe un seul concessionnaire ou un membre désigné par chaque concessionnaire lorsqu'il y a au moins deux concessionnaires ;

3° Un représentant désigné en son sein par le conseil municipal, de chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend le port ;

4° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel départemental ou mis par l'Etat à la disposition du département appartenant aux services chargés des ports ;

b) Un membre du personnel de chacun des concessionnaires ;

c) Dans les ports où il existe un bureau central de la main-d'œuvre, un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le président du conseil général sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives des personnels concernés ;

5° Neuf membres représentant les usagers du port choisis parmi les catégories d'usagers mentionnées à l'article R. 142-5, à raison de trois membres désignés par le président du conseil général et six membres désignés respectivement par la chambre de commerce et d'industrie, le comité local des pêches et le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance, constitué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article R. 622-3 et réuni au moins une fois par an par le président du conseil ou son représentant ; le président du conseil général détermine le nombre de sièges revenant à chaque catégorie d'usagers au titre du commerce, de la pêche et de la plaisance, compte tenu de l'importance respective de chacune de ces activités.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du président du conseil général.

Article R*621-3

Dans les ports mentionnés à l'article R. 621-2, des sections permanentes peuvent être constituées au sein du conseil portuaire pour chacune des activités de pêche, de commerce et de plaisance.

Elles instruisent, en vue de leur examen par le conseil portuaire, les affaires propres à une activité particulière ainsi que les affaires qui leur sont confiées par le conseil ou par le président.

Les sections permanentes comportent tous les usagers désignés au titre d'une même activité, et en nombre au plus égal, des membres choisis parmi les catégories mentionnées aux 2°, 3° et 4° de l'article R. 621-2.

Les membres des sections autres que les usagers sont désignés par le président du conseil général parmi les membres du conseil portuaire.

Les sections sont convoquées par le président du conseil portuaire dans les mêmes conditions que le conseil. Elles sont présidées par le président du conseil général ou son représentant.

Article R*621-4

Le conseil général peut décider de constituer un seul conseil portuaire pour connaître des affaires de plusieurs ports de peu d'importance.

Dans ce cas le conseil est composé dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles R. 621-1 et R. 621-2, sous les réserves suivantes :

1° Le personnel départemental appartenant au service chargé des ports ou mis par l'Etat à la disposition du département est représenté par un seul membre ;

2° Le président du conseil général peut décider : a) La constitution d'un seul comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance pour l'ensemble de ces installations ;

b) La désignation conjointe par les chambres de commerce et d'industrie et par les comités locaux des pêches intéressés des membres représentant les usagers des ports aux titres respectifs du commerce et de la pêche.

## Chapitre II : Dispositions relatives aux ports communaux.

Article R*622-1

Dans les ports relevant de la compétence des communes, il est institué un conseil portuaire composé ainsi qu'il suit :

1° Le maire ou son représentant qu'il désigne parmi les conseillers municipaux, président ;

2° Un représentant de chacun des concessionnaires ;

3° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel communal ou du personnel mis par l'Etat à la disposition de la commune appartenant au service chargé des ports ;

b) Un membre du personnel de chacun des concessionnaires. Les représentants des personnels sont désignés par le maire sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives;

4° Six membres représentant les usagers du port appartenant aux catégories mentionnées à l'article R. 142-5 3° et désignés à raison de trois membres qui représentent les navigateurs de plaisance désignés par le comité local des usagers permanents du port et trois membres qui représentent les services nautiques, construction, réparation, et les associations sportives et touristiques liées à la plaisance, désignés par le maire après consultation des organisations représentatives au plan local.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du maire.

Article R*622-2

Le conseil portuaire est complété par un représentant désigné par la chambre de commerce et d'industrie quand elle n'est pas concessionnaire.

Dans les ports dont les installations s'étendent sur plusieurs communes, le conseil portuaire est complété par un représentant désigné en son sein par le conseil municipal de chacune des autres communes sur le territoire desquelles s'étend le port.

Lorsque le port abrite de façon régulière des navires de pêche maritime, le conseil portuaire est complété par un représentant désigné en son sein par le conseil général et un représentant des pêcheurs désigné par le maire.

Article R*622-3

Le comité local des usagers permanents du port comprend les titulaires d'un contrat d'amodiation ou de garantie d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage et les bénéficiaires d'un titre de location supérieur à six mois délivré par le gestionnaire du port.

Leur liste est tenue à jour par le gestionnaire du port. L'inscription sur la liste s'effectue sur la demande de l'intéressé assortie des justifications appropriées.

Le comité local des usagers permanents du port est réuni au moins une fois par an par le maire ou son représentant. Il reçoit communication du budget du port.

Article R*622-4

Le conseil municipal peut décider de constituer un seul conseil portuaire pour connaître des affaires de plusieurs ports de peu d'importance.

Dans ce cas, le conseil est composé dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles R. 622-1 et R. 622-2 et sous les mêmes réserves que celles prévues à l'article R. 621-4.

**Chapitre III : Dispositions communes.**

Article R*623-1

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

Article R*623-2

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

1° La délimitation administrative du port et ses modifications ;

2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire;

3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;

4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles ;

5° Les projets d'opérations de travaux neufs ;

6° Les sous-traités d'exploitation ;

7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R. 341-5 du présent code.

Le conseil portuaire examine la situation du port et son évolution sur les plans économique, financier, social, technique et administratif. Il reçoit toutes observations jugées utiles par le gestionnaire du port ainsi que les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours. Les statistiques disponibles portant notamment sur le trafic du port lui sont régulièrement communiquées.

Article R*623-3

Le fonctionnement du conseil portuaire est soumis aux dispositions prévues à l'article R. 141-3.

Article R*623-4

Le mandat des membres du conseil portuaire est soumis aux dispositions prévues à l'article R. 141-4.

*Titre III : Domaine public portuaire*

**Chapitre unique.**

Article R*631-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux dépendances du domaine public naturel ou artificiel, maritime ou fluvial, mises à la disposition des départements ou des communes en application de l'article 9 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983.

Article R*631-2

Il ne peut être établi, sur les dépendances du domaine public mentionnées à l'article R. 631-1, que des ouvrages, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer à l'animation et au développement de celui-ci.

Article R*631-3

Les concessions d'établissement ou d'exploitation d'infrastructures ou de superstructures portuaires ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à cinquante ans. Les autres concessions, conventions et autorisations d'occupation de toute nature du domaine public ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à trente-cinq ans.

Article R*631-4

La disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente.

La collectivité compétente fixe par délibération la proportion de postes à quai réservés à des navires de passage.

Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs, la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans.

Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat.

Le contrat accordant la garantie d'usage mentionnée ci-dessus doit prévoir que le droit attaché à cette garantie ne peut faire l'objet d'une location que par l'entremise du gestionnaire du port ou avec son accord.

Article R*631-5

Le président du conseil général ou le maire, selon le cas, informent l'autorité administrative compétente pour procéder à leur constatation et en poursuivre la répression, des empiètements, occupations irrégulières ou infractions de toutes natures aux dispositions du présent chapitre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Article R*631-6

Dans les ports départementaux et communaux, l'autorisation d'occupation des dépendances du domaine public qui est nécessaire pour l'exploitation de cultures marines est consentie, selon le cas, par le président du conseil général ou le maire qui en détermine les conditions financières en application des règles définies par le conseil général ou le conseil municipal.

Cette autorisation ne peut être délivrée qu'aux bénéficiaires d'une autorisation d'exploitation accordée dans les conditions prévues par le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines.

La redevance domaniale est perçue par la collectivité compétente.

# Annexes

## ***Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche***

Article 1 : Champ d'application.

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

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

Article 2 : Définitions.

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

- « capitainerie » : telle que définie à l'article R. 301-6 du code des ports maritimes, la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers ;

- « navire » : tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation ;

- « bateau » : tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure ;

- « engins flottants » : toutes autres unités flottantes, notamment les unités non immatriculées.

Les engins de servitude flottants employés dans les ports sont considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation particulière ;

- « marchandises dangereuses » : les marchandises dangereuses ou polluantes telles que définies dans le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM), prévu à l'article L. 302-1 du code des ports maritimes.

Article 3 : Demande d'attribution des postes à quai pour les navires ou bateaux de commerce.

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

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

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

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

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

Article 4 : Admission dans le port.

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

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

- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;

- la date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ;

- la date et l'heure probable de l'appareillage ;

- le nombre total de personnes à bord ;

- les caractéristiques physiques du navire ou bateau (jauges brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air à l'arrivée) ;

- les avaries du navire ou bateau, de ses apparaux ou de la cargaison ;

- l'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer avec leur date de fin de validité.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour effectuer la déclaration d'entrée ;

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

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

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

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

6° Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

Un message rectificatif doit être envoyé en cas de modification de l'une des informations.

Article 5 : Sortie des navires et bateaux de commerce.

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

- l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ;

- la date et l'heure souhaitée de l'appareillage ;

- le tirant d'eau à la sortie ;

- le tirant d'air à la sortie ;

- le déplacement à pleine charge ;

- le nombre total de personnes à bord ;

- le port de destination et la date et l'heure probable d'arrivée.

Le formulaire de l'OMI FAL n° 1, déclaration générale, est admis pour faire la demande d'autorisation de sortie.

Ils transmettent également :

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

- pour les navires mentionnés à l'article R. 343-1 du code des ports maritimes, la déclaration prévue par ce même article ;

- pour les navires d'une jauge brute supérieure à 100 unités, les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

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

Article 6 : Attribution de poste à quai, admission et sortie des navires et bateaux de pêche ou de plaisance et des engins flottants.

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

Article 7 : Navires militaires français et étrangers.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9 : Stationnement des navires, bateaux ou engins flottants, mouillage et relevage des ancres.

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

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

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

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

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

Article 10 : Exercice du remorquage.

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

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

Article 11 : Exercice du lamanage.

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

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

Article 12 : Placement à quai et amarrage.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 13 : Déplacements sur ordre.

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

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

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

Article 14 : Personnel à maintenir à bord.

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

Il ne peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa précédent que sur autorisation de l'autorité portuaire, et à condition que les dispositions applicables en matière de sûreté et de marchandises dangereuses le permettent. La dispense est subordonnée à la remise préalable à la capitainerie d'une déclaration mentionnant le nom, le domicile à terre et le numéro de téléphone d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, et contresignée par celle-ci.

Article 15 : Manœuvres de chasse, vidange, pompage.

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

Article 16 : Chargement et déchargement.

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

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

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

Article 17 : Dépôt et enlèvement des marchandises.

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

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

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

Pour l'application des dispositions de l'article L. 333-1 du code des ports maritimes, les marchandises sur les quais, terre-pleins et dépendances du port doivent être enlevées avant la fin

du jour ouvré suivant le déchargement, sauf si le règlement particulier prévoit un délai plus long, ou si l'autorité portuaire accorde une dérogation individuelle.

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

Les marchandises en voie de décomposition ou nauséabondes ne peuvent rester en dépôt sur les quais et les terre-pleins des ports avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement.

Article 18 : Rejet d'eaux de ballast.

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

Article 19 : Ramonage. — Emission de fumées denses et nauséabondes.

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

Article 20 : Nettoyage des quais et terre-pleins.

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

Article 21 : Restrictions concernant l'usage du feu et de la lumière.

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

Article 22 : Interdiction de fumer.

Il est interdit de fumer dans les cales d'un navire, bateau ou engin flottant dès son entrée dans le port.

Il est également interdit de fumer sur les quais, les terre-pleins et dans les hangars où sont déposées des marchandises combustibles ou dangereuses.

Article 23 : Consignes de lutte contre les sinistres.

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

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

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

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

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

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

Article 24 : Construction, réparation, entretien et démolition des navires, bateaux et engins flottants, essais des machines.

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

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

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

Article 25 : Mise à l'eau des navires, bateaux ou engins flottants.

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

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

Article 26 : Pêche, ramassage d'animaux marins, baignade.

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

- de rechercher et de ramasser des végétaux, des coquillages et autres animaux marins ;

- de pêcher ;

- de se baigner.

Article 27 : Circulation et stationnement des véhicules.

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

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

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

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

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

Article 28 : Rangement des appareils de manutention.

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

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

Article 29 : Exécution des travaux et d'ouvrages.

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins est subordonnée à une autorisation de l'autorité portuaire.

Article 30 : Conservation du domaine public et répression de la méconnaissance des dispositions du présent règlement et des règlements locaux le complétant.

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

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

- en rejetant des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement ;

- en jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;

- en chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai ou, en cas de transbordement, entre deux navires, bateaux ou engins flottants, un réceptacle bien conditionné et solidement amarré ou fixé, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire.

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

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

2° De porter atteinte au bon état des quais :

- en faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage ;

- en lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un navire ;

- en embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages.

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

# RÈGLEMENT (CE) Nº 725/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
## du 31 mars 2004
## relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Les actions illicites intentionnelles et, plus particulièrement, le terrorisme sont au nombre des menaces les plus graves pour les idéaux de démocratie et de liberté et les valeurs de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne.

(2) Il convient d'assurer à tout moment la sûreté du transport maritime de la Communauté européenne, celle des citoyens qui l'utilisent et celle de l'environnement, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles, tels les actes de terrorisme, les actes de piraterie ou autres du même type.

(3) Lors du transport de marchandises contenant des substances particulièrement dangereuses — substances chimiques et radioactives, par exemple —, les dangers suscités par des actions illicites intentionnelles peuvent être lourds de conséquences pour les citoyens et pour l'environnement de l'Union.

(4) La conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le 12 décembre 2002 des amendements à la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS), ainsi qu'un code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). Destinés à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et des installations portuaires associées, ces instruments comportent des dispositions obligatoires, dont la portée de certaines dans la Communauté devrait être précisée, ainsi que des dispositions à valeur de recommandations, dont certaines devraient être rendues obligatoires au sein de la Communauté.

(5) Sans préjudice de la réglementation des États membres dans le domaine de la sûreté nationale et des mesures pouvant être prises sur la base du titre VI du traité sur l'Union européenne, il convient que la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2 passe par l'adoption de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime en établissant des normes communes pour l'interprétation, la mise en œuvre et le contrôle au sein de la Communauté des dispositions adoptées par la conférence diplomatique de l'Organisation maritime nternationale (OMI) le 12 décembre 2002. Il convient que des compétences d'exécution soient conférées à la Commission pour adopter les mesures d'application détaillées.

(6) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(7) Au-delà des navires utilisés dans le trafic maritime international et des installations portuaires les desservant, la sûreté des navires effectuant des dessertes nationales au sein de la Communauté, ainsi que de leurs installations portuaires, devrait être renforcée, et plus particulièrement celle des navires à passagers en raison du nombre de vies humaines que ces échanges mettent en jeu.

(8) La partie B du code ISPS comporte certaines recommandations dont l'application devrait être rendue obligatoire au sein de la Communauté pour concourir de manière homogène à la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2.

(9) Afin de contribuer à l'objectif reconnu et nécessaire de promotion du trafic maritime intracommunautaire à courte distance, il convient que les États membres soient invités à conclure, au regard de la règle 11 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, les accords concernant les arrangements en matière de sûreté pour le trafic maritime intracommunautaire régulier sur des routes fixes utilisant des installations portuaires spécifiques, sans que ceci ne compromette le niveau général de sûreté recherché.

(10) Pour les installations portuaires situées dans des ports desservant uniquement à titre occasionnel le trafic maritime international, il pourrait être disproportionné d'appliquer en permanence l'ensemble des règles de sûreté prévues par le présent règlement. Les États membres devraient déterminer, au vu des évaluations de sûreté qu'ils conduiront, les ports concernés et les mesures de substitution fournissant un niveau de protection adéquat.

[1] JO C 32 du 5.2.2004, p. 21.
[2] Avis du Parlement européen du 19 novembre 2003 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 mars 2004.

(11) Le respect des règles de sûreté devrait faire l'objet d'un contrôle vigilant de la part des États membres envers les navires de toute origine demandant à entrer dans un port de la Communauté. Il convient que les États membres concernés nomment une «autorité de sûreté maritime compétente» chargée de coordonner,de mettre en œuvre et de surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le présent règlement en ce qui concerne les navires et les installations portuaires. Cette autorité devrait exiger de chaque navire demandant à entrer dans le port qu'il fournisse à l'avance les renseignements concernant son certificat international de sûreté et les niveaux de sûreté auquel il opère et a opéré antérieurement, ainsi que tout autre renseignement pratique relatif à la sûreté.

(12) Il convient d'autoriser les États membres à accorder des exemptions à l'exigence systématique de fournir des renseignements visés au considérant 11 pour les services maritimes réguliers intracommunautaires ou nationaux, sous réserve que ces renseignements puissent être fournis à tout moment par les compagnies exploitant lesdits services à la requête des autorités compétentes des États membres.

(13) Les contrôles de sûreté au port peuvent être effectués par les autorités de sûreté maritime compétentes des États membres, mais aussi en ce qui concerne le certificat international de sûreté, par les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle de l'État du port, tels que prévu par la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) ([1]). Il convient dès lors de prévoir la complémentarité des autorités concernées lorsqu'elles sont différentes.

(14) Étant donné les diverses parties intervenant dans la mise en œuvre des mesures de sûreté, il convient que chaque État membre désigne une autorité compétente unique chargée de coordonner et de contrôler, au niveau national, l'application des mesures de sûreté du transport maritime. Les États membres devraient mettre en place les moyens nécessaires et un plan national de mise en œuvre du présent règlement pour parvenir à la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2, notamment au travers d'un calendrier de mise en œuvre anticipée de certaines mesures, conformément aux indications de la résolution 6 adoptée le 12 décembre 2002 par la conférence diplomatique de l'OMI. Il convient que l'efficacité des contrôles de mise en œuvre de chaque système national fasse l'objet d'inspections supervisées par la Commission.

([1]) JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

(15) L'application effective et uniforme des mesures relevant de cette politique soulève des questions importantes, liées à son financement. Le financement de certaines mesures de sûreté supplémentaires ne doit pas entraîner de distorsions de concurrence. À cette fin, la Commission devrait immédiatement entamer une étude (portant en particulier sur la répartition du financement entre les autorités publiques et les opérateurs, sans préjudice de la répartition des compétences entre les États membres et la Communauté européenne) et soumettre au Parlement européen et au Conseil les résultats et, le cas échéant, des propositions éventuelles.

(16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([2]). Il convient de définir une procédure d'adaptation du présent règlement à la lumière de l'expérience acquise, afin de rendre obligatoires d'autres dispositions de la partie B du code ISPS qui n'ont pas initialement été affectées d'un caractère impératif en vertu du présent règlement.

(17) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'instauration et la mise en oeuvre de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne du présent règlement, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objectifs**

1. Le principal objectif du présent règlement est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national et des installations portuaires associées, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles.

2. Le règlement vise en outre à fournir une base pour l'interprétation et la mise en œuvre harmonisées, ainsi que le contrôle communautaire des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées par la Conférence Diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002, modifiant la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS) et instaurant le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

([2]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS»: les amendements, ci-joints en annexe I du présent règlement, insérant le nouveau chapitre XI-2 dans l'annexe de la convention SOLAS de l'OMI, dans sa version actualisée,

2) «code ISPS»: le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI, dans sa version actualisée,

3) «partie A du code ISPS»: le préambule et les prescriptions obligatoires, formant la partie A du code ISPS, ci-joints en annexe II du présent règlement, concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe de la convention SOLAS, dans sa version actualisée,

4) «partie B du code ISPS»: les recommandations, formant la partie B du code ISPS, ci-jointes en annexe III du présent règlement, concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe de la convention SOLAS telle que modifiée, et de la partie A du code ISPS, dans sa version actualisée,

5) «sûreté maritime»: la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles,

6) «point de contact pour la sûreté maritime»: organisme désigné par chaque État membre pour servir de point de contact pour la Commission et les autres États membres et pour la mise en œuvre, le suivi et l'information sur l'application des mesures de sûreté maritime prévues par le présent règlement,

7) «autorité de sûreté maritime compétente»: une autorité nommée par un État membre pour coordonner, mettre en œuvre et surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le présent règlement en ce qui concerne les navires et/ou une ou plusieurs installation(s) portuaire(s). Les compétences de cette autorité peuvent différer en fonction des tâches qui lui sont assignées,

8) «trafic maritime international»: toute liaison par mer effectuée par navire entre une installation portuaire d'un État membre et une installation portuaire située hors de cet État membre, ou inversement,

9) «trafic maritime national»: toute liaison effectuée par navire dans des zones maritimes entre une installation portuaire d'un État membre et la même installation portuaire ou une autre installation portuaire de cet État membre,

10) «service régulier»: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux installations portuaires ou davantage:

   a) soit selon un horaire publié;

   b) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable,

11) «installation portuaire»: un emplacement où a lieu l'interface navire/port; elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas,

12) «interface navire/port»: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire,

13) «action illicite intentionnelle»: acte intentionnel, 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 ou à leur cargaison, et aux installations portuaires y afférentes.

*Article 3*

**Mesures communes et champ d'application**

1. En ce qui concerne le trafic maritime international, les États membres appliquent, au 1er juillet 2004, dans leur intégralité les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, dans les conditions et pour les navires, compagnies et installations portuaires visés dans les dits textes.

2. Pour ce qui est du trafic maritime national, les États membres appliquent, au 1er juillet 2005, les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, aux navires à passagers relevant de la classe A au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ([1]), ainsi qu'à leurs compagnies, telles que définies dans la règle IX/1 de la convention SOLAS, et aux installations portuaires les desservant.

3. Les États membres décident, sur la base d'une évaluation obligatoire du risque de sûreté, dans quelle mesure ils appliquent, au 1er juillet 2007, les dispositions du présent règlement à différentes catégories de navires opérant des services intérieurs autres que ceux auxquels il est fait référence au paragraphe 2, à leurs compagnies et aux installations portuaires les desservant. Le niveau global de sûreté ne devrait pas être compromis par une telle décision.

Les États membres notifient ces décisions à la Commission dès leur adoption ainsi que les révisions périodiques qui doivent avoir lieu à un intervalle de cinq ans maximum.

([1]) JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/75/CE de la Commission (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

4. Pour la mise en œuvre des dispositions découlant des paragraphes 1, 2 et 3, les États membres tiennent pleinement compte des recommandations contenues dans la partie B du code ISPS.

5. Les États membres se conforment, comme si elles étaient obligatoires, aux dispositions des paragraphes suivants de la partie B du code ISPS:

— 1.12 (révision des plans de sûreté des navires),

— 1.16 (évaluation de sûreté des installations portuaires),

— 4.1 (protection de la confidentialité des plans et des évaluations de sûreté),

— 4.4 (organismes de sûreté reconnus),

— 4.5 (compétences minimales des organismes de sûreté reconnus),

— 4.8 (établissement du niveau de sûreté),

— 4.14, 4.15, 4.16 (points de contact et renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires),

— 4.18 (documents d'identification),

— 4.24 (application par les navires des mesures de sûreté préconisées par l'État dans les eaux territoriales duquel ils naviguent),

— 4.28 (effectifs des navires),

— 4.41 (communication de renseignements en cas d'expulsion d'un port ou de refus d'y entrer),

— 4.45 (navires d'un État non-partie à la convention),

— 6.1 (obligations pour la compagnie de fournir au capitaine des informations concernant les opérateurs du navire),

— 8.3 à 8.10 (standards minimums concernant l'évaluation de sûreté du navire),

— 9.2 (standards minimums concernant le plan de sûreté du navire),

— 9.4 (indépendance des organismes de sûreté reconnus),

— 13.6 et 13.7 (périodicité des exercices et des entraînements de sûreté pour les équipages des navires, et pour les agents de sûreté des compagnies et des navires),

— 15.3 et 15.4 (standards minimums concernant l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire),

— 16.3 et 16.8 (standards minimums concernant le plan de sûreté de l'installation portuaire),

— 18.5 et 18.6 (périodicité des exercices et des entraînements de sûreté au sein des installations portuaires, et pour les agents de sûreté des installations portuaires).

6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 15.4 de la partie A du code ISPS, la révision périodique des évaluations de sûreté des installations portuaires, prévue au paragraphe 1.16 de la partie B du code ISPS, intervient au plus tard au terme de cinq ans à compter de la réalisation des évaluations ou de leur dernière révision.

7. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre et de transport de troupes, aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500, aux navires non propulsés par des moyens mécaniques, aux navires en bois de construction primitive, aux bateaux de pêche ou aux navires non engagés dans des activités commerciales.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3, les États membres s'assurent, lorsque les plans de sûreté des navires et les plans de sûreté des installations portuaires sont approuvés, que lesdits plans contiennent des dispositions appropriées pour faire en sorte que la sûreté des navires auxquels le présent règlement s'applique n'est pas compromise par un navire quelconque, une interface navire/port ou une activité de navire à navire concernant des navires non soumis au présent règlement.

*Article 4*

**Communication de renseignements**

1. Chaque État membre communique à l'OMI, à la Commission et aux autres États membres, les renseignements demandés conformément à la règle 13 (communication de renseignements) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

2. Chaque État membre fournit à la Commission et aux autres États membres les coordonnées des fonctionnaires de contact visés au paragraphe 4.16 de la partie B du code ISPS ainsi que les renseignements prévus au paragraphe 4.41 de la partie B du code ISPS en cas d'expulsion d'un navire d'un port communautaire ou de refus d'y accéder.

3. Chaque État membre dresse la liste des installations portuaires concernées sur la base des évaluations de la sûreté des installations portuaires effectuées, et établit le champ d'application des mesures adoptées en application des dispositions du paragraphe 2 de la règle 2 (application aux installations portuaires desservant occasionnellement des voyages internationaux) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

Chaque État membre communique ladite liste aux autres États membres et à la Commission au plus tard le 1er juillet 2004. La Commission et tout État membre concerné sont également informés des données adéquates relatives aux mesures adoptées.

*Article 5*

**Accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté et arrangements équivalents en matière de sûreté**

1. Aux fins du présent règlement, la règle 11 (accords concernant d'autres arrangementsen matière de sûreté) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS peut également s'appliquer au trafic maritime intracommunautaire régulier effectué sur des routes fixes et utilisant des installations portuaires associées.

2. À cet effet, les États membres peuvent conclure entre eux, chacun pour ce qui le concerne, les accords bilatéraux ou multilatéraux prévus à la dite règle. Les États membres peuvent, en particulier, prendre en considération ces accords pour promouvoir le transport maritime intracommunautaire à courte distance.

Les États membres concernés notifient les accords à la Commission et fournissent des données adéquates sur les mesures afin de permettre à la Commission d'examiner si les accords compromettent le niveau de sûreté d'autres navires ou installations portuaires non couverts par les accords. Les données relatives aux mesures directement liées à la sûreté nationale, le cas échéant, peuvent être exclues de la notification à la Commission.

La Commission examine si les accords assurent un niveau de protection adéquat, notamment au regard des prescriptions du paragraphe 2 de la règle 11 SOLAS susvisée, et s'ils sont en conformité avec le droit communautaire et avec le bon fonctionnement du marché intérieur. Si les accords ne répondent pas à ces critères, la Commission prend dans les quatre mois une décision conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 3; en pareil cas, les États membres concernés les révoquent ou les adaptent en conséquence.

3. La périodicité de la révision de ces accords, prévue au paragraphe 4 de la règle 11 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, ne peut pas excéder cinq ans.

4. Les États membres peuvent adopter pour le trafic maritime national et les installations portuaires visés à l'article 3, paragraphes 2 et 3, du présent règlement, des arrangements équivalents en matière de sûreté à ceux prévus à la règle 12 (arrangements équivalents en matière de sûreté) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, à condition que ces arrangements en matière de sûreté soient au moins aussi efficaces que ceux prescrits au chapitre XI-2 de la convention SOLAS et que les dispositions obligatoires correspondantes du code ISPS.

L'État membre concerné communique à la Commission des données adéquates relatives à ces arrangements dès leur adoption, ainsi que leurs révisions périodiques, au plus tard cinq ans après la date de leur adoption ou de leur dernière révision.

Les conditions d'application de ces arrangements font l'objet des inspections de la Commission prévues par, et selon les modalités définies dans, l'article 9, paragraphes 4, 5 et 6 du présent règlement.

*Article 6*

**Fourniture des renseignements en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port d'un État membre**

1. Lorsqu'un navire, relevant des prescriptions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et du code ISPS ou de celles de l'article 3 du présent règlement, annonce son intention d'entrer dans un port d'un État membre, l'autorité de sûreté maritime compétente de cet État membre exige la fourniture des renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 (navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre gouvernement contractant) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS. Cette autorité analyse, dans la mesure nécessaire, les renseignements fournis, et applique, en tant que de besoin, les procédures prévues au paragraphe 2 de la même règle SOLAS.

2. Les renseignements visés au paragraphe 1 sont fournis:

a) au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou

b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou

c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que le port d'escale devient connu.

3. Un rapport est conservé de la procédure suivie pour chaque navire impliqué dans un incident de sûreté, tel que défini au paragraphe 1.13 de la règle 1 (définitions) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

*Article 7*

**Exemptions de la fourniture des renseignements en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port**

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des installations portuaires situées sur leur territoire de l'exigence prévue à l'article 6 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité de sûreté maritime compétente quant au port concerné,

b) pour chaque voyage effectué, les renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS sont tenus à la disposition de l'autorité de sûreté maritime compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission desdites informations à l'autorité de sûreté maritime compétente 24 heures sur 24, sans délai après en avoir reçu la demande.

2. Lorsqu'un service régulier international est exploité entre deux États membres ou plus, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres qu'une exemption soit accordée pour ce service conformément aux conditions prévues au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le privilège de l'exemption à la compagnie concernée.

4. Les États membres établissent la liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, et mettent à jour cette liste. Ils communiquent la liste et les mises à jour à la Commission et à tout État membre concerné.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, un État membre peut, pour des raisons de sûreté et au cas par cas, demander la fourniture des informations visées au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, préalablement à l'entrée dans un port.

*Article 8*

**Contrôles de sûreté dans les ports d'un État membre**

1. Le contrôle de certificat, tel que défini au paragraphe 1.1 de la règle 9 (contrôle des navires au port) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, est effectué au port soit par l'autorité de sûreté maritime compétente définie à l'article 2, paragraphe 7, du présent règlement, soit par les inspecteurs définis à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 95/21/CE.

2. Lorsque l'agent effectuant le contrôle de certificat visé au paragraphe 1 a des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS ou du code ISPS, mais qu'il ne relève pas d'une autorité chargée dans cet État membre de mettre en œuvre les mesures prévues aux paragraphes 1.2 et 1.3 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime de la convention SOLAS, il en réfère sans délai à ladite autorité.

*Article 9*

**Mise en œuvre et contrôle de conformité**

1. Les États membres s'acquittent des tâches d'administration et de contrôle requises par les dispositions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et du code ISPS. Ils s'assurent que tous les moyens nécessaires sont alloués et effectivement fournis pour la mise en œuvre des dispositions du présent règlement.

2. Les États membres désignent un point de contact pour la sûreté maritime au plus tard le 1er juillet 2004.

3. Chaque État membre adopte un programme national de mise en œuvre du présent règlement.

4. Six mois après la date d'application des mesures pertinentes visées à l'article 3, la Commission, en coopération avec le point de contact visé au paragraphe 2, commence à effectuer des inspections, y compris les inspections d'un échantillon approprié d'installations portuaires et de compagnies concernées, pour contrôler la mise en œuvre du présent règlement par les États membres. Ces inspections prennent en compte les informations fournies par le point de contact visé au paragraphe 2, notamment les rapports de contrôle. Les modalités de ces inspections sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

5. Les agents mandatés par la Commission pour effectuer ces inspections conformément au paragraphe 4 produisent, avant de s'acquitter de leur tâche, une autorisation écrite émanant de la Commission et spécifiant la nature et le but de l'inspection, ainsi que la date à laquelle elle est censée débuter. En temps utile avant les inspections, la Commission informe les États membres concernés par les inspections.

L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.

6. La Commission communique les rapports d'inspection à l'État membre concerné, qui, dans les trois mois suivant leur réception, notifie des données adéquates sur les mesures prises pour remédier aux éventuelles défaillances. Le rapport et la liste des mesures prises sont transmis au comité visé à l'article 11, paragraphe 1.

*Article 10*

**Incorporation de modifications aux instruments internationaux**

1. Les instruments internationaux applicables visés à l'article 2, qui sont mis en œuvre conformément à l'article 3, paragraphe 1, sont ceux qui sont entrés en vigueur et sont assortis de leurs modifications les plus récentes, à l'exception des modifications exclues du champ d'application du présent règlement et découlant de la procédure de vérification de la conformité établie au paragraphe 5.

2. L'incorporation de modifications des instruments internationaux visés à l'article 2, eu égard aux navires opérant sur des services intérieurs et aux installations portuaires les desservant auxquels le présent règlement s'applique, dans la mesure où ces modifications constituent une mise à jour technique des dispositions de la convention SOLAS et du code ISPS, est décidée conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2. La procédure de vérification de la conformité établie au paragraphe 5 n'est pas d'application dans ces cas.

3. Conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, des dispositions peuvent être adoptées pour définir des procédures harmonisées en vue de l'application des dispositions obligatoires du code ISPS, sans extension du champ d'application du présent règlement.

4. Aux fins du présent règlement et pour réduire les risques de conflits entre la législation maritime de la Communauté et les instruments internationaux, les États membres et la Commission coopèrent, au moyen de réunions de coordination et/ou d'autres moyens appropriés, pour arrêter, le cas échéant, une position ou une approche communes au sein des enceintes internationales compétentes.

5. Une procédure de vérification de la conformité est instituée afin d'exclure du champ d'application du présent règlement toute modification d'un instrument international dans les seuls cas où, sur la base d'une évaluation de la Commission, il existe un risque manifeste que cette modification abaisse le niveau de la sûreté maritime ou soit incompatible avec la législation communautaire.

La procédure de vérification de la conformité ne peut être mise en œuvre que pour apporter des modifications au présent règlement dans les domaines expressément couverts par la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, et dans le cadre strict de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

6. Dans les circonstances visées au paragraphe 5, la procédure de vérification de la conformité est engagée par la Commission, qui, le cas échéant, peut agir à la demande d'un État membre.

La Commission soumet au comité institué à l'article 11, paragraphe 1, sans délai après l'adoption d'une modification à un instrument international, une proposition de mesures visant à exclure la modification en cause du champ d'application du présent règlement.

La procédure de vérification de la conformité comprenant, le cas échéant, les procédures établies à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est achevée au moins un mois avant l'expiration de la période prévue internationalement pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou la date envisagée pour l'entrée en vigueur de cette modification.

7. En cas de risque visé au paragraphe 5, premier alinéa, les États membres s'abstiennent, au cours de la période de la procédure de vérification de la conformité, de toute initiative visant à incorporer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification à l'instrument international concerné.

8. Toutes les modifications pertinentes des instruments internationaux incorporées dans la législation maritime de la Communauté, conformément aux paragraphes 5 et 6, sont publiées, pour information, au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 11*

**Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 6 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Les périodes prévues à l'article 6, points b) et c) respectivement, de la décision 1999/468/CE sont fixées à un mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 12*

**Confidentialité**

En application du présent règlement, la Commission, conformément aux dispositions de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur [1], adopte des mesures appropriées pour protéger les informations soumises aux exigences de confidentialité auxquelles elle a accès ou qui lui sont communiquées par les États membres.

Les États membres adoptent des mesures équivalentes conformément à leurs législations nationales correspondantes.

Le personnel en charge des inspections de sûreté ou du traitement des informations confidentielles en relation avec le présent règlement doit être soumis à une évaluation adéquate de son niveau en matière de sûreté par l'État membre dont il est ressortissant.

*Article 13*

**Diffusion de l'information**

1. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents prévu par le règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission [2], les rapports d'inspection et les réponses des États membres visés à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphes 2 et 4 et à l'article 9, paragraphe 6, sont confidentiels et non publiés. Ces documents sont exclusivement accessibles aux autorités compétentes, qui ne les communiquent qu'aux parties intéressées sur une base de besoin d'en connaître, conformément aux règles nationales applicables pour la diffusion des informations sensibles.

2. Les États membres accordent, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale applicable, un traitement confidentiel aux informations provenant des rapports d'inspection et des réponses des États membres lorsqu'elles concernent d'autres États membres.

3. Dans le cas où il n'est pas clair que les rapports d'inspection et les réponses doivent être ou non divulguées, les États membres ou la Commission consultent l'État membre concerné.

*Article 14*

**Sanctions**

Les États membres veillent à ce que des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives soient instituées en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement.

[1] JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.
[2] JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

*Article 15*

**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 1er juillet 2004, à l'exception des dispositions de l'article 3, paragraphe 2 et 3, et de l'article 9, paragraphe 4,qui entrent en vigueur aux dates prévues par lesdits articles et sont applicables à partir des dates y prévues.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 31 mars 2004.

| *Par le Parlement européen* | *Par le Conseil* |
|---|---|
| *Le président* | *Le président* |
| P. COX | D. ROCHE |

*ANNEXE I*

**AMENDEMENTS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE**

«CHAPITRE XI-2

**MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME**

Règle 1

**Définitions**

1 Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire:

.1 Vraquier désigne un vraquier tel que défini à la règle IX/1.6.

.2 Navire-citerne pour produits chimiques désigne un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle VII/8.2.

.3 Transporteur de gaz désigne un transporteur de gaz tel que défini à la règle VII/11.2.

.4 Engin à grande vitesse désigne un engin tel que défini à la règle X/1.2.

.5 Unité mobile de forage au large désigne une unité mobile de forage au large propulsée par des moyens mécaniques, telle que définie à la règle IX/1, qui n'est pas en station.

.6 Pétrolier désigne un pétrolier tel que défini à la règle II-1/2.12.

.7 Compagnie désigne une compagnie telle que définie à la règle IX/1.

.8 Interface navire/port désigne les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.

.9 Installation portuaire désigne un emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas.

.10 Activité de navire à navire désigne toute activité qui ne dépend pas d'une installation portuaire et qui fait intervenir le transfert de marchandises ou de personnes d'un navire à un autre.

.11 Autorité désignée désigne l'organisme (ou les organismes) ou l'administration (ou les administrations) chargé(s), au sein du Gouvernement contractant, de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre concernant la sûreté des installations portuaires et l'interface navire/port, du point de vue de l'installation portuaire.

.12 Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui consiste en une partie A (dont les dispositions sont obligatoires) et une partie B (dont les dispositions sont des recommandations), tel qu'adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, sous réserve que:

.1 les amendements à la partie A du Code soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément à l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe à l'exception du chapitre I, et

.2 les amendements à la partie B du Code soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur.

.13 Incident de sûreté désigne tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, y compris une unité mobile de forage au large et un engin à grande vitesse, ou d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port ou d'une activité de navire à navire.

.14 Niveau de sûreté désigne la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident de sûreté se produise.

.15 Déclaration de sûreté désigne un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface se produit et spécifiant les mesures de sûreté que chacun appliquera.

.16 Organisme de sûreté reconnu désigne un organisme ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification prescrite aux termes du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

2 Lorsqu'il est utilisé dans les règles 3 à 13, le terme "navire" comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse.

3 Lorsqu'elle est utilisée dans le présent chapitre, l'expression "tous les navires" désigne tout navire auquel s'applique le présent chapitre.

4 Lorsqu'elle est utilisée dans les règles 3, 4, 7, 10, 11, 12 et 13, l'expression "Gouvernement contractant" vise également l'autorité désignée.

Règle 2

**Application**

1 Le présent chapitre s'applique:

.1 aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux:

.1.1. navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;

.1.2. navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, et

.1.3. unités mobiles de forage au large, et

.2 aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application du présent chapitre et des sections pertinentes de la partie A du Code ISPS aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient utilisées principalement par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois desservir des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.

2.1 Les Gouvernements contractants doivent fonder les décisions qu'ils prennent en vertu du paragraphe 2 sur une évaluation de la sûreté des installations portuaires effectuée conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

2.2 Aucune décision prise par un Gouvernement contractant en vertu du paragraphe 2 ne doit compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

3 Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.

4 Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.

Règle 3

**Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté**

1 Les Administrations doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.

2 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.

Règle 4

**Prescriptions applicables aux compagnies et aux navires**

1 Les compagnies doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2 Les navires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, et ce respect doit être vérifié et certifié conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

3 Avant d'entrer ou lors de son séjour dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, un navire doit satisfaire aux prescriptions relatives au niveau de sûreté établi par ce Gouvernement contractant, si ce niveau est plus élevé que celui que l'Administration a établi pour ledit navire.

4 Les navires doivent prendre, sans retard indu, les mesures nécessaires face à tout rehaussement du niveau de sûreté.

5 Lorsqu'un navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ou lorsqu'il qui ne peut satisfaire aux prescriptions correspondant au niveau de sûreté établi par l'Administration ou par un autre Gouvernement contractant et applicable à ce navire, ce dernier doit en informer l'autorité compétente appropriée avant de se livrer à une activité quelconque d'interface navire/port ou avant d'entrer dans le port, selon l'événement qui se produira le premier.

Règle 5

**Responsabilité spécifique des compagnies**

La compagnie doit veiller à ce que le capitaine ait à bord, à tout moment, des renseignements permettant aux fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant d'établir:

.1 la personne qui est chargée de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes actuellement employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire;

.2 la personne qui est chargée de décider de l'emploi du navire, et

.3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou de chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties.

Règle 6

**Système d'alerte de sûreté du navire**

1 Tous les navires doivent être pourvus d'un système d'alerte de sûreté du navire, comme suit:

.1 navires construits le 1er juillet 2004 ou après cette date;

.2 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, construits avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2004;

.3 pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2004, et

.4 autres navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et unités mobiles de forage au large construits avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2006.

2. Lorsqu' il est activé, le système d'alerte de sûreté du navire:

.1 doit déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'Administration, qui en l'occurrence peut inclure la compagnie, une alerte de sûreté navire-terre identifiant le navire et sa position et signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise;

.2 ne doit pas envoyer l'alerte de sûreté à d'autres navires;

.3 ne doit pas donner l'alarme à bord du navire, et

.4 doit continuer l'alerte de sûreté jusqu'à ce qu'elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

3 Le système d'alerte de sûreté du navire doit:

.1 pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins, et

.2 satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation;

4 Les commandes du système d'alerte de sûreté du navire doivent être conçues de manière à empêcher le déclenchement par inadvertance de l'alerte de sûreté du navire.

5 Il peut être satisfait aux prescriptions relatives au système d'alerte de sûreté du navire en utilisant l'installation radioélectrique installée aux fins du respect des prescriptions du chapitre IV, sous réserve que toutes les prescriptions de la présente règle soient observées.

6 Lorsqu'une Administration reçoit notification d'une alerte de sûreté du navire, elle doit immédiatement en informer l'État (les États) à proximité duquel (desquels) le navire est actuellement exploité.

7 Lorsqu'un Gouvernement contractant reçoit notification d'une alerte de sûreté d'un navire qui n'est pas autorisé à battre son pavillon, il doit immédiatement en informer l'Administration intéressée et, selon le cas, l'État ou les États à proximité duquel ou desquels le navire est actuellement exploité.

Règle 7

**Menaces contre les navires**

1 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale.

2 Les Gouvernements contractants doivent fournir un point de contact par l'intermédiaire duquel ces navires peuvent solliciter des conseils ou une assistance et auxquels ils peuvent signaler tout problème de sûreté que pourraient susciter d'autres navires, mouvements ou communications.

3 Lorsqu'un risque d'attaque a été déterminé, le Gouvernement contractant intéressé doit informer les navires concernés et leur Administration:

.1 du niveau de sûreté actuel;

.2 de toutes mesures de sûreté qui devraient être mises en place par les navires concernés pour se protéger contre l'attaque, conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS, et

.3 des mesures de sûreté que l'État côtier a décidé de mettre en place, lorsqu'il y a lieu.

Règle 8

**Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire**

1 Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affréteur ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces décisions comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par un Gouvernement contractant) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou autres engins de transport fermés.

2 Si, selon le jugement professionnel du capitaine, un conflit entre des prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont nécessaires pour préserver la sécurité du navire. Dans de pareils cas, le capitaine peut appliquer des mesures de sûreté temporaires et il doit en informer immédiatement l'Administration et, si cela est approprié, le Gouvernement contractant dans le port duquel le navire est exploité ou a l'intention d'entrer. De telles mesures de sûreté temporaires prises en vertu de la présente règle doivent, dans toute la mesure du possible, correspondre au niveau de sûreté en vigueur. Lorsque de tels cas sont identifiés, l'Administration doit veiller à ce que pareils conflits soient résolus et que la possibilité qu'ils se reproduisent soit réduite au minimum.

Règle 9

**Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions**

1 Contrôle des navires au port

1.1 Aux fins du présent chapitre, tout navire auquel le présent chapitre s'applique est soumis à un contrôle, lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Gouvernement contractant, par des fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, lesquels peuvent être les mêmes fonctionnaires que ceux qui sont chargés d'exécuter les fonctions décrites à la règle I/19. Un tel contrôle doit se limiter à vérifier la présence à bord d'un certificat international de sûreté du navire ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, délivré en vertu des dispositions du Code ISPS (le Certificat), lequel, s'il est valable, doit être accepté sauf s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

1.2 S'il existe de telles raisons, ou lorsqu'un certificat valable n'est pas présenté alors qu'il est exigé, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant doivent imposer une ou plusieurs des mesures de contrôle à l'égard du navire en question prévues au paragraphe 1.3. Toute mesure ainsi imposée doit être proportionnée, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

1.3 Ces mesures de contrôle consistent à inspecter le navire, à retarder ou retenir le navire, à restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port, ou à expulser le navire du port. De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

2 Navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant

2.1 Aux fins du présent chapitre, un Gouvernement contractant peut exiger que les navires ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournissent aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions du présent chapitre avant leur entrée dans un port dans le but d'éviter d'avoir à imposer des mesures de contrôle ou prendre des dispositions, les renseignements ci-après concernant:

.1 le fait que le navire possède un certificat en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré ce certificat;

.2 le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;

.3 le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;

.4 les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;

.5 le maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3, ou

.6 d'autres renseignements pratiques relatifs à la sûreté (à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

Si le Gouvernement contractant en fait la demande, le navire ou la compagnie doit fournir une confirmation, jugée acceptable par ce Gouvernement contractant, des renseignements prescrits ci-dessus.

2.2 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés au paragraphe 2.1 aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrée au port.

2.3 Le navire doit conserver un dossier des renseignements visés au paragraphe 2.1 pour la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires.

2.4 Si, après avoir reçu les renseignements énumérés au paragraphe 2.1, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant du port dans lequel le navire a l'intention d'entrer ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ces fonctionnaires doivent chercher à établir une communication avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de rectifier la non-conformité. Si une telle communication n'entraîne pas de rectification, ou si ces fonctionnaires ont par ailleurs des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre à l'égard du navire les dispositions prévues au paragraphe 2.5. De telles dispositions doivent être proportionnées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2.5 Ces dispositions sont les suivantes:

.1 obligation de rectifier la non-conformité;

.2 obligation imposée au navire de se rendre à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de ce gouvernement contractant;

.3 inspection du navire, lorsque celui-ci se trouve dans la mer territoriale du Gouvernement contractant dans le port duquel il a l'intention d'entrer, ou

.4 refus d'entrée au port.

Avant de prendre de telles dispositions, le Gouvernement contractant doit informer le navire de ses intentions. Lorsqu'il a connaissance de ces renseignements, le capitaine peut changer d'avis et décider de ne plus entrer au port. Dans ce cas, la présente règle ne s'applique pas.

3. Dispositions supplémentaires

3.1 Dans le cas où:

.1 une mesure de contrôle, autre qu'une mesure administrative ou corrective de moindre portée, visée au paragraphe 1.3, est imposée, ou

.2 l'une quelconque des dispositions visées au paragraphe 2.5 est prise, un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement contractant doit en informer immédiatement par écrit l'Administration en spécifiant les mesures de contrôle qui ont été imposées ou les dispositions qui ont été prises ainsi que leurs motifs. Le Gouvernement contractant qui impose les mesures de contrôle ou prend des dispositions doit également notifier à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire concerné ainsi qu'à l'Organisation que de telles mesures de contrôle ont été imposées ou de telles dispositions prises.

3.2 Lorsque l'entrée au port est refusée ou que le navire est expulsé du port, les autorités de l'État du port devraient communiquer les faits pertinents aux autorités de l'État des ports d'escale suivants pertinents, s'ils sont connus, ainsi qu'aux autorités de tout autre État côtier pertinent, en tenant compte des directives que doit élaborer l'Organisation. Le caractère confidentiel et la protection des renseignements communiqués doivent être garantis.

3.3. Le refus d'entrée au port, en vertu des paragraphes 2.4 et 2.5, ou l'expulsion du port, en vertu des paragraphes 1.1 à 1.3, ne doivent être imposés que lorsque les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes ou des navires ou autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace.

3.4 Les mesures de contrôle visées au paragraphe 1.3 et les dispositions visées au paragraphe 2.5 ne doivent être imposées, en vertu de la présente règle, qu'en attendant que la non-conformité les ayant entraînées ait été rectifiée de manière jugée satisfaisante par le Gouvernement contractant, compte tenu des mesures proposées par le navire ou l'Administration, le cas échéant.

3.5 Lorsque les Gouvernements contractants exercent un contrôle en vertu du paragraphe 1 ou prennent des dispositions en vertu du paragraphe 2:

.1 tout doit être mis en œuvre pour éviter qu'un navire soit indûment retenu ou retardé. Si un navire a été indûment retenu, ou retardé, par suite de l'exercice de ce contrôle, il a droit à réparation pour les pertes ou préjudices subis, et

.2 l'accès nécessaire au navire ne doit pas être empêché dans des cas d'urgence ou pour des raisons humanitaires et aux fins de la sûreté.

Règle 10

**Prescriptions applicables aux installations portuaires**

1 Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2 Les Gouvernements contractants ayant sur leur territoire une ou des installations portuaires auxquelles la présente règle s'applique doivent veiller à ce que:

.1 des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées, revues et approuvées conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS, et

.2 des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, revus, approuvés et mis en oeuvre conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

3. Les Gouvernements contractants doivent spécifier et communiquer les mesures à prendre en considération dans un plan de sûreté de l'installation portuaire eu égard aux divers niveaux de sûreté, notamment lorsque la soumission d'une déclaration de sûreté sera exigée.

Règle 11

**Accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté**

1 Les Gouvernements contractants peuvent, dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, conclure par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Gouvernements contractants concernant d'autres arrangements en matière de sûreté visant des voyages internationaux courts effectués sur des routes fixes entre des installations portuaires situées sur leurs territoires.

2 Ces accords ne doivent pas compromettre le niveau de sûreté des autres navires ou des installations portuaires qui ne sont pas visés par l'accord.

3 Aucun navire visé par un tel accord ne doit se livrer à des activités de navire à navire avec un navire qui n'est pas visé par l'accord.

4 Ces accords doivent être régulièrement passés en revue, compte tenu de l'expérience acquise ainsi que de tout changement des circonstances particulières ou de l'évaluation des menaces pour la sûreté des navires, des installations portuaires ou des routes visés par l'accord.

Règle 12

**Arrangements équivalents en matière de sûreté**

1 Une Administration peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires autorisés à battre son pavillon, à mettre en œuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. L'Administration qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.

2 Dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, un Gouvernement contractant peut autoriser une installation portuaire donnée ou un groupe d'installations portuaires situées sur son territoire, autres que celles qui sont visées par un accord conclu en vertu de la règle 11, à mettre en œuvre des mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. Le Gouvernement contractant qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.

Règle 13

**Communication de renseignements**

1 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004, et faire connaître pour l'information des compagnies et des navires:

.1 les noms et les coordonnées de leur(s) autorité(s) nationale(s) responsable(s) de la sûreté des navires et des installations portuaires;

.2 les lieux situés sur leur territoire qui sont couverts par les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés;

.3 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir les alertes de sûreté navire-terre visées à la règle 6.2.1 et pour y donner suite;

.4 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir des communications émanant de Gouvernements contractants qui exercent les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont visées à la règle 9.3.1 et pour y donner suite, et

.5 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour fournir des conseils ou une assistance aux navires et auxquels les navires peuvent signaler tous problèmes de sûreté visés à la règle 7.2; et par la suite, mettre à jour ces renseignements au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

2 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004, les noms et les coordonnées de tout organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en leur nom ainsi que les détails de la responsabilité spécifique de ces organismes et des conditions de leur habilitation. Ces renseignements doivent être mis à jour au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

3 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004, une liste indiquant les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation, et communiquer ensuite les renseignements voulus lorsque l'un quelconque des changements ci-après se produit:

.1 des changements du lieu ou des lieux couverts par un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé doivent être introduits ou ont été introduits. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer les changements du lieu ou des lieux couverts par le plan et la date à laquelle ces changements doivent être introduits ou ont été mis en œuvre;

.2 un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, inclus antérieurement dans la liste soumise à l'Organisation, doit être retiré ou a été retiré. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer la date à laquelle le retrait prendra effet ou a été mis en œuvre. Les renseignements de ce type doivent être communiqués à l'Organisation dès que possible, et

.3 des adjonctions doivent être apportées à la liste des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer le ou les lieux couverts par le plan et la date d'approbation.

4 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, à des intervalles de cinq ans après le 1er juillet 2004, une liste révisée et mise à jour indiquant tous les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation (ainsi que la date d'approbation des modifications apportées au plan). Cette liste révisée remplacera tous les renseignements communiqués à l'Organisation en application du paragraphe 3 au cours des cinq années précédentes.

5 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation les renseignements concernant la conclusion d'un accord en vertu de la règle 11. Les renseignements communiqués doivent comporter:

.1 les noms des Gouvernements contractants qui ont conclu l'accord;

.2 les installations portuaires et les routes fixes visées par l'accord;

.3 la fréquence à laquelle l'accord est passé en revue;

.4 la date d'entrée en vigueur de l'accord, et

.5 les consultations qui ont éventuellement eu lieu avec d'autres Gouvernements contractants;

et les Gouvernements contractants doivent ensuite communiquer à l'Organisation, dans les meilleurs délais, les renseignements concernant la modification ou la cessation d'un accord.

6 Tout Gouvernement contractant qui autorise, en vertu des dispositions de la règle 12, des arrangements équivalents en matière de sûreté à l'égard d'un navire autorisé à battre son pavillon ou à l'égard d'une installation portuaire située sur son territoire, doit en communiquer les détails à l'Organisation.

7 L'Organisation doit diffuser les renseignements qui lui sont communiqués en application du paragraphe 3 aux autres Gouvernements contractants sur demande.»

*ANNEXE II*

**«CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES**

PRÉAMBULE

1. La Conférence diplomatique sur la sûreté maritime qui s'est tenue à Londres en décembre 2002 a adopté les nouvelles dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du présent Code qui visent à renforcer la sûreté maritime. Ces nouvelles prescriptions constituent le cadre international par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

2. À la suite des événements dramatiques du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (l'Organisation) avait décidé à l'unanimité, à sa vingt-deuxième session, tenue en novembre 2001, d'élaborer de nouvelles mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires en vue de leur adoption par une conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dénommée la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime) en décembre 2002. Le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation (MSC) avait été chargé de procéder aux préparatifs de la Conférence diplomatique en se fondant sur les documents soumis par les États Membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation.

3. Afin d'accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures de sûreté appropriées, le MSC avait constitué, à sa première session extraordinaire, tenue aussi en novembre 2001, un groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime. Le Groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime a tenu sa première réunion en février 2002 et il a rendu compte des résultats de ses délibérations au MSC, qui les a examinés à sa soixante-quinzième session, en mai 2002, et a créé un groupe de travail ad hoc chargé d'élaborer plus avant les propositions faites. À sa soixante-quinzième session, le MSC a examiné le rapport de ce groupe de travail et a recommandé que le Groupe de travail intersessions du MSC se réunisse à nouveau en septembre 2002 pour faire avancer les travaux. À sa soixante-seizième session, le MSC a examiné les résultats de la session de septembre 2002 du Groupe de travail intersessions ainsi que les travaux complémentaires effectués par le Groupe de travail du MSC pendant la soixante-seizième session du MSC en décembre 2002, immédiatement avant la Conférence diplomatique, et il a approuvé la version définitive des projets de textes devant être soumis à l'examen de la Conférence diplomatique.

4. La Conférence diplomatique, tenue du 9 au 13 décembre 2002, a aussi adopté des amendements aux dispositions existantes de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) visant à accélérer l'application de la prescription concernant l'installation de systèmes d'identification automatique et elle a adopté de nouvelles règles à inclure dans le chapitre XI-1 de la Convention SOLAS de 1974 portant sur l'inscription du numéro d'identification du navire et la présence à bord d'une fiche synoptique continue. La Conférence diplomatique a aussi adopté un certain nombre de résolutions de la Conférence portant, notamment, sur la mise en œuvre et la révision du présent Code, la coopération technique et les travaux à entreprendre en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation mondiale des douanes. Il a été reconnu qu'il pourrait être nécessaire de réexaminer et de modifier certaines des nouvelles dispositions concernant la sûreté maritime lorsque les travaux de ces deux Organisations auraient été achevés.

5. Les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 et du présent Code s'appliquent aux navires et aux installations portuaires. Il a été décidé d'élargir la portée de la Convention SOLAS de 1974 aux installations portuaires car il s'agissait du moyen le plus rapide de garantir que les mesures de sûreté nécessaires entrent en vigueur et prennent effet promptement. Il a toutefois été décidé que les dispositions concernant les installations portuaires se limiteraient à la seule interface navire/port. La question plus large de la sûreté des zones portuaires ferait l'objet d'autres travaux communs entre l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du Travail. Il a aussi été décidé que les dispositions ne devraient pas s'étendre à l'intervention proprement dite face à une attaque, ni aux activités nécessaires de remise en ordre à la suite d'une attaque.

6. On a pris soin, en rédigeant les dispositions, de veiller à ce qu'elles soient compatibles avec les dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

7. Les dispositions représentent un changement important d'attitude de la part du secteur maritime international face à la question de la sûreté dans le secteur des transports maritimes. Il est reconnu qu'elles pourraient imposer un fardeau additionnel non négligeable à certains Gouvernements contractants. L'importance de la coopération technique pour aider les Gouvernements contractants à mettre en œuvre les dispositions est pleinement reconnue.

8. Pour garantir la mise en œuvre des dispositions, il faudra que tous ceux qui s'occupent de navires et d'installations portuaires ou qui les utilisent, y compris le personnel des navires, le personnel portuaire, les passagers, les chargeurs, les sociétés de gestion des navires et des ports et les responsables de la sûreté au sein des autorités nationales et locales s'entendent et coopèrent en permanence de manière efficace. Les pratiques et procédures existantes devront être revues et modifiées si elles n'assurent pas un niveau de sûreté approprié. Aux fins de renforcer la sûreté maritime, des responsabilités supplémentaires devront être assumées par le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire et par les autorités nationales et locales.

9. Il faudrait tenir compte des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code pour mettre en oeuvre les dispositions en matière de sûreté énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans la partie A du présent Code. Il est toutefois reconnu que l'application des recommandations peut varier en fonction de la nature de l'installation portuaire et de celle du navire, du service qu'il assure et/ou de sa cargaison.

10. Aucune disposition du présent Code ne doit être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et droits fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes et aux réfugiés, y compris la Déclaration de l'Organisation internationale du Travail sur les principes fondamentaux et les droits au travail, ainsi que les normes internationales concernant les travailleurs maritimes et portuaires.

11. Reconnaissant que la Convention visant à faciliter le trafic maritime, 1965, telle que modifiée, dispose que les étrangers membres de l'équipage doivent être autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, sous réserve que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public, les Gouvernements contractants devraient, lorsqu'ils approuvent les plans de sûreté des navires et les plans de sûreté des installations portuaires, tenir dûment compte du fait que le personnel du navire vit et travaille à bord du navire et a besoin de congés à terre et d'avoir accès aux services sociaux pour gens de mer basés à terre, y compris à des soins médicaux.

PARTIE A

## PRESCRIPTIONS OBLIGATOIRES CONCERNANT LES DISPOSITIONS DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 **Introduction**

La présente partie du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires contient les dispositions obligatoires auxquelles il est fait référence dans le chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

1.2 **Objectifs**

Les objectifs du présent Code sont les suivants:

.1 établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international;

.2 établir les rôles et responsabilités respectifs des Gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime;

.3 garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté;

.4 prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté, et

.5 donner l'assurance que des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place.

1.3 **Prescriptions fonctionnelles**

En vue de réaliser ses objectifs, le Code incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles. Celles-ci comprennent, sans toutefois s'y limiter, les fonctions suivantes:

.1 rassembler et évaluer des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et échanger ces renseignements avec les Gouvernements contractants appropriés;

.2 exiger le maintien de protocoles de communication à l'intention des navires et des installations portuaires;

.3 empêcher l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires et à leurs zones d'accès restreint;

.4 empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et dans les installations portuaires;

.5 offrir un moyen de donner l'alerte pour réagir aux menaces contre la sûreté ou à des incidents de sûreté;

.6 exiger des plans de sûreté du navire et de l'installation portuaire établis à partir des évaluations de la sûreté, et

.7 exiger une formation, un entraînement et des exercices pour garantir la familiarisation avec les plans et procédures de sûreté.

2 DÉFINITIONS

2.1 Aux fins de la présente partie, sauf disposition expresse contraire:

.1 Convention désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

.2 Règle désigne une règle de la Convention.

.3 Chapitre désigne un chapitre de la Convention.

.4 Plan de sûreté du navire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté.

.5 Plan de sûreté de l'installation portuaire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté.

.6 Agent de sûreté du navire désigne la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

.7 Agent de sûreté de la compagnie désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.

.8 Agent de sûreté de l'installation portuaire désigne la personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

.9 Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.

.10 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.

.11 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.

2.2 Le terme “navire”, lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1.

2.3 L'expression “Gouvernement contractant” utilisée dans un contexte en rapport avec une installation portuaire, lorsqu'elle figure dans les sections 14 à 18, constitue aussi une référence à l'autorité désignée.

2.4 Les termes et expressions pour lesquels aucune définition n'est donnée dans la présente partie ont le sens qui leur est donné aux chapitres I et XI-2 de la Convention.

## 3 APPLICATION

3.1 Le présent Code s'applique:

.1 aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux:

.1 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;

.2 navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, et

.3 unités mobiles de forage au large, et

.2 aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

3.2 Nonobstant les dispositions de la section 3.1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application de la présente partie du Code aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient principalement utilisées par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois fournir des services à des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.

3.2.1 Les Gouvernements contractants doivent fonder leur décision, prise en vertu de la section 3.2, sur une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire effectuée conformément à la présente partie du Code.

3.2.2 Toute décision prise par un Gouvernement contractant en vertu de la section 3.2 ne doit pas compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code.

3.3 Le présent Code ne s'applique pas ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.

3.4 Les sections 5 à 13 et 19 de la présente partie s'appliquent aux compagnies et aux navires de la manière spécifiée à la règle XI-2/4.

3.5 Les sections 5 et 14 à 18 de la présente partie s'appliquent aux installations portuaires de la manière spécifiée à la règle XI-2/10.

3.6 Aucune disposition du présent Code ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.

4 RESPONSABILITÉS DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS

4.1 Sous réserve des dispositions des règles XI-2/3 et XI-2/7, les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et donner des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté. Des niveaux de sûreté supérieurs dénotent une probabilité accrue de survenance d'un incident de sûreté. Les facteurs à prendre en considération pour l'établissement du niveau de sûreté approprié comprennent notamment:

.1 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est crédible;

.2 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est corroborée;

.3 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est spécifique ou imminente, et

.4 les conséquences potentielles de l'incident de sûreté.

4.2 Les Gouvernements contractants, lorsqu'ils établissent le niveau de sûreté 3, doivent diffuser, si nécessaire, des consignes appropriées et fournir des renseignements liés à la sûreté aux navires et aux installations portuaires susceptibles d'être touchés.

4.3 Les Gouvernements contractants peuvent déléguer à un organisme de sûreté reconnu certaines des tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, à l'exception des tâches suivantes:

.1 établir le niveau de sûreté applicable;

.2 approuver une évaluation de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée;

.3 identifier les installations portuaires qui seront appelées à désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire;

.4 approuver un plan de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuvé;

.5 exercer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application de la règle XI-2/9, et

.6 établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.

4.4 Les Gouvernements contractants doivent, dans la mesure où ils le jugent approprié, mettre à l'épreuve les plans de sûreté du navire ou de l'installation portuaire qu'ils ont approuvés ou, dans le cas des navires, les plans qui ont été approuvés en leur nom, ou les amendements à ces plans, pour vérifier leur efficacité.

5. DÉCLARATION DE SÛRETÉ

5.1 Les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.

5.2 Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque:

.1 le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface;

.2 il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages;

.3 il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation portuaire, selon le cas;

.4 le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, ou

.5 le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé.

5.3 L'installation portuaire ou le ou les navires, selon le cas, doivent accuser réception des demandes de déclaration de sûreté pertinentes faites en vertu de la présente section.

5.4 La déclaration de sûreté doit être remplie par:

.1 le capitaine ou l'agent de sûreté du navire pour le compte du ou des navire(s), et, s'il y a lieu,

.2 l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si le Gouvernement contractant en décide autrement, une autre entité responsable de la sûreté à terre, pour le compte de l'installation portuaire.

5.5 La déclaration de sûreté doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

5.6 Les Gouvernements contractants doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les installations portuaires situées sur leur territoire.

5.7 Les Administrations doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les navires autorisés à battre leur pavillon.

6 OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE

6.1 La compagnie doit veiller à ce que le plan de sûreté du navire contienne un énoncé clair mettant l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant, selon que de besoin.

6.2 La compagnie doit veiller à ce que l'agent de sûreté de la compagnie, le capitaine et l'agent de sûreté du navire bénéficient de l'appui nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités conformément au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code.

7. SÛRETÉ DU NAVIRE

7.1 Un navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants, comme il est indiqué ci-dessous.

7.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées, par le biais de mesures appropriées, à bord de tous les navires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté:

.1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;

.2 contrôler l'accès au navire;

.3 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets;

.4 surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès;

.5 surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du navire;

.6 superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord, et

.7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

7.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

7.4 Au niveau de sûreté 3, des mesures de protection spéciales supplémentaires, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

7.5 Chaque fois que l'Administration établit un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception des consignes concernant le changement de niveau de sûreté.

7.6 Avant d'entrer dans un port ou quand il se trouve dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui a établi un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception de cette consigne et confirmer à l'agent de sûreté de l'installation portuaire qu'il a commencé à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire et dans le cas du niveau de sûreté 3, dans les consignes diffusées par le Gouvernement contractant qui a établi le niveau de sûreté 3. Le navire doit signaler les difficultés éventuelles que pose leur mise en oeuvre. Dans ce cas, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et coordonner les mesures appropriées.

7.7 Si un navire est tenu par l'Administration d'établir, ou a déjà établi, un niveau de sûreté supérieur à celui qui a été établi pour le port dans lequel il a l'intention d'entrer ou dans lequel il se trouve déjà, ce navire doit en informer, sans tarder, l'autorité compétente du Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

7.7.1 Dans ce cas, l'agent de sûreté du navire doit rester en liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et coordonner les mesures appropriées, si nécessaire.

7.8 Une Administration qui demande aux navires autorisés à battre son pavillon d'établir un niveau de sûreté 2 ou 3 dans un port d'un autre Gouvernement contractant doit en informer ce gouvernement contractant sans tarder.

7.9 Lorsque les Gouvernements contractants établissent des niveaux de sûreté et veillent à ce que des renseignements sur le niveau de sûreté soient fournis aux navires qui sont exploités dans leur mer territoriale ou qui ont fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces navires doivent être invités à rester vigilants et à communiquer immédiatement à leur Administration et à tous les États côtiers voisins tous renseignements portés à leur attention qui risqueraient de compromettre la sûreté maritime dans la zone.

7.9.1 Lorsqu'il informe ces navires du niveau de sûreté applicable, un Gouvernement contractant doit, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, informer également ces navires de toute mesure de sûreté qu'ils devraient prendre et, le cas échéant, des mesures qui ont été prises par le Gouvernement contractant pour fournir une protection contre la menace.

## 8. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DU NAVIRE

8.1 L'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et d'actualisation du plan de sûreté du navire.

8.2 L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à ce que l'évaluation de la sûreté du navire soit effectuée par des personnes ayant les qualifications voulues pour procéder à une estimation de la sûreté d'un navire, conformément à la présente section et compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

8.3 Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut effectuer l'évaluation de sûreté du navire d'un navire particulier.

8.4 L'évaluation de la sûreté du navire doit comprendre une étude de sûreté sur place et, au moins, les éléments suivants:

.1 identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes;

.2 identification et évaluation des opérations essentielles de bord qu'il est important de protéger;

.3 identification des menaces éventuelles contre les opérations essentielles de bord et probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté et de leur donner un ordre de priorité, et

.4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

8.5 L'évaluation de la sûreté du navire doit être étayée par des documents, être examinée, acceptée et conservée par la compagnie.

9 PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE

9.1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la présente partie du Code.

9.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté du navire d'un navire particulier.

9.2 L'Administration peut confier l'examen et l'approbation des plans de sûreté du navire, ou des amendements à un plan précédemment approuvé, à des organismes de sûreté reconnus.

9.2.1 Dans ce cas, l'organisme de sûreté reconnu chargé d'examiner et d'approuver un plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, ne doit pas avoir participé à la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire ni à la préparation du plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, devant faire l'objet de l'examen.

9.3 Tout plan de sûreté du navire, ou tout amendement à un plan approuvé précédemment, qui est soumis aux fins d'approbation doit être accompagné de l'évaluation de la sûreté sur la base de laquelle il a été mis au point.

9.4 Un tel plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code et être rédigé dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie. Le plan doit porter au moins sur ce qui suit:

.1 les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée;

.2 l'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones;

.3 des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire;

.4 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port;

.5 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que les Gouvernements contractants peuvent donner au niveau de sûreté 3;

.6 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;

.7 les tâches du personnel du navire auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel du navire concernant les aspects liés à la sûreté;

.8 des procédures d'audit des activités liées à la sûreté;

.9 des procédures concernant la formation, les entraînements et les exercices liés au plan;

.10 des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des installations portuaires;

.11 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;

.12 des procédures de notification des incidents de sûreté;

.13 l'identification de l'agent de sûreté du navire;

.14 l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;

.15 des procédures visant à garantir l'inspection, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien de tout matériel de sûreté prévu à bord;

.16 la fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage de tout matériel de sûreté prévu à bord;

.17 l'identification des endroits où sont installées les commandes du système d'alerte de sûreté du navire, et

.18 les procédures, instructions et conseils concernant l'utilisation du système d'alerte de sûreté du navire, y compris sa mise à l'essai, son déclenchement, sa neutralisation et son réenclenchement et la manière de réduire le nombre de fausses alertes.

9.4.1 Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre, ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de la compagnie ou du navire.

9.5 L'Administration doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées à un plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan approuvé sans que les amendements pertinents au plan soient approuvés par elle. Ces modifications doivent être au moins aussi efficaces que les mesures prescrites dans le chapitre XI-2 et dans la présente partie du Code.

9.5.1 La nature des modifications apportées au plan de sûreté du navire ou au matériel de sûreté qui ont été expressément approuvées par l'Administration conformément à la section 9.5 doit être expliquée dans un document indiquant clairement cette approbation. Cette approbation doit être conservée à bord du navire et doit être présentée en même temps que le Certificat de sûreté du navire (ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire). Si ces modifications sont provisoires, lorsque les mesures ou le matériel approuvés à l'origine sont rétablis, il n'est plus nécessaire de conserver à bord du navire ce document.

9.6 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

9.7 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

9.8 Les plans de sûreté du navire ne doivent pas faire l'objet d'une inspection par les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant à exécuter les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions prévues aux termes de la règle XI-2/9, sauf dans les cas prévus dans la section 9.8.1.

9.8.1 Si les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et si le seul moyen de vérifier ou de rectifier la non-conformité est de réviser les prescriptions pertinentes du plan de sûreté du navire, un accès limité aux sections du plan auquel se rapporte la non-conformité peut être accordé à titre exceptionnel mais uniquement avec l'accord du Gouvernement contractant, ou du capitaine, du navire en question. Toutefois, les dispositions du plan qui se rapportent aux sous-sections .2, .4, .5, .7, .15, .17 et .18 de la section 9.4 de la présente partie du Code sont considérées comme étant des renseignements confidentiels et ne peuvent pas faire l'objet d'une inspection sans l'accord du Gouvernement contractant intéressé.

10 REGISTRES

10.1 Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3:

.1 formation, exercices et entraînements;

.2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté;

.3 infractions aux mesures de sûreté;

.4 changements de niveau de sûreté;

.5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant;

.6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté;

.7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire;

.8 examen périodique du plan de sûreté du navire;

.9 mise en œuvre des amendements au plan, et

.10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte du sûreté du navire.

10.2 Les registres doivent être tenus dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie.

10.3 Les registres peuvent être conservés sous forme électronique. Dans ce cas, ils doivent être protégés par des procédures visant à empêcher que leurs données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

10.4 Les registres doivent être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11 AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

11.1 La compagnie doit désigner un agent de sûreté de la compagnie. Une personne désignée comme agent de sûreté de la compagnie peut agir pour un ou plusieurs navires, selon le nombre de navires et les types de navires exploités par la compagnie, sous réserve que les navires dont cette personne est responsable soient clairement identifiés. Une compagnie peut, selon le nombre de navires et les types de navires qu'elle exploite, désigner plusieurs agents de sûreté de la compagnie, sous réserve que les navires dont chaque personne est responsable soient clairement identifiés.

11.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de la compagnie comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit:

.1 formuler des avis sur les degrés de menace auxquels le navire risque d'être confronté, à l'aide d'évaluations appropriées de la sûreté et d'autres renseignements pertinents;

.2 veiller à ce que des évaluations de la sûreté du navire soient effectuées;

.3 veiller à l'élaboration, à la soumission aux fins d'approbation et puis à la mise en œuvre et au maintien du plan de sûreté du navire;

.4 veiller à ce que le plan de sûreté du navire soit modifié comme il convient pour en rectifier les lacunes et veiller à ce qu'il réponde aux besoins du navire en matière de sûreté;

.5 prendre des dispositions en vue des audits internes et des examens des activités liées à la sûreté;

.6 prendre des dispositions en vue des vérifications initiales et ultérieures du navire par l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu;

.7 veiller à ce que les défectuosités et les non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité soient rectifiées rapidement;

.8 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance;

.9 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate;

.10 veiller à l'efficacité de la communication et de la coopération entre l'agent de sûreté du navire et les agents de sûreté pertinents des installations portuaires;

.11 veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et de sécurité concordent;

.12 veiller à ce que si l'on utilise des plans de sûreté de navires de la même compagnie ou d'une flotte de navires, le plan de chaque navire reflète exactement les renseignements spécifiques à ce navire, et

.13 veiller à ce que tout autre arrangement ou tout arrangement équivalent approuvé pour un navire ou un groupe de navires donné soit mis en œuvre et maintenu.

12 AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE

12.1 Un agent de sûreté du navire doit être désigné à bord de chaque navire.

12.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté du navire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit:

.1 procéder à des inspections de sûreté régulières du navire pour s'assurer que les mesures de sûreté sont toujours appropriées;

.2 assurer et superviser la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, y compris de tout amendement apporté à ce plan;

.3 coordonner les aspects liés à la sûreté de la manutention des cargaisons et des provisions de bord avec les autres membres du personnel de bord et avec les agents de sûreté pertinents des installations portuaires;

.4 proposer des modifications à apporter au plan de sûreté du navire;

.5 notifier à l'agent de sûreté de la compagnie toutes défectuosités et non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité et mettre en œuvre toutes mesures correctives;

.6 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance à bord;

.7 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate, selon qu'il convient;

.8 notifier tous les incidents de sûreté;

.9 coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie et avec l'agent de sûreté pertinent de l'installation portuaire, et

.10 s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a.

13 FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES NAVIRES

13.1 L'agent de sûreté de la compagnie et le personnel compétent à terre doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.2 L'agent de sûreté du navire doit posséder des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.3 Le personnel de bord chargé de tâches et de responsabilités spéciales en matière de sûreté doit comprendre les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.4 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire, des installations portuaires où le navire doit faire escale et d'autres conditions pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.5 L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à la coordination et la mise en œuvre efficaces des plans de sûreté du navire en participant aux exercices à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14 SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

14.1 Une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située. Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services.

14.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées par le biais de mesures appropriées dans toutes les installations portuaires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté:

.1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire;

.2 contrôler l'accès à l'installation portuaire;

.3 surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage;

.4 surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès;

.5 superviser la manutention de la cargaison;

.6 superviser la manutention des provisions de bord, et

.7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

14.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14.4 Au niveau de sûreté 3, les autres mesures spéciales de protection spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14.4.1 En outre, au niveau de sûreté 3, les installations portuaires sont tenues de suivre et d'exécuter toutes consignes de sûreté spécifiées par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

14.5 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire a des difficultés à satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code ou à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire, et dans le cas du niveau de sûreté 3, à la suite de toutes consignes de sûreté données par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et doivent coordonner les mesures appropriées.

14.6 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire.

15 ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.

15.2 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.

15.2.1 Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.

15.3 Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

15.4 Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.

15.5 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins, les éléments suivants:

.1 identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger;

.2 identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité;

.3 identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité, et

.4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

15.6 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.

15.7 Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

16 PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

16.1 Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation portuaire et doit être adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis dans la présente partie du Code.

16.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 16.2, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière.

16.2 Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

16.3 Ce plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code et être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire. Le plan doit comprendre au moins:

.1 les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée;

.2 les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation;

.3 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire ou de l'interface navire/port;

.4 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située pourrait donner au niveau de sûreté 3;

.5 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;

.6 les tâches du personnel de l'installation auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation portuaire concernant les aspects liés à la sûreté;

.7 des procédures concernant l'interface avec les activités liés à la sûreté des navires;

.8 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;

.9 des procédures de notification des incidents de sûreté;

.10 l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;

.11 des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan;

.12 des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans l'installation portuaire;

.13 des procédures d'audit du plan de sûreté de l'installation portuaire;

.14 des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé, et

.15 des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.

16.4 Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.

16.5 Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.

16.6 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.

16.7 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

16.8 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

16.9 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'un plan de sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un autre arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.

## 17 AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

17.1 Un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire. Une personne peut être désignée comme agent de sûreté d'une ou de plusieurs installations portuaires.

17.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit:

.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 agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire;

.10 assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu;

.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, s'il y en a, et

.13 aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

17.3 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la présente partie du Code.

## 18 FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.2 Le personnel des installations portuaires chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté doit comprendre les tâches et les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.3 Pour garantir l'efficacité de la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés compte tenu des types d'opérations effectuées par l'installation portuaire, des changements dans la composition du personnel de l'installation portuaire, du type de navires que dessert l'installation portuaire et autres circonstances pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.4 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit garantir l'efficacité de la coordination et de la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire en participant à des entraînements à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

19 VÉRIFICATION DES NAVIRES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS

19.1 **Vérifications**

19.1.1 Chaque navire auquel s'applique la présente partie du Code doit être soumis aux vérifications spécifiées ci-dessous:

.1 une vérification initiale, avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit à la section 19.2 soit délivré pour la première fois, qui comprenne une vérification complète de son système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe visés par les dispositions pertinentes du chapitre XI-2, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;

.2 une vérification de renouvellement à des intervalles spécifiés par l'Administration mais ne dépassant pas cinq ans, sauf si la section 19.3. s'applique. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;

.3 au moins une vérification intermédiaire. Si une seule vérification intermédiaire est effectuée, elle doit avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat telle que définie à la règle I/2 n). La vérification intermédiaire doit comprendre une inspection du système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe du navire, afin de s'assurer qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Mention de cette vérification intermédiaire doit être portée sur le certificat;

.4 toute vérification supplémentaire décidée par l'Administration.

19.1.2 Les vérifications des navires doivent être effectuées par les fonctionnaires de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les vérifications à un organisme de sûreté reconnu visé à la règle XI-2/1.

19.1.3 Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la vérification et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

19.1.4 Le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire doivent être entretenus, après la vérification, de manière à rester conformes aux dispositions des règles XI-2/4.2 et XI-2/6, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Lorsqu'une des vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 a été effectuée, aucun changement ne doit être apporté au système de sûreté ou à un quelconque matériel de sûreté connexe ni au plan de sûreté du navire approuvé sans l'accord de l'Administration.

19.2 **Délivrance du certificat ou apposition d'un visa**

19.2.1 Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré, après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la section 19.1.

19.2.2 Ce certificat doit être délivré ou visé soit par l'Administration, soit par un organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration.

19.2.3 Un Gouvernement contractant peut, à la demande de l'Administration, faire vérifier le navire. S'il est convaincu que les dispositions de la section 19.1.1 sont respectées, il doit délivrer au navire un Certificat international de sûreté du navire ou autoriser sa délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur le certificat du navire, conformément au présent Code.

19.2.3.1 Une copie du certificat et une copie du rapport de vérification doivent être communiquées dans les meilleurs délais à l'Administration qui a fait la demande.

19.2.3.2 Tout certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration. Il doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en vertu de la section 19.2.2.

19.2.4 Le Certificat international de sûreté du navire doit être établi selon le modèle qui figure en appendice au présent Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

19.3 **Durée et validité du certificat**

19.3.1 Le Certificat international de sûreté du navire doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.

19.3.2 Lorsque la vérification de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

19.3.2.1 Lorsque la vérification de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

19.3.2.2 Lorsque la vérification de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la vérification de renouvellement.

19.3.3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger la validité au-delà de la date d'expiration, jusqu'à concurrence de la période maximale indiquée dans la section 19.3.1, à condition que les vérifications mentionnées dans la section 19.1.1, qui sont applicables lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

19.3.4 Si, après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou fourni au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période, qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

19.3.5 Si à la date d'expiration de son certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il peut subir une vérification, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être vérifié et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'a pas le droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être vérifié, d'en repartir sans en avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

19.3.6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente section peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

19.3.7 Lorsqu'une vérification intermédiaire est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié dans la section 19.1.1:

.1 la date d'expiration figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois ans à la date à laquelle la vérification intermédiaire a été achevée;

.2 la date d'expiration peut rester inchangée, à condition qu'une ou plusieurs vérifications supplémentaires soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 ne soient pas dépassés.

19.3.8 Un certificat délivré en vertu de la section 19.2 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:

.1 si les vérifications pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés dans la section 19.1.1;

.2 si les visas prescrits aux termes des sections 19.1.1.3 et 19.3.7.1, si elles s'appliquent, n'ont pas été apposés sur le certificat;

.3 lorsqu'une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité précédemment par cette compagnie, et

.4 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État.

19.3.9 Dans les cas où:

.1 un navire passe sous le pavillon d'un autre Gouvernement contractant, le Gouvernement contractant dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon, doit, dès que possible, adresser à l'Administration cessionnaire des copies du Certificat international de sûreté du navire ou tous les renseignements relatifs au Certificat international de sûreté du navire dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de vérification disponibles, ou

.2 une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité auparavant par elle, la compagnie antérieure doit, dès que possible, adresser à la nouvelle compagnie exploitante des copies de tout renseignement concernant le Certificat international de sûreté du navire ou faciliter les vérifications décrites dans la section 19.4.2.

19.4 Délivrance d'un certificat provisoire

19.4.1 Les certificats décrits dans la section 19.2 ne doivent être délivrés que si l'Administration qui délivre le certificat est pleinement convaincue que le navire satisfait aux prescriptions de la section 19.1. Toutefois, après le 1er juillet 2004, pour:

.1 un navire sans certificat ou un navire à sa livraison ou avant sa mise ou sa remise en service,

.2 un navire battant le pavillon d'un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un autre Gouvernement contractant,

.3 un navire battant le pavillon d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un Gouvernement contractant, ou

.4 une compagnie qui assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité auparavant par elle,

jusqu'à ce que le certificat visé à la section 19.2 soit délivré, l'Administration peut faire délivrer un Certificat international provisoire de sûreté du navire établi sur le modèle figurant en appendice à la présente partie du Code.

19.4.2 Un Certificat international provisoire de sûreté du navire ne doit être délivré que si l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu, au nom de l'Administration, a vérifié que:

.1 l'évaluation de la sûreté du navire prescrite par la présente partie du Code a été effectuée;

.2 une copie du plan de sûreté du navire satisfaisant aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code se trouve à bord du navire, le plan ayant été soumis pour examen et approbation et étant appliqué à bord du navire;

.3 le navire est doté d'un système d'alerte de sûreté du navire qui satisfait aux prescriptions de la règle XI-2/6, si un tel système est exigé;

.4 l'agent de sûreté de la compagnie:

.1 s'est assuré:

.1 que le plan de sûreté du navire a été examiné pour vérifier qu'il satisfait à la présente partie du Code,

.2 que le plan a été soumis aux fins d'approbation, et

.3 que le plan est appliqué à bord du navire, et

.2 a mis en place les arrangements nécessaires, y compris en ce qui concerne les exercices, les entraînements et les vérifications internes, moyennant lesquels il estime que le navire subira avec succès la vérification prescrite conformément à la section 19.1.1.1 dans un délai de six mois;

.5 des dispositions ont été prises pour procéder aux vérifications requises aux termes de la section 19.1.1.1;

.6 le capitaine, l'agent de sûreté du navire et autre personnel de bord responsables de tâches spécifiques liées à la sûreté sont familiarisés avec leurs tâches et responsabilités telles que spécifiées dans la présente partie du Code, et avec les dispositions pertinentes du plan de sûreté du navire qui se trouve à bord, ces renseignements ayant été fournis dans la langue de travail du personnel du navire ou dans une langue qu'il comprend, et

.7 l'agent de sûreté du navire satisfait aux prescriptions de la présente partie du Code.

19.4.3 Un Certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré par l'administration ou par un organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en son nom.

19.4.4 Un Certificat international provisoire de sûreté du navire est valable pour une période de six mois, ou jusqu'à la date de délivrance du certificat prescrit aux termes de la section 19.2, si cette date est antérieure, et il ne peut pas être prorogé.

19.4.5 Aucun Gouvernement contractant ne doit accepter qu'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire soit délivré par la suite à un navire si, de l'opinion de l'Administration ou de l'organisme de sûreté reconnu, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie sollicite un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code au-delà de la période de validité du Certificat provisoire initial décrit dans la section 19.4.4.

19.4.6 Aux fins de l'application de la règle XI-2/9, les Gouvernements contractants peuvent, avant d'accepter un Certificat international provisoire de sûreté du navire en tant que certificat valable, s'assurer que les conditions prescrites aux termes des sections 19.4.2.4 à 19.4.2.6 ont été remplies.

*Appendice à la Partie A*

**APPENDICE 1**

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE**

*(Cachet officiel)* *(État)*

Certificat numéro .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

(CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement .....

*(Nom de l'État)*

par .....

*(Personne ou organisme autorisé)*

Nom du navire: .....

Numéro ou lettres distinctifs: .....

Port d'immatriculation: .....

Type du navire: .....

Jauge brute: .....

Numéro OMI: .....

Nom et adresse de la compagnie: .....

IL EST CERTIFIÉ:

1 Que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire ont été vérifiés conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS;

2 Qu'à la suite de cette vérification, il a été constaté que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire étaient à tous égards satisfaisants et que le navire satisfaisait aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

3 Que le navire est muni d'un plan de sûreté du navire approuvé.

Date de la vérification initiale/de renouvellement sur la base de laquelle le présent Certificat a été délivré

Le présent Certificat est valable jusqu'au

sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.

Délivré à .....

*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le .....

*(Date de délivrance)*

.....

*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

.....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

**ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification intermédiaire prescrite aux termes de la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Vérification intermédiaire

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES**

Vérification supplémentaire

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Vérification supplémentaire

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Vérification supplémentaire

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉE CONFORMÉMENT À LA SECTION A/19.3.7.2 DU CODE ISPS**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification supplémentaire prescrite par la section 19.3.7.2 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.3 DU CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.3 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VÉRIFICATION DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.4 DU CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VÉRIFICATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.5 DU CODE ISPS OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.6 DU CODE ISPS**

Le présent certificat doit, conformément à la section 19.3.5 / 19.3.6 (*) de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE D'EXPIRATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.7.1 DU CODE ISPS**

Conformément à la section 19.3.7.1 de la partie A du Code ISPS, la nouvelle date d'expiration (**) est fixée au:

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

(*) Rayer la mention inutile.
(**) Si la présente partie du certificat est remplie, la date d'expiration indiquée sur la première page du certificat doit aussi être modifiée en conséquence.

**APPENDICE 2**

Modèle de Certificat international provisoire de sûreté du navire

**CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE**

*(Cachet officiel)* *(État)*

Certificat numéro .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES
(CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement .....
*(Nom de l'État)*

par .....
*(Personne ou organisme autorisé)*

Nom du navire: .....

Numéro ou lettres distinctifs: .....

Port d'immatriculation: .....

Type du navire: .....

Jauge brute: .....

Numéro OMI: .....

Nom et adresse de la compagnie: .....

Le présent certificat est-il délivré à la suite d'un autre certificat provisoire? Oui/Non (*)

Dans l'affirmative, date à laquelle le certificat provisoire initial avait été délivré

IL EST CERTIFIÉ QU'il est satisfait aux prescriptions de la section A/19.4.2 du Code ISPS.

Le présent certificat est délivré en application de la section A/19.4 du Code ISPS.

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le .....
*(Date de délivrance)*

.....
*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

.....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

(*) Rayer la mention inutile.»

*ANNEXE III*

«PARTIE B

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES DISPOSITIONS DU CHAPITRE XI-2 DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE, ET DE LA PARTIE A DU PRÉSENT CODE**

1. INTRODUCTION

**Généralités**

1.1 Le préambule du présent Code indique que le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code constituent le nouveau cadre international qui régit les mesures visant à renforcer la sûreté maritime et par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

1.2 La présente introduction décrit de manière concise les processus envisagés pour établir et appliquer les mesures et arrangements nécessaires pour garantir le respect et le maintien du respect des dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et elle indique les principaux éléments au sujet desquels des mesures sont recommandées. Ces recommandations sont énoncées dans les paragraphes 2 à 19. Elle indique aussi les éléments essentiels à prendre en considération pour appliquer les recommandations relatives aux navires et aux installations portuaires.

1.3 Même si l'utilisateur du présent Code s'intéresse exclusivement aux navires, il lui est fortement conseillé de lire la présente partie du Code dans son intégralité, et en particulier les paragraphes relatifs aux installations portuaires. Il en va de même pour les utilisateurs qui s'intéressent principalement aux installations portuaires; ils devraient aussi lire les paragraphes relatifs aux navires.

1.4 Les recommandations énoncées dans les paragraphes ci-après concernent essentiellement la protection du navire lorsque ce dernier se trouve dans une installation portuaire. Cependant, il se pourrait qu'un navire constitue une menace pour l'installation portuaire si, par exemple, une fois dans une installation portuaire, il servait de base pour lancer une attaque. Lorsqu'ils envisagent les mesures de sûreté à prendre pour faire face à des menaces contre la sûreté provenant de navires, ceux qui procèdent à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ou qui préparent le plan de sûreté de l'installation portuaire devraient songer à adapter comme il se doit les recommandations fournies dans les paragraphes ci-après.

1.5 Il y a lieu de noter qu'aucune disposition de la présente partie du Code ne saurait être lue ou interprétée comme contredisant l'une quelconque des dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et que ces dernières dispositions ont toujours la primauté et la priorité sur toute ambiguïté involontaire qui aurait pu être introduite par inadvertance dans la présente partie du Code. Les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient toujours être lues, interprétées et appliquées d'une manière compatible aux buts, objectifs et principes consacrés dans le chapitre XI-2 et dans la partie A du présent Code.

**Responsabilités des Gouvernements contractants**

1.6 Les Gouvernements contractants ont, en vertu des dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code, diverses responsabilités qui comprennent, notamment, les suivantes:

— établir le niveau de sûreté applicable,

— approuver le plan de sûreté du navire et les amendements pertinents apportés à un plan approuvé précédemment,

— vérifier la conformité des navires avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et délivrer aux navires le Certificat international de sûreté du navire,

— déterminer les installations portuaires situées sur leur territoire qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire qui sera responsable de la préparation du plan de sûreté de l'installation portuaire,

— faire exécuter et approuver l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée précédemment,

— approuver le plan de sûreté de l'installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuvé précédemment,

— exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions,

— mettre à l'essai les plans approuvés, et

— communiquer des renseignements à l'Organisation maritime internationale et aux secteurs maritime et portuaire.

1.7 Les Gouvernements contractants peuvent désigner ou créer, au sein du gouvernement, des autorités désignées pour exécuter, à l'égard des installations portuaires, les tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du présent Code et ils peuvent autoriser des organismes de sûreté reconnus à exécuter certaines tâches à l'égard des installations portuaires mais la décision finale concernant l'acceptation et l'approbation de ces tâches devrait être prise par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée. Les Administrations peuvent aussi déléguer à des organismes de sûreté reconnus l'exécution, à l'égard des navires, de certaines tâches liées à la sûreté. Les tâches ou activités ci-après ne peuvent pas être déléguées à un organisme de sûreté reconnu:

— établir le niveau de sûreté applicable,

— déterminer les installations portuaires situées sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et de préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire,

— approuver une évaluation de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée précédemment,

— approuver un plan de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à un plan approuvé précédemment,

— exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, et

— établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.

**Établissement du niveau de sûreté**

1.8 Les Gouvernements contractants ont la responsabilité d'établir le niveau de sûreté applicable à un moment donné et ce, aussi bien pour les navires que pour les installations portuaires. La partie A du présent Code définit trois niveaux de sûreté à des fins internationales, à savoir:

— le niveau de sûreté 1, normal: niveau auquel les navires et les installations portuaires sont normalement exploités,

— le niveau de sûreté 2, rehaussé: niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté, et

— le niveau de sûreté 3, exceptionnel: niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

**La compagnie et le navire**

1.9 Toute compagnie exploitant des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code doit désigner un agent de sûreté de la compagnie pour la compagnie et un agent de sûreté du navire pour chacun de ses navires. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et aux entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.

1.10 Parmi les responsabilités qui lui incombent, l'agent de sûreté de la compagnie doit en gros, notamment, veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire soit effectuée de manière appropriée, à ce qu'un plan de sûreté du navire soit préparé et soumis pour approbation par l'Administration, ou en son nom, et à ce qu'il soit ensuite placé à bord de chaque navire auquel s'applique la partie A du présent Code et pour lequel cette personne a été désignée comme agent de sûreté de la compagnie.

1.11 Le plan de sûreté du navire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que le navire lui-même devrait prendre pour s'assurer qu'il est à tout moment exploité au niveau de sûreté 1. Le plan devrait ainsi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que le navire peut lui-même prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploité à ce niveau lorsqu'il en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que le navire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'il pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.

1.12 Les navires auxquels s'appliquent les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenus d'avoir un plan de sûreté approuvé par l'Administration ou en son nom et d'être exploité conformément à ce plan. L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient veiller à ce que le plan reste pertinent et efficace, et notamment, à ce que des audits internes soient effectués. Tout amendement à un élément quelconque d'un plan approuvé dont l'Administration a décidé qu'il devait être approuvé, doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et avant son application par le navire.

1.13 Le navire doit avoir à bord un Certificat international de sûreté du navire qui indique que le navire satisfait aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code. La partie A du présent Code contient des dispositions relatives à la vérification de la conformité du navire avec ces prescriptions et à la délivrance du certificat sur la base d'une vérification initiale, de renouvellement et intermédiaire.

1.14 Lorsqu'un navire se trouve dans un port ou se dirige vers un port d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement contractant a le droit, en vertu des dispositions de la règle XI-2/9, d'exécuter, à l'égard de ce navire, diverses mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Le navire est soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port mais ces inspections ne devront normalement pas inclure l'examen du plan de sûreté du navire proprement dit, sauf dans des circonstances particulières. Le navire peut aussi faire l'objet de mesures de contrôle supplémentaires si le Gouvernement contractant exécutant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions a des raisons de penser que la sûreté du navire ou celle des installations portuaires qu'il a desservies a été compromise.

1.15 Le navire est aussi tenu d'avoir à bord des renseignements, susceptibles d'être mis à la disposition des Gouvernements contractants à leur demande, qui indiquent qui est responsable du recrutement du personnel du navire et qui décide des divers aspects relatifs à l'emploi du navire.

**L'installation portuaire**

1.16 Chaque Gouvernement contractant doit faire en sorte qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire soit effectuée pour chacune des installations portuaires situées sur son territoire qui fournissent des services aux navires effectuant des voyages internationaux. Le Gouvernement contractant, une autorité désignée ou un organisme de sûreté reconnu peut procéder à cette évaluation. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, une fois effectuée, doit être approuvée par le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés, lesquels ne peuvent pas déléguer cette responsabilité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être revue périodiquement.

1.17 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est essentiellement une analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation d'une installation portuaire qui est destinée à en identifier la ou les parties qui sont les plus susceptibles d'être et/ou risquent le plus d'être la cible d'une attaque. Le risque pour la sûreté est fonction de la menace d'une attaque, ajoutée à la vulnérabilité de la cible, et des conséquences d'une attaque.

L'évaluation doit inclure les éléments suivants:

— déterminer la menace perçue pour les installations et les infrastructures portuaires,

— identifier les points vulnérables possibles, et

— calculer les conséquences d'incidents.

Une fois l'analyse achevée, il sera possible de produire une évaluation globale du niveau de risque. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire permettra de savoir quelles sont les installations portuaires qui doivent désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire.

1.18 Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.

1.19 Le plan de sûreté de l'installation portuaire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire devrait prendre pour s'assurer qu'elle est à tout moment exploitée au niveau de sûreté 1. Le plan devrait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploitée à ce niveau de sûreté lorsqu'elle en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que l'installation portuaire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'elle pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.

1.20 Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues d'avoir un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée intéressés et doivent être exploitées conformément à ce plan. L'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait appliquer les dispositions de ce plan et veiller à ce que le plan reste efficace et pertinent, et notamment, à ce que des audits internes de l'application du plan soient effectués. Tout amendement aux éléments d'un plan approuvé dont le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés ont décidé qu'il devait être approuvé doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et d'être appliqué dans l'installation portuaire. Le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés peuvent mettre à l'épreuve le plan pour vérifier son efficacité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire qui a été faite pour l'installation portuaire ou sur la base de laquelle le plan a été élaboré devrait être revue à intervalles réguliers. Toutes ces activités peuvent obliger à apporter des amendements au plan approuvé. Tout amendement à des éléments déterminés d'un plan approuvé doit être soumis à l'approbation du Gouvernement contractant ou de l'autorité désignée intéressés.

1.21 Les navires qui utilisent des installations portuaires peuvent être soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port et faire l'objet des mesures de contrôle supplémentaires indiquées à la règle XI-2/9. Les autorités pertinentes peuvent demander que leur soient fournis des renseignements sur le navire, sa cargaison, ses passagers et le personnel de bord avant l'entrée du navire au port. Il peut y avoir des cas où l'entrée au port peut être refusée.

**Information et communication**

1.22 Le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code disposent que les Gouvernements contractants doivent communiquer certains renseignements à l'Organisation maritime internationale et que ces renseignements doivent être diffusés afin de garantir une communication efficace entre les Gouvernements contractants et entre les agents de sûreté de la compagnie/du navire et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

2. DÉFINITIONS

2.1 Aucune recommandation n'est fournie au sujet des définitions énoncées dans le chapitre XI-2 ou dans la partie A du présent Code.

2.2 Aux fins de la présente partie du Code:

.1 “section” désigne une section de la partie A du Code et est indiquée par “section A/<suivi du numéro de la section>”;

.2 “paragraphe” désigne un paragraphe de la présente partie du Code et est indiqué par “paragraphe<suivi du numéro du paragraphe>”, et

.3 l'expression “Gouvernement contractant”, lorsqu'elle figure dans les paragraphes 14 à 18, désigne le “Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située” et constitue aussi une référence à l'“autorité désignée”.

3. APPLICATION

**Généralités**

3.1 Il faudrait appliquer les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code en tenant compte des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.

3.2 Il faudrait toutefois reconnaître que la mesure dans laquelle les recommandations concernant les navires s'appliquent dépendra du type de navire, de sa cargaison et/ou ses passagers, de son service commercial et des caractéristiques des installations portuaires où il se rend.

3.3 De même, pour ce qui est des recommandations concernant les installations portuaires, la mesure dans laquelle ces recommandations s'appliquent dépendra de l'installation portuaire, des types de navires qui utilisent l'installation portuaire, des types de cargaisons et/ou passagers et du service commercial assuré par les navires qui se rendent dans l'installation portuaire.

3.4 Les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ne sont pas censées s'appliquer aux installations portuaires conçues et utilisées essentiellement à des fins militaires.

4. RESPONSABILITÉS DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS

**Protection des évaluations et des plans**

4.1 Les Gouvernements contractants devraient s'assurer que des mesures appropriées sont en place pour éviter que toute information sensible liée à la sûreté se rapportant à l'évaluation de la sûreté du navire, au plan de sûreté du navire, à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et au plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi qu'à des évaluations ou plans particuliers ne soit divulguée sans autorisation ou pour empêcher tout accès non autorisé à cette information.

**Autorités désignées**

4.2 Les Gouvernements contractants peuvent identifier, au sein du gouvernement, une autorité désignée pour exécuter les tâches relatives à la sûreté qui leur incombent, telles qu'énumérées au chapitre XI-2 ou dans la partie A du présent Code.

**Organismes de sûreté reconnus**

4.3 Les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu (RSO) à effectuer certaines activités liées à la sûreté, y compris:

.1 approuver les plans de sûreté du navire ou les amendements à ces plans au nom de l'Administration;

.2 vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code au nom de l'Administration, et

.3 effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire exigées par le Gouvernement contractant.

4.4 Un RSO peut aussi fournir aux compagnies ou installations portuaires des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté, y compris les évaluations de la sûreté du navire, les plans de sûreté du navire, les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire et les plans de sûreté de l'installation portuaire. Il peut aussi les aider à établir un de ces plans ou une de ces évaluations. Un RSO qui a contribué à établir une évaluation de la sûreté du navire ou un plan de sûreté du navire ne devrait pas être autorisé à approuver ce plan.

4.5 Lorsqu'ils autorisent un RSO à agir en leur nom, les Gouvernements contractants devraient considérer la compétence de cet organisme. Un RSO devrait pouvoir démontrer:

.1 qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté;

.2 qu'il 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 installations portuaires;

.3 qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques;

.4 qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel;

.5 qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance;

.6 qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisée à une telle information;

.7 qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente;

.8 qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;

.9 qu'il a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux;

.10 qu'il a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.11 qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté, et

.12 qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

Lorsqu'ils délèguent des tâches spécifiques à un RSO, les Gouvernements contractants, y compris les Administrations, devraient veiller à ce que ce RSO ait les compétences nécessaires pour entreprendre ces tâches.

4.6 Un organisme reconnu, tel que défini à la règle I/6 et satisfaisant aux prescriptions de la règle XI-1/1, peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

4.7 Une autorité portuaire ou l'exploitant d'une installation portuaire peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

**Établissement du niveau de sûreté**

4.8 Les Gouvernements contractants devraient établir le niveau de sûreté en tenant compte des informations sur les menaces générales et spécifiques. Les Gouvernements contractants devraient fixer le niveau de sûreté applicable aux navires ou installations portuaires à un des trois niveaux suivants:

— Niveau de sûreté 1: normal: niveau auquel le navire ou l'installation portuaire est normalement exploité,

— Niveau de sûreté 2: rehaussé: niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté, et

— Niveau de sûreté 3: exceptionnel: niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

4.9 L'établissement du niveau de sûreté 3 devrait être une mesure exceptionnelle applicable uniquement lorsque les informations selon lesquelles un incident de sûreté est probable ou imminent sont fiables. Le niveau de sûreté 3 devrait être établi uniquement pour la durée de la menace contre la sûreté qui a été identifiée ou de l'incident de sûreté proprement dit. Si le niveau de sûreté peut passer du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 2 puis au niveau de sûreté 3, il est possible aussi que le changement de niveau de sûreté se fasse directement du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 3.

4.10 C'est toujours le capitaine du navire qui est responsable en dernier ressort de la sécurité et de la sûreté du navire. Même au niveau de sûreté 3, un capitaine peut demander à ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté de préciser ou de modifier les consignes qu'ils ont données, s'il a des raisons de penser qu'en donnant suite à une de ces consignes, il risque de compromettre la sécurité de son navire.

4.11 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait se mettre en rapport le plus tôt possible avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) désigné comme tel dans l'installation portuaire où le navire a l'intention de se rendre, afin de lui demander quel est le niveau de sûreté applicable au navire en question dans cette installation portuaire. Une fois en rapport avec le navire, le PFSO devrait informer le navire de tout changement pouvant intervenir ultérieurement dans le niveau de sûreté de l'installation portuaire et devrait fournir au navire tous les renseignements pertinents ayant trait à la sûreté.

4.12 Bien que dans certains cas, un navire puisse être exploité à un niveau de sûreté plus élevé que celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend, un navire ne pourra en aucun cas avoir un niveau de sûreté inférieur à celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend. Si un navire a un niveau de sûreté plus élevé que l'installation portuaire qu'il a l'intention d'utiliser, le CSO ou le SSO devrait en aviser sans tarder le PFSO. Le PFSO devrait effectuer une évaluation de la situation particulière, en collaboration avec le CSO ou le SSO, et convenir des mesures de sûreté appropriées à prendre avec le navire, lesquelles peuvent inclure l'établissement et la signature d'une déclaration de sûreté.

4.13 Les Gouvernements contractants devraient examiner les moyens qui permettraient de promulguer rapidement les renseignements sur les changements de niveau de sûreté. Les Administrations souhaiteront peut-être utiliser les messages NAVTEX ou les avis aux navigateurs pour notifier ces changements de niveau de sûreté au navire et aux CSO et SSO. Elles souhaiteront peut-être aussi utiliser d'autres méthodes de communication qui offrent une rapidité et une couverture équivalentes, voire meilleures. Les Gouvernements contractants devraient mettre en place un moyen permettant de notifier les changements de niveau de sûreté aux PFSO. Les Gouvernements contractants devraient dresser et tenir à jour une liste des coordonnées des personnes qui doivent être informées des changements de niveau de sûreté. Si le niveau de sûreté n'est pas en soi considéré comme étant un renseignement particulièrement confidentiel, les renseignements initiaux concernant la menace peuvent quant à eux être très sensibles. Les Gouvernements contractants devraient faire preuve de prudence quant au type et au détail des renseignements qu'ils communiquent et quant à la méthode qu'ils utilisent pour les communiquer aux SSO, CSO et PFSO.

**Points de contact et renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires**

4.14 Le fait qu'une installation portuaire a un PFSP doit être communiqué à l'Organisation et ce renseignement doit également être communiqué aux agents de sûreté de la compagnie et du navire. Aucun autre renseignement concernant le PFSP ne doit être publié mis à part le fait qu'il est en place. Les Gouvernements contractants devraient envisager de créer des points de contact soit centraux soit régionaux, ou un autre moyen permettant de fournir des renseignements à jour sur les endroits où des PFSP sont en place, ainsi que les coordonnées du PFSO pertinent. Des renseignements sur l'existence de ces points de contact devraient être publiés. Ces points de contact pourraient aussi fournir des renseignements sur les organismes de sûreté reconnus désignés pour agir au nom du Gouvernement contractant, ainsi que les détails des responsabilités spécifiques qui leur sont confiées et des conditions de leur habilitation.

4.15 Si un port n'a pas de plan de sûreté de l'installation portuaire (et donc pas de PFSO), le point de contact central ou régional devrait être en mesure d'indiquer quelle est la personne à terre ayant les qualifications voulues pour organiser la mise en place des mesures de sûreté appropriées, si nécessaire, pour la durée du séjour du navire.

4.16 Les Gouvernements contractants devraient aussi fournir les coordonnées des fonctionnaires du gouvernement auxquels un SSO, un CSO ou un PFSO peut faire part de ses préoccupations en matière de sûreté. Ces fonctionnaires du gouvernement devraient évaluer ces rapports avant de prendre des mesures appropriées. Les préoccupations signalées peuvent avoir un rapport avec les mesures de sûreté relevant de la juridiction d'un autre Gouvernement contractant. En pareil cas, les fonctionnaires des Gouvernements contractants devraient envisager de contacter leurs homologues au sein de l'autre Gouvernement contractant afin de voir s'il y a lieu de prendre des mesures correctives. À cette fin, les coordonnées des fonctionnaires du gouvernement devraient être communiquées à l'Organisation maritime internationale.

4.17 Les Gouvernements contractants devraient aussi communiquer les renseignements indiqués aux paragraphes 4.14 à 4.16 à d'autres Gouvernements contractants qui en font la demande.

**Documents d'identification**

4.18 Les Gouvernements contractants sont encouragés à délivrer des documents d'identification appropriés aux fonctionnaires du gouvernement qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les installations portuaires dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches officielles et à mettre en place des procédures qui permettent de vérifier l'authenticité de ces documents.

**Plates-formes fixes et flottantes et unités mobiles de forage au large en station**

4.19 Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place des mesures de sûreté appropriées applicables aux plates-formes fixes et flottantes et aux unités mobiles de forage au large en station pour permettre une interaction avec les navires qui sont tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code.

**Navires qui ne sont pas tenus de satisfaire à la partie A du présent Code**

4.20 Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place des mesures de sûreté appropriées pour renforcer la sûreté des navires auxquels le chapitre XI-2 et le présent Code ne s'appliquent pas et s'assurer que toutes les dispositions en matière de sûreté qui sont applicables à ces navires permettent une interaction avec les navires auxquels la partie A du présent Code s'applique.

**Menaces contre les navires et autres incidents en mer**

4.21 Les Gouvernements contractants devraient fournir des indications générales sur les mesures jugées appropriées pour réduire les risques pour la sûreté des navires battant leur pavillon lorsqu'ils sont en mer. Ils devraient donner des conseils spécifiques sur les mesures à prendre conformément aux niveaux de sûreté 1 à 3, en cas:

.1 de changement du niveau de sûreté applicable au navire alors qu'il se trouve en mer, par exemple, en raison de la zone géographique dans laquelle il est exploité ou pour des raisons qui tiennent au navire proprement dit; et

.2 d'incident ou de menace d'incident de sûreté mettant en cause le navire alors qu'il est en mer.

Les Gouvernements contractants devraient définir les meilleures méthodes et procédures à ces fins. En cas d'attaque imminente, le navire devrait s'efforcer d'établir des communications directes avec les personnes de l'État du pavillon responsables de faire face à des incidents de sûreté.

4.22 Les Gouvernements contractants devraient aussi établir un point de contact pouvant donner des conseils en matière de sûreté à tout navire:

.1 autorisé à battre leur pavillon, ou

.2 exploité dans leur mer territoriale ou ayant fait part de son intention d'entrer dans leur mer territoriale.

4.23 Les Gouvernements contractants devraient fournir des conseils aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces conseils pouvant notamment être les suivants:

.1 modifier ou retarder leur traversée prévue;

.2 emprunter une route particulière ou se rendre en un lieu déterminé;

.3 disponibilité de personnel ou de matériel qui pourraient être placés à bord du navire;

.4 coordonner la traversée, l'arrivée au port ou le départ du port, afin de prévoir une escorte par patrouilleur ou aéronef (à voilure fixe ou hélicoptère).

Les Gouvernements contractants devraient rappeler aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, les zones d'accès temporairement restreint.

4.24 Les Gouvernements contractants devraient recommander que les navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale appliquent promptement, aux fins de la protection du navire et de celle d'autres navires à proximité, toute mesure de sûreté que le Gouvernement contractant aurait pu conseiller.

4.25 Les plans établis par les Gouvernements contractants aux fins indiquées au paragraphe 4.22 devraient comprendre des renseignements sur un point de contact approprié, pouvant être joint 24 heures sur 24, au sein du Gouvernement contractant, y compris l'Administration. Ces plans devraient aussi comprendre des renseignements sur les circonstances dans lesquelles l'Administration estime qu'une assistance devrait être sollicitée auprès d'États côtiers voisins, ainsi qu'une procédure de liaison entre les agents de sûreté des installations portuaires et les agents de sûreté des navires.

**Autres accords en matière de sûreté**

4.26 Lorsqu'ils envisagent la manière d'appliquer le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code, les Gouvernements contractants peuvent conclure un ou plusieurs accords avec un ou plusieurs Gouvernements contractants. La portée d'un tel accord se limite à des voyages internationaux courts sur des routes fixes entre des installations portuaires situées sur le territoire des parties à l'accord. Lors de la conclusion d'un accord, et par la suite, les Gouvernements contractants devraient consulter les autres Gouvernements contractants et Administrations qui sont intéressés par les effets de l'accord. Les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à un accord devraient être autorisés à être exploités seulement sur les routes fixes visées par l'accord si leur Administration décide que le navire devrait satisfaire aux dispositions de l'accord et exige qu'ils le fassent. En aucun cas, cet accord ne peut compromettre le niveau de sûreté des autres navires et installations portuaires qui ne sont pas visés par l'accord et, en particulier, aucun des navires visés par l'accord ne doit se livrer à des activités de navire à navire avec des navires qui ne sont pas visés. Toute activité d'interface entreprise par les navires visés par l'accord devrait être également visée par cet accord. L'application de chaque accord doit être suivie en permanence et modifiée selon que de besoin et, en tout état de cause, l'accord devrait être passé en revue tous les cinq ans.

**Arrangements équivalents pour les installations portuaires**

4.27 Pour certaines installations portuaires spécifiques dont les opérations sont limitées ou spéciales, mais où le trafic est occasionnel, il pourrait être approprié d'assurer le respect des dispositions à l'aide de mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le chapitre XI-2 et dans la partie A du présent Code. Cela peut notamment être le cas des terminaux attenant aux usines ou des quais le long desquels les opérations sont peu fréquentes.

**Effectifs**

4.28 Lorsqu'elle établit les effectifs minimaux de sécurité d'un navire, l'Administration devrait tenir compte du fait que les dispositions concernant les effectifs minimaux de sécurité qui font l'objet de la règle V/14 traitent uniquement de la sécurité de la navigation du navire. L'Administration devrait aussi tenir compte de tout surcroît de travail que pourrait entraîner la mise en œuvre du plan de sûreté du navire et veiller à ce que le navire soit doté d'effectifs performants et en nombre suffisant. À cet égard, l'Administration devrait vérifier que les navires sont capables de respecter les heures de repos et autres mesures contre la fatigue promulguées par la législation nationale, dans le contexte de l'ensemble des tâches de bord confiées aux divers membres du personnel du navire.

**Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions**

**Généralités**

4.29 La règle XI-2/9 décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, applicables aux navires en vertu du chapitre XI-2. Elle est divisée en trois sections distinctes: contrôle des navires se trouvant déjà dans un port, contrôle des navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et dispositions supplémentaires applicables aux deux situations.

4.30 La règle XI-2/9.1 (Contrôle des navires au port) met en place un système de contrôle des navires lorsqu'ils se trouvent dans le port d'un pays étranger où les fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement contractant (fonctionnaires dûment autorisés) ont le droit de monter à bord du navire pour vérifier que les certificats prescrits sont en règle. S'il existe ensuite des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions, des mesures de contrôle peuvent être prises comme par exemple des inspections supplémentaires ou la retenue du navire. Ces dispositions tiennent compte des systèmes de contrôle actuels. La règle XI-2/9.1 autorise, sur la base des systèmes susmentionnés, des mesures additionnelles (y compris l'expulsion d'un navire d'un port dans le cadre des mesures de contrôle), lorsque les fonctionnaires dûment autorisés ont des raisons sérieuses de penser qu'un navire ne respecte pas les prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code. La règle XI-2/9.3 décrit les mesures de sauvegarde visant à assurer l'application équitable et proportionnée de ces mesures additionnelles.

4.31 La règle XI-2/9.2 établit les mesures de contrôle visant à garantir le respect des dispositions par les navires qui ont l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et introduit dans le chapitre XI-2 qui s'applique uniquement à la sûreté, un concept de contrôle entièrement différent. En vertu de cette règle, des mesures peuvent être mises en place avant que le navire entre dans un port, pour mieux garantir la sûreté. Tout comme dans la règle XI-2/9.1, ce système de contrôle additionnel est fondé sur le concept de l'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code, et comprend les mesures de sauvegarde substantielles prévues dans les règles XI-2/9.2.2 et XI-2/9.2.5 ainsi que dans la règle XI-2/9.3.

4.32 L'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions signifie que l'on a des preuves ou des informations fiables selon lesquelles le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code, compte tenu des recommandations énoncées dans la présente partie du Code. Ces preuves ou informations fiables peuvent être le résultat du jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé ou des observations recueillies lors de la vérification du Certificat international de sûreté du navire ou du Certificat international provisoire de sûreté du navire délivré conformément à la partie A du présent Code (Certificat) ou provenant d'autres sources. Même si le navire est muni d'un certificat valable, les fonctionnaires dûment autorisés peuvent quand même avoir des raisons sérieuses de penser, selon leur jugement professionnel, que le navire ne satisfait pas aux prescriptions.

4.33 Les exemples de raisons sérieuses éventuelles en vertu des règles XI-2/9.1 et XI-2/9.2, peuvent comprendre, selon le cas:

.1 la preuve qu'à la suite d'un examen, le certificat n'est pas valable ou est arrivé à expiration;

.2 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le matériel, la documentation ou les arrangements relatifs à la sûreté prescrits par le chapitre XI-2 de la partie A du présent Code comportent de graves lacunes;

.3 un rapport ou une plainte reçus qui, selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, contiennent des informations fiables indiquant clairement que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code;

.4 la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que le capitaine ou le personnel du navire n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles liées à la sûreté ou ne peut effectuer les exercices liés à la sûreté du navire ou que ces procédures ou exercices n'ont pas été exécutés;

.5 la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables d'établir de bonnes communications avec d'autres membres clés du personnel du navire assumant des responsabilités en matière de sûreté à bord du navire;

.6 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou en provenance d'un autre navire lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre navire enfreint le chapitre XI-2 ou la partie A du présent Code et que le navire en question n'a pas rempli de déclaration de sûreté, ni pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles, ni appliqué des procédures appropriées concernant la sûreté du navire;

.7 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou provenant d'ailleurs (par exemple transfert à partir d'un autre navire ou d'un hélicoptère) lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre origine n'est pas tenue de satisfaire au chapitre XI-2 ou à la partie A du présent Code et que le navire n'a pas pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles ou n'a pas appliqué des procédures de sûreté appropriées, et

.8 si le navire est titulaire d'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire qui lui a été délivré par la suite, tel que décrit dans la section A/19.4, et si selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou une compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code au-delà de la période de validité du certificat provisoire initial décrit dans la section A/19.4.4.

4.34 Les incidences de la règle XI-2/9 sur le plan du droit international sont particulièrement pertinentes et il convient d'appliquer cette règle en ayant à l'esprit la règle XI-2/2.4, étant donné que des situations pourraient se présenter dans lesquelles soit des mesures ne relevant pas du champ d'application du chapitre XI-2 seront prises, soit il faudra tenir compte des droits des navires affectés, ces droits ne relevant pas du chapitre XI-2. Par conséquent, la règle XI-2/9 ne porte pas atteinte au droit du Gouvernement contractant de prendre des mesures fondées sur le droit international et conformes à ce droit, pour garantir la sécurité ou la sûreté des personnes, des navires, des installations portuaires et autres biens dans les cas où le navire, bien qu'il satisfasse au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code, est toujours considéré comme présentant un risque pour la sûreté.

4.35 Lorsqu'un Gouvernement contractant impose des mesures de contrôle à un navire, l'Administration devrait, sans tarder, être informée et recevoir des renseignements suffisants pour lui permettre d'assurer pleinement la liaison avec ce Gouvernement contractant.

**Contrôle des navires au port**

4.36 Lorsque la non-conformité est soit un élément défectueux du matériel, soit une documentation défectueuse entraînant la retenue du navire et qu'il ne peut être remédié à la non-conformité dans le port d'inspection, le Gouvernement contractant peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port sous réserve que les conditions établies d'un commun accord entre les États du port et l'Administration ou le capitaine soient remplies.

**Navires ayant l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant**

4.37 La règle XI-2/9.2.1 énumère les renseignements que les Gouvernements contractants peuvent exiger d'un navire comme condition d'entrée au port. L'un des éléments d'information énumérés est la confirmation de toute mesure spéciale ou supplémentaire prise par le navire pendant ses dix dernières escales dans une installation portuaire. Ces renseignements pourraient par exemple inclure:

.1 les comptes rendus des mesures prises pendant l'escale dans une installation portuaire située sur le territoire d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant et surtout les mesures qui auraient normalement été prévues par des installations portuaires situées sur le territoire de Gouvernements contractants; et

.2 toute déclaration de sûreté établie avec les installations portuaires ou avec d'autres navires.

4.38 Un autre élément d'information figurant sur la liste, qui peut être requis comme condition de l'entrée au port, est la confirmation que des procédures appropriées de sûreté du navire ont été appliquées pendant les activités de navire à navire effectuées au cours de la période correspondant aux dix dernières escales dans une installation portuaire. Il ne serait pas normalement exigé d'inclure les comptes rendus des transferts de pilotes, des contrôles des douanes, d'immigration, des agents de sûreté, ni des opérations de soutage, d'allègement, de chargement des approvisionnements et de déchargement des déchets effectuées par le navire à l'intérieur d'installations portuaires, étant donné que ces activités relèveraient normalement du plan de sûreté de l'installation portuaire. Parmi les exemples de renseignements qui pourraient être donnés, on peut citer:

.1 le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire battant le pavillon d'un État qui n'était pas un Gouvernement contractant, et en particulier des mesures qui auraient normalement été prévues par les navires battant le pavillon de Gouvernements contractants;

.2 le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire qui battait le pavillon d'un Gouvernement contractant mais n'était pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code, comme par exemple une copie de tout certificat de sûreté délivré à ce navire en vertu d'autres dispositions; et

.3 au cas où des personnes ou des marchandises secourues en mer se trouveraient à bord, toutes les informations connues sur ces personnes ou marchandises, y compris leur identité lorsqu'elle est connue et les résultats de toute vérification effectuée pour le compte du navire pour établir le statut, sur le plan de la sûreté, des personnes secourues. L'intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code n'est aucunement de retarder ou empêcher le transfert de personnes en détresse vers un lieu sûr. La seule intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code est de fournir aux États suffisamment de renseignements utiles pour assurer l'intégrité de leur sûreté.

4.39 Parmi les exemples d'autres informations pratiques relatives à la sûreté qui pourraient être requises comme condition d'entrée au port de manière à aider à garantir la sécurité et la sûreté des personnes, des installations portuaires, des navires et autres biens figurent les renseignements suivants:

.1 renseignements figurant sur la fiche synoptique continue;

.2 emplacement du navire au moment où le rapport est établi;

.3 heure prévue d'arrivée du navire au port;

.4 liste de l'équipage;

.5 description générale de la cargaison à bord du navire;

.6 liste des passagers, et

.7 renseignements qui doivent se trouver à bord en vertu de la règle XI-2/5.

4.40 La règle XI-2/9.2.5 permet au capitaine d'un navire qui apprend que l'État côtier ou l'État du port appliquera des mesures de contrôle en vertu de la règle XI-2/9.2, de changer d'avis et de renoncer à entrer dans le port. Si le capitaine change d'avis, la règle XI-2/9 n'est plus applicable et toutes autres dispositions qui pourraient être prises doivent se fonder sur le droit international et être conformes avec le droit international.

**Dispositions supplémentaires**

4.41 Dans tous les cas, lorsqu'un navire se voit refuser l'entrée au port ou est expulsé d'un port, tous les faits connus devraient être communiqués aux autorités des États intéressés. Cette communication devrait comprendre les renseignements ci-après, lorsqu'ils sont connus:

.1 nom du navire, pavillon, numéro d'identification du navire, indicatif d'appel, type de navire et cargaison;

.2 raison du refus d'entrée au port ou de l'expulsion du port ou des zones portuaires;

.3 nature, le cas échéant, de toute la non-conformité avec une mesure de sûreté;

.4 détails, le cas échéant, de toute tentative faite pour remédier à une non-conformité, y compris les conditions imposées au navire pour la traversée;

.5 port(s) d'escale précédent(s) et port d'escale déclaré suivant;

.6 heure de départ et heure prévue d'arrivée à ces ports;

.7 toutes instructions données au navire, par exemple rendre compte de son itinéraire;

.8 renseignements disponibles sur le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;

.9 renseignements concernant les communications éventuelles qui ont eu lieu entre les États du port et l'Administration;

.10 point de contact au sein de l'État du port qui établit le rapport aux fins d'obtenir un complément d'informations;

.11 liste de l'équipage, et

.12 tous autres renseignements pertinents.

4.42 Les États pertinents à contacter devraient comprendre les États situés le long de la route prévue du navire jusqu'au port suivant, notamment si le navire a l'intention d'entrer dans la mer territoriale de cet État côtier. Les autres États pertinents pourraient être les États des ports d'escale précédents afin qu'un complément d'informations puisse être obtenu et que les questions de sûreté en rapport avec les ports précédents puissent être résolues.

4.43 Lors de l'exercice des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, les fonctionnaires dûment autorisés devraient veiller à ce que les mesures ou dispositions imposées soient proportionnées. Ces mesures ou dispositions devraient être raisonnables et leur rigueur et leur durée devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour remédier à la non-conformité ou pour l'atténuer.

4.44 Le terme “retard” figurant à la règle XI-2/9.3.5.1 vise aussi les situations où, à la suite des mesures prises en vertu de cette règle, le navire se voit indûment refuser l'entrée au port ou est indûment expulsé du port.

**Navires d'États non Parties et navires qui en raison de leurs dimensions ne sont pas soumis à la Convention**

4.45 En ce qui concerne les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant à la Convention, ni une Partie au Protocole SOLAS de 1988 ([1]), les Gouvernements contractants ne devraient pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables. En conséquence, les prescriptions de la règle XI-2/9 et les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient être appliquées à ces navires.

4.46 Les navires non soumis à la Convention en raison de leurs dimensions sont soumis aux mesures que les États appliquent pour assurer la sûreté. Ces mesures devraient être prises compte dûment tenu des prescriptions du chapitre XI-2 et des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.

5. DÉCLARATION DE SÛRETÉ

**Généralités**

5.1 Une déclaration de sûreté (DoS) devrait être remplie lorsque le Gouvernement contractant de l'installation portuaire le juge nécessaire ou lorsqu'un navire le juge nécessaire.

5.1.1 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par les résultats de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et les raisons et circonstances qui exigent l'établissement d'une déclaration de sûreté devraient être mentionnées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

5.1.2 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par une Administration pour les navires autorisés à battre son pavillon et à la suite de l'évaluation de la sûreté du navire et devrait être mentionnée dans le plan de sûreté du navire.

5.2 Il est probable qu'une déclaration de sûreté sera demandée aux niveaux de sûreté les plus élevés, quand un navire a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface et pour les activités d'interface navire/port ou navire/navire qui présentent un risque accru pour les personnes, les biens ou l'environnement, pour des raisons qui tiennent au navire en question, y compris sa cargaison ou ses passagers, ou aux circonstances dans l'installation portuaire, ou une combinaison de ces facteurs.

5.2.1 Lorsqu'un navire ou une Administration, au nom des navires autorisés à battre son pavillon, demande qu'une déclaration de sûreté soit remplie, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait prendre acte de cette demande et étudier les mesures de sûreté appropriées.

5.3 Un PFSO peut aussi demander une déclaration de sûreté avant des activités d'interface navire/port qui ont été identifiées dans la PFSA approuvée comme posant un problème particulier. Il peut s'agir, par exemple, de l'embarquement ou du débarquement de passagers et du transfert, du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses ou de substances potentiellement dangereuses. La PFSA peut aussi signaler les installations situées dans des zones à forte densité de population ou à proximité de ces zones, ou encore les opérations ayant un effet économique important qui justifient l'établissement d'une déclaration de sûreté.

5.4 Une déclaration de sûreté a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire ou d'autres navires avec lesquels il y a interface parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés respectifs.

5.4.1 La déclaration de sûreté convenue devrait être signée et datée à la fois par l'installation portuaire et le(s) navire(s) intéressé(s), pour indiquer qu'il est satisfait au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code et devrait indiquer sa période de validité, le ou les niveaux de sûreté pertinents, ainsi que les coordonnées des points de contact pertinents.

([1]) Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

5.4.2 Un changement du niveau de sûreté peut obliger à réviser la déclaration de sûreté ou à en remplir une nouvelle.

5.5 La déclaration de sûreté devrait être établie en anglais, en espagnol ou en français ou dans une langue comprise à la fois de l'installation portuaire et du ou des navires intéressé(s).

5.6 Un modèle de déclaration de sûreté figure à l'appendice 1 à la présente partie du Code. Ce modèle doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, ce modèle doit être ajusté en conséquence.

## 6. OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE

**Généralités**

6.1 En vertu de la règle XI-2/5, la compagnie est tenue de fournir au capitaine du navire des renseignements pour satisfaire aux obligations qui incombent à la compagnie en vertu des dispositions de cette règle. Ces renseignements devraient inclure des éléments tels que:

.1 les parties chargées de désigner le personnel de bord, telles que les sociétés de gestion maritime, les agences de recrutement, les entrepreneurs, les concessionnaires (par exemple, les boutiques, les casinos, etc.);

.2 les parties chargées de décider de l'emploi du navire, y compris le(s) affréteur(s) à temps ou le(s) affréteur(s) coque nue, ou toute autre partie agissant en cette qualité, et

.3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une charte-partie, les coordonnées des points de contact de ces parties, y compris les affréteurs à temps ou les affréteurs coque nue.

6.2 En vertu des dispositions de la règle XI-2/5, la compagnie doit actualiser ces renseignements au fur et à mesure que des changements surviennent, et les tenir à jour.

6.3 Ces renseignements devraient être en anglais, en espagnol ou en français.

6.4 En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 2004, ces renseignements devraient rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.5 En ce qui concerne les navires construits le 1er juillet 2004 ou après cette date, et les navires construits avant le 1er juillet 2004 qui étaient hors service le 1er juillet 2004, les renseignements fournis devraient remonter à la date d'entrée en service du navire et rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.6 Après le 1er juillet 2004, lorsqu'un navire est retiré du service, les renseignements fournis devraient remonter à la date à laquelle le navire entre à nouveau en service et rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.7 Il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements antérieurement fournis qui ne correspondent pas à l'état effectif à cette date.

6.8 Lorsque la responsabilité de l'exploitation du navire est assumée par une autre compagnie, il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements concernant la compagnie qui était chargée de l'exploitation du navire.

D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

## 7. SÛRETÉ DU NAVIRE

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

## 8. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DU NAVIRE

**Évaluation de la sûreté**

8.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable. Bien que le CSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa position, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.

8.2 Avant d'entreprendre l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO devrait veiller à ce qu'il soit tiré parti des renseignements disponibles sur l'évaluation de la menace dans les ports où le navire fera escale ou dans lesquels des passagers embarqueront ou débarqueront, ainsi que sur les installations portuaires et leurs mesures de protection. Le CSO devrait étudier les rapports antérieurs sur des besoins similaires en matière de sûreté. Lorsque cela est possible, le CSO devrait rencontrer les personnes compétentes à bord du navire et dans les installations portuaires afin de discuter de l'objet et de la méthodologie de l'évaluation. Le CSO devrait suivre les indications spécifiques données par les Gouvernements contractants.

8.3 Une SSA devrait porter sur les éléments ci-après à bord ou à l'intérieur du navire:

.1 sûreté physique;

.2 intégrité structurelle;

.3 systèmes de protection individuelle;

.4 procédures générales;

.5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques, et

.6 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à bord du navire ou à l'intérieur d'une installation portuaire.

8.4 Les personnes qui participent à une SSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne:

.1 la connaissance des menaces existant contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;

.3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;

.6 les effets des explosifs sur les structures et l'équipement du navire;

.7 la sûreté du navire;

.8 les pratiques commerciales relatives à l'interface navire/port;

.9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;

.10 la sûreté physique;

.11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;

.12 la mécanique navale, et

.13 les opérations des navires et des ports.

8.5 Le CSO devrait obtenir et consigner les renseignements requis pour mener à bien une évaluation, concernant notamment:

.1 l'agencement général du navire;

.2 l'emplacement des zones dont l'accès devrait être restreint, telles que la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2, etc.;

.3 l'emplacement et les fonctions de chaque point d'accès effectif ou potentiel au navire;

.4 les changements de marée susceptibles d'avoir une incidence sur la vulnérabilité ou la sûreté du navire;

.5 les espaces à cargaison et les arrangements en matière d'arrimage,

.6 les emplacements où les provisions de bord et le matériel essentiel d'entretien sont entreposés;

.7 les emplacements où les bagages non accompagnés sont entreposés;

.8 le matériel de secours et de réserve disponible pour assurer les services essentiels;

.9 les effectifs du navire, toute tâche existante liée à la sûreté et les pratiques de la compagnie qui sont en vigueur concernant la formation;

.10 les équipements de sûreté et de sécurité existants pour protéger les passagers et le personnel du navire,

.11 les échappées et les voies d'évacuation ainsi que les postes de rassemblement qui doivent être préservés pour garantir l'évacuation d'urgence du navire en bon ordre et en toute sécurité;

.12 les accords en vigueur avec des sociétés privées qui fournissent des services de sûreté navire/côté mer, et

.13 les mesures et procédures liées à la sûreté en vigueur, y compris les procédures d'inspection et de contrôle, les systèmes d'identification, les équipements de surveillance et de contrôle, les documents d'identification du personnel et les systèmes de communications, d'alarme, d'éclairage, de contrôle de l'accès et autres systèmes appropriés.

8.6 La SSA devrait permettre d'examiner chacun des points d'accès identifiés, y compris les ponts découverts, et d'évaluer dans quelle mesure ils pourraient être utilisés par des personnes cherchant à enfreindre les mesures de sûreté, qu'il s'agisse de personnes ayant droit à l'accès ou de personnes non autorisées.

8.7 La SSA devrait consister à examiner si les mesures et principes de sûreté ainsi que les procédures et opérations mises en place, tant dans une situation normale que dans une situation d'urgence, continuent d'être pertinents et à déterminer les principes de sûreté concernant notamment:

.1 les zones d'accès restreint;

.2 les procédures pour faire face à un incendie ou à une autre situation d'urgence;

.3 le degré de supervision du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, des fournisseurs, des techniciens chargés des réparations, des dockers, etc.;

.4 la fréquence et l'efficacité des rondes de sûreté;

.5 les systèmes de contrôle de l'accès, y compris les systèmes d'identification;

.6 les systèmes et procédures de communications de sûreté;

.7 les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté, et

.8 les équipements et les systèmes de sûreté et de surveillance, s'il y en a.

8.8 La SSA devrait prendre en compte les personnes, les activités, les services et les opérations qu'il est important de protéger. Ceci inclut:

.1 le personnel du navire;

.2 les passagers, les visiteurs, les fournisseurs, les techniciens chargés des réparations, le personnel d'installation portuaire, etc.;

.3 la capacité à assurer la sécurité de la navigation tout en prenant les mesures d'urgence qui s'imposent;

.4 la cargaison, notamment les marchandises dangereuses ou les substances potentiellement dangereuses;

.5 les provisions de bord;

.6 les équipements et systèmes de communication de sûreté du navire, s'il y en a, et

.7 les équipements et systèmes de surveillance et de sûreté du navire, s'il y en a.

8.9 La SSA devrait envisager toutes les menaces éventuelles qui pourraient inclure les types d'incidents de sûreté suivants:

.1 dommages causés au navire ou à une installation portuaire ou destruction du navire ou de l'installation portuaire, par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;

.2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;

.3 manipulation criminelle de la cargaison, des systèmes ou du matériel essentiels du navire ou des provisions de bord;

.4 accès ou utilisation non autorisé, y compris la présence de passagers clandestins;

.5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;

.6 utilisation du navire pour transporter des personnes ayant l'intention de provoquer un incident de sûreté et/ou leur équipement;

.7 utilisation du navire lui-même comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;

.8 attaques venues du large alors que le navire est à quai ou à l'ancre, et

.9 attaques alors que le navire est en mer.

8.10 La SSA devrait tenir compte de toutes les vulnérabilités éventuelles, à savoir notamment:

.1 conflits entre les mesures de sécurité et les mesures de sûreté;

.2 conflits entre les tâches à bord et celles assignées en matière de sûreté;

.3 tâches liées à la tenue du quart, effectifs du navire, eu égard en particulier à leurs incidences sur la fatigue de l'équipage, la vigilance et la performance;

.4 toute lacune identifiée en matière de formation relative à la sûreté, et

.5 tout équipement et système de sûreté, y compris les systèmes de communications.

8.11 Le CSO et le SSO devraient toujours avoir à l'esprit les effets que les mesures de sûreté peuvent avoir sur le personnel du navire qui reste à bord du navire pendant de longues périodes. Lors de l'établissement des mesures de sûreté, il faudrait prêter une attention spéciale à l'agrément, au confort et à l'intimité du personnel du navire et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes.

8.12 Lorsque la SSA est terminée, un rapport est établi. Il comporte un résumé de la manière dont l'évaluation a été effectuée, une description de chaque point vulnérable noté lors de cette évaluation et une description des mesures correctives qui pourraient être prises pour remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport est protégé contre tout accès ou divulgation non autorisé.

8.13 Si la SSA n'a pas été effectuée par la compagnie, le rapport de la SSA devrait être passé en revue et accepté par le CSO.

**Enquête de sûreté sur place**

8.14 L'enquête de sûreté sur place fait partie intégrante de toute SSA. L'enquête de sûreté sur place devrait consister à examiner et évaluer les mesures de protection, les procédures et les opérations mises en place à bord pour:

.1 garantir l'accomplissement de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;

.2 surveiller les zones d'accès restreint afin que seules les personnes autorisées y aient accès;

.3 contrôler l'accès au navire, y compris tout système d'identification;

.4 surveiller les zones de pont et les zones autour du navire;

.5 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets (bagages accompagnés et non accompagnés et effets personnels du personnel du navire);

.6 superviser la manutention de la cargaison et la réception des provisions de bord, et

.7 veiller à ce que les systèmes de communications, les renseignements et les équipements permettant de garantir la sûreté du navire soient rapidement disponibles.

9. PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE

**Généralités**

9.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'un plan de sûreté du navire (SSP) soit établi et soumis pour approbation. Le contenu de chaque SSP devrait varier en fonction du navire particulier pour lequel il a été conçu. L'évaluation de la sûreté du navire aura permis d'identifier les caractéristiques particulières du navire et les menaces et vulnérabilités potentielles. Lors de l'élaboration du SSP, il faudra examiner minutieusement ces caractéristiques. Les Administrations peuvent fournir des conseils sur l'élaboration et le contenu d'un SSP.

9.2 Tous les SSP devraient:

.1 décrire dans le détail l'organigramme des mesures de sûreté prévues pour le navire;

.2 décrire dans le détail les relations du navire avec la compagnie, les installations portuaires, d'autres navires et les autorités compétentes ayant des responsabilités en matière de sûreté;

.3 décrire dans le détail les systèmes de communication permettant d'assurer en permanence des communications efficaces à bord du navire et entre le navire et l'extérieur, y compris les installations portuaires;

.4 décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront toujours en place;

.5 décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront au navire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;

.6 prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du SSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances, et

.7 décrire les procédures de compte rendu aux points de contact appropriés des Gouvernements contractants.

9.3 L'élaboration d'un SSP efficace devrait reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté du navire et en particulier sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles, y compris les itinéraires commerciaux, de chaque navire.

9.4 Tous les SSP devraient être approuvés par l'Administration ou en son nom. Si une Administration a recours à un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour examiner ou approuver le SSP, le RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a élaboré le plan ou contribué à son élaboration.

9.5 Le CSO et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient élaborer des procédures pour:

.1 déterminer si le SSP reste efficace, et

.2 élaborer les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au plan après son approbation.

9.6 Les mesures de sûreté prévues dans le SSP devraient être mises en place avant que la vérification initiale du respect des prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code soit effectuée, faute de quoi le Certificat international de sûreté du navire prescrit ne pourra être délivré. En cas de défaillance ultérieure des équipements ou systèmes de sûreté, ou de la suspension d'une mesure de sûreté pour une raison quelconque, des mesures de sûreté temporaires équivalentes devraient être adoptées et être notifiées à l'Administration et approuvées par elle.

**Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté du navire**

9.7 Outre les recommandations énoncées au paragraphe 9.2, le SSP devrait établir les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté:

.1 les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de bord assumant des fonctions liées à la sûreté;

.2 les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que les communications soient assurées en permanence;

.3 les procédures nécessaires pour déterminer si les procédures de sûreté et les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement des équipements ou systèmes;

.4 les procédures et les pratiques permettant de protéger des informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique;

.5 le type d'équipement et de système de sûreté et de surveillance, s'il y en a, et la maintenance requise;

.6 les procédures garantissant la soumission dans les délais voulus et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté, et

.7 les procédures permettant d'établir, de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, y compris leur emplacement.

9.8 Le reste du paragraphe 9 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne:

.1 l'accès du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, etc. au navire;

.2 les zones d'accès restreint à bord du navire;

.3 la manutention de la cargaison;

.4 la livraison des provisions de bord;

.5 la manutention des bagages non accompagnés, et

.6 le contrôle de la sûreté du navire.

**Accès au navire**

9.9 Le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès au navire identifiés dans la SSA. Ceci inclut tout élément suivant:

.1 échelles de coupée;

.2 passerelles d'embarquement;

.3 rampes d'accès;

.4 postes d'accès, hublots, fenêtres et sabords;

.5 amarres et chaînes d'ancre, et

.6 grues et apparaux de levage.

9.10 Pour chacun de ces moyens d'accès, le SSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le SSP devrait établir, pour chaque niveau de sûreté, le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.

9.11 Le SSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès au navire ou à rester à bord du navire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel du navire et les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique à l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le SSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.

9.12 Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès au navire et leur tentative d'accéder au navire devrait être signalée, selon qu'il conviendra, au SSO, au CSO, à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

9.13 Le SSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès au navire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

9.14 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de contrôler l'accès au navire. Ces mesures pourraient consister à:

.1 contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant monter à bord du navire, ainsi que leurs motifs, en vérifiant, par exemple, les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc.;

.2 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que des zones sûres soient désignées pour effectuer une inspection et une fouille des personnes, des bagages (y compris les articles portés à la main), des effets personnels, des véhicules et de leur contenu;

.3 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs de véhicules, des navires rouliers et des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP;

.4 séparer les personnes et leurs effets personnels qui ont été contrôlés des personnes et de leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés;

.5 séparer les passagers qui embarquent de ceux qui débarquent;

.6 identifier les points d'accès qui devraient être sécurisés ou gardés en permanence pour empêcher l'accès de personnes non autorisées;

.7 sécuriser, par verrouillage ou autre moyen, l'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones auxquelles les passagers et les visiteurs ont accès, et

.8 communiquer des informations sur la sûreté à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur les menaces éventuelles, sur les procédures permettant de signaler des personnes, des activités ou des objets suspects et sur la nécessité de rester vigilant.

9.15 Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant monter à bord d'un navire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le SSP approuvé et être expressément approuvée par l'Administration. Il serait préférable que ces fouilles soient effectuées par l'installation portuaire en coopération étroite avec le navire et à proximité de celui-ci. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

9.16 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour protéger le navire contre un risque accru d'incident de sûreté de manière à garantir une vigilance accrue et un contrôle plus strict; ces mesures pourraient consister à:

.1 affecter du personnel supplémentaire pour effectuer des rondes sur les zones de pont pendant les heures de silence pour décourager tout accès non autorisé;

.2 limiter le nombre de points d'accès au navire en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser;

.3 décourager l'accès au navire du côté mer en prévoyant, par exemple, en liaison avec l'installation portuaire, des rondes de patrouilleurs;

.4 établir une zone d'accès restreint du côté quai du navire, en coopération étroite avec l'installation portuaire;

.5 procéder à des fouilles plus fréquentes et plus détaillées des personnes, des effets personnels et des véhicules embarqués ou chargés sur le navire;

.6 escorter les visiteurs à bord du navire;

.7 communiquer des informations supplémentaires sur la sûreté à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur toute menace identifiée, en insistant à nouveau sur les procédures à suivre pour signaler des personnes, des activités ou des objets suspects et sur la nécessité d'une vigilance accrue, et

.8 mener une fouille totale ou partielle du navire.

Niveau de sûreté 3

9.17 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et avec l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:

.1 restreindre l'accès à un point unique contrôlé;

.2 accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté;

.3 guider les personnes à bord;

.4 suspendre les opérations d'embarquement ou de débarquement;

.5 suspendre les opérations de manutention de la cargaison, de livraison etc.;

.6 évacuer le navire;

.7 déplacer le navire, et

.8 préparer une fouille totale ou partielle du navire.

**Zones d'accès restreint à bord du navire**

9.18 Le SSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à bord du navire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ou les activités à l'intérieur de ces zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet:

.1 d'empêcher l'accès de personnes non autorisées;

.2 de protéger les passagers, le personnel du navire et le personnel des installations portuaires ou les autres personnes autorisées à se trouver à bord du navire;

.3 de protéger les zones de sûreté névralgiques à l'intérieur du navire, et

.4 de protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

9.19 Le SSP devrait garantir la mise en place de politiques et de pratiques clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour en contrôler l'accès.

9.20 Le SSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.

9.21 Les zones d'accès restreint peuvent comprendre:

.1 la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2;

.2 les locaux contenant des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ainsi que leurs commandes et les commandes du dispositif d'éclairage;

.3 les locaux contenant les installations de ventilation et de climatisation et autres locaux analogues;

.4 les locaux donnant accès aux caisses d'eau potable, aux pompes ou collecteurs;

.5 les locaux contenant des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses;

.6 les locaux contenant les pompes à cargaison et leurs commandes;

.7 les espaces à cargaison et les locaux contenant les provisions de bord;

.8 les locaux d'habitation de l'équipage, et

.9 toute autre zone à laquelle l'accès doit être restreint pour assurer la sûreté du navire, que le CSO aura déclaré comme telle sur la base de la SSA.

Niveau de sûreté 1

9.22 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre:

.1 le verrouillage ou la sécurisation des points d'accès;

.2 l'utilisation de matériel de surveillance pour surveiller les zones;

.3 le recours à des gardes ou des rondes; et

.4 l'utilisation de dispositifs automatiques de détection d'intrusion pour alerter le personnel du navire de l'accès de personnes non autorisées.

Niveau de sûreté 2

9.23 Au niveau de sûreté 2, il convient d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones pour garantir que seules les personnes autorisées y ont accès. Le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, qui peuvent comprendre:

.1 l'établissement de zones d'accès restreint adjacentes aux points d'accès;

.2 la garde permanente des équipements de surveillance, et

.3 l'affectation de personnel supplémentaire pour garder des zones d'accès restreint et effectuer des rondes.

Niveau de sûreté 3

9.24 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire; ces mesures pourraient consister à:

.1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à bord du navire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit, et

.2 fouiller les zones d'accès restreint dans le cadre des opérations de fouille du navire.

**Manutention de la cargaison**

9.25 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre:

.1 d'empêcher toute manipulation criminelle, et

.2 d'empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à bord du navire.

9.26 Les mesures de sûreté, dont certaines pourraient devoir être appliquées en liaison avec l'installation portuaire, devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès au navire. Lorsque la cargaison se trouve à bord du navire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été approuvée en vue de son chargement à bord du navire. En outre, des mesures de sûreté devraient être mises au point pour veiller à ce que la cargaison ne fasse pas l'objet d'une manipulation criminelle une fois qu'elle est à bord.

Niveau de sûreté 1

9.27 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à:

.1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;

.2 vérifier que la cargaison chargée correspond à la documentation la concernant;

.3 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP, et

.4 vérifier les scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

9.28 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens suivants:

.1 un examen visuel et physique, et

.2 l'utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

9.29 En cas de mouvements réguliers ou répétés de cargaisons, le CSO ou le SSO peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de ces cargaisons, des arrangements portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et être approuvés par lui.

Niveau de sûreté 2

9.30 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent comprendre:

.1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison;

.2 des contrôles plus poussés pour s'assurer que seule la cargaison prévue est chargée;

.3 une fouille plus poussée des véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers, et

.4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

9.31 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:

.1 examens visuels et physiques plus fréquents et plus détaillés;

.2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et

.3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable conformément aux accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

9.32 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre:

.1 la suspension des opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison, et

.2 la vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, le cas échéant, et leur emplacement.

**Livraison des provisions de bord**

9.33 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à:

.1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;

.2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;

.3 empêcher toute manipulation criminelle, et

.4 empêcher que des provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées.

9.34 Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

9.35 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent consister à:

.1 vérifier que les provisions correspondent à la commande avant d'être chargées à bord, et

.2 veiller à ce que les provisions de bord soient immédiatement entreposées en lieu sûr.

Niveau de sûreté 2

9.36 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la livraison des provisions de bord en prévoyant des vérifications avant la réception des provisions à bord et au moyen d'inspections renforcées.

Niveau de sûreté 3

9.37 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:

.1 soumettre les provisions de bord à une inspection plus détaillée;

.2 restreindre ou suspendre la manutention des provisions de bord, et

.3 refuser d'accepter de charger à bord du navire les provisions de bord.

**Manutention des bagages non accompagnés**

9.38 Le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être acceptés sur le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec l'installation portuaire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

Niveau de sûreté 1

9.39 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

Niveau de sûreté 2

9.40 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

Niveau de sûreté 3

9.41 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:

.1 soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents;

.2 se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés, et

.3 refuser d'accepter de charger à bord du navire des bagages non accompagnés.

**Surveillance de la sûreté du navire**

9.42 Le navire devrait être doté de moyens permettant d'assurer sa surveillance, celle des zones d'accès restreint à bord et des zones entourant le navire. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à:

.1 des dispositifs d'éclairage;

.2 du personnel de veille, des gardes chargés de la sûreté et des services de garde sur le pont, y compris des rondes, et

.3 des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

9.43 Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

9.44 Le SSP devrait définir les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des pannes d'énergie.

Niveau de sûreté 1

9.45 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de services de garde, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté du navire d'observer le navire en général et en particulier les barrières et zones d'accès restreint.

9.46 Le pont du navire et les points d'accès au navire devraient être éclairés pendant les heures d'obscurité et les périodes de faible visibilité pendant que le navire procède à des activités d'interface navire/port ou lorsqu'il se trouve dans une installation portuaire ou au mouillage, lorsque que de besoin. Lorsqu'ils font route, les navires devraient utiliser, quand cela s'avère nécessaire, l'éclairage maximal compatible avec la sécurité de la navigation, eu égard aux dispositions en vigueur du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Lors de l'établissement de l'intensité et de l'emplacement appropriés de l'éclairage, il convient de tenir compte de ce qui suit:

.1 le personnel du navire devrait pouvoir détecter des activités ayant lieu à l'extérieur du navire, tant du côté terre que du côté mer;

.2 l'éclairage devrait couvrir la zone du navire et celle autour du navire;

.3 l'éclairage devrait faciliter l'identification des personnes aux points d'accès, et

.4 l'éclairage peut être fourni en coordination avec l'installation portuaire.

Niveau de sûreté 2

9.47 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à:

.1 effectuer des rondes de sûreté plus fréquentes et plus détaillées;

.2 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de sûreté et de surveillance;

.3 affecter du personnel supplémentaire à la veille de sûreté, et

.4 assurer la coordination avec les rondes effectuées par des patrouilleurs sur l'eau et avec les rondes à pied ou motorisées du côté terre, si elles sont prévues.

9.48 Un éclairage supplémentaire peut être nécessaire pour se protéger contre un risque accru d'incident de sûreté. Dans ce cas, cet éclairage peut être assuré en coordination avec l'installation portuaire afin qu'elle fournisse un éclairage supplémentaire du côté terre.

Niveau de sûreté 3

9.49 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:

.1 allumer l'ensemble de l'éclairage à bord du navire ou éclairer la zone autour du navire;

.2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance de bord capables d'enregistrer les activités à bord ou à proximité du navire;

.3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer;

.4 se préparer à une inspection sous-marine de la coque du navire, et

.5 entreprendre des mesures, y compris faire tourner lentement les hélices du navire, si cela est possible dans la pratique, pour décourager l'accès sous-marin à la coque du navire.

**Différence des niveaux de sûreté**

9.50 Le SSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que le navire pourrait adopter si le navire appliquait un niveau de sûreté plus élevé que celui qui s'applique à une installation portuaire.

**Activités qui ne sont pas visées par le Code**

9.51 Le SSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que le navire devrait appliquer lorsque:

.1 il se trouve dans un port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;

.2 il procède à une activité d'interface avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas;

.3 il effectue une activité d'interface avec des plates-formes fixes ou flottantes ou une unité mobile de forage en station, ou

.4 il effectue une activité d'interface avec un port ou une installation portuaire qui n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code.

**Déclarations de sûreté**

9.52 Le SSP devrait décrire dans le détail comment traiter les déclarations de sûreté (DoS) demandées par une installation portuaire, et les circonstances dans lesquelles le navire lui-même devrait demander une DoS.

**Audit et révision**

9.53 Le SSP devrait indiquer comment le CSO et le SSO ont l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du SSP et la procédure à suivre pour réviser, mettre à jour ou modifier le SSP.

10. REGISTRES

**Généralités**

10.1 Les registres devraient être mis à la disposition des fonctionnaires dûment autorisés des Gouvernements contractants pour que ceux-ci puissent vérifier que les dispositions des plans de sûreté des navires sont mises en oeuvre.

10.2 Les registres peuvent être conservés sous quelque forme que ce soit mais ils devraient être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11. AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

*Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.*

12. AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE

*Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.*

13. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES NAVIRES

**Formation**

13.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et le personnel compétent de la compagnie à terre et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:

.1 administration de la sûreté;

.2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;

.3 législation et réglementation nationales pertinentes;

.4 responsabilité et fonctions des autres organismes de sûreté;

.5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté du navire;

.6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire;

.7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;

.8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;

.9 préparation, intervention et planification d'urgence;

.10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

.11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;

.12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

.14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;

.17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;

.18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;

.19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les installations portuaires, et

.20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

13.2 En outre, le SSO devrait avoir des connaissances adéquates et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:

.1 agencement du navire;

.2 plan de sûreté du navire et procédures s'y rapportant (y compris une formation sur la manière de réagir à un incident basé sur un scénario);

.3 encadrement des passagers et techniques de contrôle;

.4 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté, et

.5 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté.

13.3 Le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées, à savoir, selon qu'il convient:

.1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.2 détection et identification des armes et des substances et engins dangereux;

.3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;

.6 communications liées à la sûreté;

.7 connaissance des procédures et des plans d'urgence;

.8 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

.9 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté;

.10 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance, et

.11 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

13.4 Tous les autres membres du personnel de bord devraient avoir une connaissance suffisante des dispositions pertinentes du SSP et être familiarisés avec elles, à savoir:

.1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;

.2 connaissances des procédures et des plans d'urgence;

.3 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

.4 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté, et

.5 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

**Exercices et entraînements**

13.5 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de bord est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

13.6 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté du navire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois. En outre, au cas où plus de 25 % du personnel du navire serait remplacé, à un moment quelconque, par du personnel n'ayant pas précédemment participé à un exercice à bord de ce navire au cours des trois derniers mois, un exercice devrait être effectué dans la semaine suivant le changement de personnel. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 8.9.

13.7 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté de la compagnie, d'agents de sûreté de l'installation portuaire, d'autorités pertinentes des Gouvernements contractants ainsi que d'agents de sûreté du navire, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et la riposte. Ces exercices peuvent:

.1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;

.2 consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou

.3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices de recherche et de sauvetage ou d'intervention d'urgence.

13.8 La participation de la compagnie à un exercice avec un autre Gouvernement contractant devrait être reconnue par l'Administration.

14. SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

*Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.*

15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

**Généralités**

15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.

15.2 Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.

15.3 Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire:

.1 sûreté physique;

.2 intégrité structurelle;

.3 systèmes de protection individuelle;

.4 procédures générales;

.5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;

.6 infrastructure des transports pertinents;

.7 services collectifs, et

.8 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.

15.4 Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne:

.1 la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;

.3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;

.6 les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire;

.7 la sûreté de l'installation portuaire;

.8 les pratiques commerciales portuaires;

.9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;

.10 les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures;

.11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;

.12 transport et génie civil, et

.13 les opérations des navires et des ports.

**Identification et évaluation des biens et des infrastructures importants qu'il est important de protéger**

15.5 L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'État.

15.6 L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.

15.7 Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre:

.1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;

.2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;

.3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;

.4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;

.5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;

.6 les ponts, les voies ferrées, les routes;

.7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;

.8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance, et

.9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.

15.8 Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

**Identification des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance aux fins d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité**

15.9 Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.

15.10 La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer:

.1 toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque;

.2 les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens, perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport;

.3 les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque, et

.4 le ou les types possibles d'attaque;

de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.

15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté:

.1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;

.2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;

.3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;

.4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;

.5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;

.6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;

.7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;

.8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc., et

.9 attaque nucléaire, biologique et chimique.

15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

**Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité**

15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.

15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent:

.1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;

.2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;

.3 l'historique des incidents de sûreté, et

.4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

**Identification des points vulnérables**

15.15 L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.

15.16 L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit:

.1 les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation;

.2 l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes;

.3 les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification;

.4 les mesures et procédures de sûreté existantes concernant les services portuaires et les services collectifs;

.5 les mesures de protection du matériel de radio et télécommunications, des services portuaires et services collectifs, y compris les systèmes et réseaux informatiques;

.6 les zones adjacentes qui peuvent être exploitées pendant une attaque ou pour une attaque;

.7 les accords existants avec des sociétés privées fournissant des services de sûreté couvrant le côté mer/côté terre;

.8 tous principes contradictoires entre les mesures et procédures de sécurité et de sûreté;

.9 tout conflit entre les tâches assignées à l'installation portuaire et ses tâches liées à la sûreté;

.10 toute limitation en matière d'exécution et toute restriction en matière de personnel;

.11 toute lacune identifiée au cours de la formation et des exercices, et

.12 toute lacune identifiée pendant les opérations de routine à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de problèmes liés à la sûreté, de l'exercice de mesures de contrôle, des audits, etc.

16. PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

**Généralités**

16.1 La responsabilité de l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) incombe à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Bien que le PFSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa fonction, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.

16.2 Les PFSP auront chacun un contenu différent suivant les circonstances particulières de l'installation ou des installations portuaires pour lesquelles ils sont conçus. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) aura permis d'identifier les caractéristiques particulières de l'installation portuaire, de même que les risques potentiels en matière de sûreté, qui ont obligé à désigner un PFSO et à établir un PFSP. Ces caractéristiques, de même que d'autres éléments locaux ou nationaux liés à la sûreté, devront être pris en considération dans le PFSP, lors de sa préparation, et des mesures de sûreté appropriées devront être mises en place en vue de réduire au minimum le risque d'infraction aux mesures de sûreté et les conséquences des risques potentiels. Les Gouvernements contractants peuvent fournir des conseils sur la préparation d'un PFSP et sur son contenu.

16.3 Tous les PFSP devraient:

.1 décrire dans le détail l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;

.2 décrire dans le détail les liens de cette organisation avec les autorités compétentes et les systèmes de communications nécessaires pour assurer en permanence le fonctionnement efficace de cette organisation, ainsi que les liens de cette organisation avec, notamment, les navires se trouvant dans le port;

.3 décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront en place;

.4 décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront à l'installation portuaire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;

.5 prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du PFSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances, et

.6 décrire les procédures de notification aux points de contact auprès des Gouvernements contractants pertinents.

16.4 L'élaboration d'un PFSP efficace devra reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'installation portuaire, et en particulier, sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles de chaque installation portuaire.

16.5 Les Gouvernements contractants devraient approuver les PFSP des installations portuaires relevant de leur juridiction. Les Gouvernements contractants devraient élaborer des procédures permettant de déterminer si chaque PFSP reste efficace et ils peuvent exiger que le PFSP soit modifié avant d'être approuvé ou après avoir été approuvé. Le PFSP devrait indiquer que les comptes rendus d'incidents et de menaces d'incidents de sûreté, d'examens, d'audits, de formation et d'exercices doivent être conservés comme preuves qu'il est satisfait aux prescriptions.

16.6 Les mesures de sûreté prévues dans le PFSP devraient être mises en place dans un délai raisonnable après l'approbation du PFSP et le PFSP devrait indiquer la date à laquelle chacune des mesures sera en place. Si la mise en place de ces mesures risque d'être retardée, il faudrait en aviser le Gouvernement contractant responsable de l'approbation du PFSP pour en débattre avec lui et pour décider d'adopter d'autres mesures de sûreté temporaires satisfaisantes qui assurent un degré de sûreté équivalent pendant la période transitoire.

16.7 L'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses, et devrait être envisagé avec une grande prudence. Au cas où un Gouvernement contractant déciderait qu'il est nécessaire d'employer un personnel armé dans ces zones, ce Gouvernement contractant devrait veiller à ce que ce personnel soit dûment autorisé et formé à l'emploi de ces armes et connaisse les risques spécifiques qui existent dans ces zones en matière de sécurité. Si un Gouvernement contractant autorise l'emploi d'armes à feu, il devrait donner pour leur emploi des consignes de sécurité spécifiques. Le PFSP devrait contenir des recommandations spécifiques en la matière, eu égard en particulier à son application aux navires transportant des marchandises dangereuses ou potentiellement dangereuses.

**Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire**

16.8 Outre les recommandations énoncées au paragraphe 16.3, le PFSP devrait indiquer les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté:

.1 le rôle et la structure de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;

.2 les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire assumant des fonctions liées à la sûreté et la formation qu'ils doivent avoir reçue, ainsi que les mesures nécessaires pour permettre d'évaluer l'efficacité de chaque membre du personnel;

.3 les liens de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire avec d'autres autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;

.4 les systèmes de communications prévus pour assurer une communication efficace et continue entre le personnel de l'installation portuaire responsable de la sûreté, les navires se trouvant au port et, lorsqu'il y a lieu, les autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;

.5 les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que ces communications continues soient assurées en permanence;

.6 les procédures et les pratiques permettant de protéger les informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique;

.7 les procédures nécessaires pour évaluer si les mesures et procédures de sûreté et le matériel de sûreté restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement du matériel;

.8 les procédures à suivre pour garantir la soumission et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté;

.9 les procédures relatives à la manutention de la cargaison;

.10 les procédures concernant la livraison des provisions de bord;

.11 les procédures permettant de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses qui se trouvent dans l'installation portuaire, y compris leur emplacement;

.12 les moyens d'alerter les rondes côté mer et les équipes spécialisées dans la fouille et d'obtenir leurs services, y compris pour la recherche d'explosifs et les inspections sous-marines;

.13 les procédures permettant d'aider les agents de sûreté du navire à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord, sur demande, et

.14 les procédures permettant de faciliter le congé à terre du personnel du navire ou les changements de personnel, ainsi que l'accès au navire des visiteurs, y compris des représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer.

16.9 Le reste du paragraphe 16 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne:

.1 l'accès à l'installation portuaire;

.2 les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire;

.3 la manutention de la cargaison;

.4 la livraison des provisions de bord;

.5 la manutention des bagages non accompagnés, et

.6 le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire.

**Accès à l'installation portuaire**

16.10 Le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès à l'installation portuaire qui sont identifiés dans la PFSA.

16.11 Pour chacun de ces moyens d'accès, le PFSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le PFSP devrait préciser le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.

16.12 Le PFSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès à l'installation portuaire ou à rester à l'intérieur de l'installation portuaire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel de l'installation portuaire et pour les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique aux navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de pouvoir prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le PFSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.

16.13 Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès à l'installation portuaire et leur tentative d'accéder à l'installation portuaire devrait être signalée au PFSO et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

16.14 Le PFSP devrait spécifier les emplacements où la fouille de personnes et de leurs effets personnels ainsi que des véhicules doit être effectuée. Ces emplacements devraient être abrités afin que la fouille puisse se poursuivre sans interruption quelles que soient les conditions météorologiques régnantes, selon la fréquence spécifiée dans le PFSP. Après avoir été fouillés, les personnes, les effets personnels et les véhicules devraient être acheminés directement vers les zones d'embarquement, d'attente et de chargement des véhicules réglementées.

16.15 Le PFSP devrait spécifier des emplacements séparés pour les personnes et leurs effets qui ont été contrôlés et les personnes et leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés et, si possible, des zones séparées pour les passagers qui embarquent et les passagers qui débarquent, pour le personnel du navire et leurs effets, afin que les personnes qui n'ont pas été contrôlées ne puissent pas entrer en contact avec les personnes qui ont été contrôlées.

16.16 Le PFSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès à l'installation portuaire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

16.17 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les points de contrôle où les mesures de sûreté ci-après peuvent être appliquées:

.1 zones d'accès restreint qui devraient être délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le Gouvernement contractant;

.2 contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire, et notamment les passagers, le personnel du navire et les visiteurs, ainsi que leurs motifs, en vérifiant par exemple les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc.;

.3 inspecter les véhicules utilisés par les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire;

.4 vérifier l'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que de leurs véhicules;

.5 restreindre l'accès en vue d'exclure les personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité;

.6 effectuer une fouille des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu, et

.7 identifier tous les points d'accès qui, n'étant pas utilisés régulièrement, devraient être fermés et verrouillés en permanence.

16.18 Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant accéder à l'installation portuaire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le PFSP approuvé et devrait être expressément approuvée par le Gouvernement contractant. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

16.19 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à:

.1 affecter du personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde;

.2 limiter le nombre de points d'accès à l'installation portuaire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser;

.3 prévoir des moyens pour empêcher tout passage à travers les points d'accès restants, par exemple les barrières de sûreté;

.4 procéder à des fouilles plus fréquentes des personnes, des effets personnels et des véhicules;

.5 refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent pas fournir de justification vérifiable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'installation portuaire, et

.6 utiliser des patrouilleurs pour renforcer la sûreté côté-mer.

Niveau de sûreté 3

16.20 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et avec les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:

.1 interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'installation portuaire;

.2 accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté;

.3 suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'installation portuaire;

.4 augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire, s'il y a lieu;

.5 suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire;

.6 diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire, et

.7 évacuer tout ou partie de l'installation portuaire.

**Zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire**

16.21 Le PFSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à l'intérieur de l'installation portuaire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ainsi que les activités à l'intérieur de ces zones. Il faudrait également prévoir, dans des circonstances appropriées, des mesures pour assurer le ratissage de sûreté des zones temporaires d'accès restreint avant et après l'établissement de telles zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet de:

.1 protéger les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs, y compris les visiteurs qui ont un lien avec un navire;

.2 protéger l'installation portuaire;

.3 protéger les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent;

.4 protéger les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire;

.5 protéger les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance, et

.6 protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

16.22 Le PFSP devrait garantir la mise en place de toutes les mesures de sûreté clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour contrôler:

.1 l'accès par des personnes;

.2 l'entrée, le stationnement, le chargement et le déchargement des véhicules;

.3 le mouvement et l'entreposage des cargaisons et des provisions de bord, et

.4 les bagages ou effets personnels non accompagnés.

16.23 Le PFSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.

16.24 Lorsque des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont installés, ils devraient alerter un centre de contrôle qui puisse réagir au déclenchement de l'alarme.

16.25 Les zones d'accès restreint peuvent comprendre:

.1 les zones côté quai et côté mer adjacentes au navire;

.2 les zones d'embarquement et de débarquement, les zones d'attente et de contrôle des passagers et du personnel du navire, y compris les points de fouille;

.3 les zones où ont lieu les opérations de chargement, de déchargement ou d'entreposage des cargaisons et des provisions de bord;

.4 les endroits où sont détenus les renseignements sensibles du point de vue de la sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons;

.5 les zones où sont stockées des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses;

.6 les postes de contrôle du système de gestion du trafic maritime, les centres de contrôle des aides à la navigation et du port, y compris les salles de contrôle des systèmes de surveillance et de sûreté;

.7 les zones où se trouvent les équipements de surveillance et de sûreté;

.8 les installations de radio et télécommunications, d'alimentation en électricité, de distribution de l'eau et autres services collectifs, et

.9 tout autre endroit de l'installation portuaire auquel l'accès par des navires, des véhicules et des personnes devrait être restreint.

16.26 L'application des mesures de sûreté peut être élargie, avec l'accord des autorités compétentes, de manière à restreindre l'accès non autorisé à des structures depuis lesquelles l'installation portuaire peut être observée.

Niveau de sûreté 1

16.27 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre:

.1 l'installation de barrières permanentes ou temporaires autour de la zone d'accès restreint qui soient d'un type jugé acceptable par le Gouvernement contractant;

.2 prévoir des points d'accès où l'accès puisse être contrôlé par des gardes, lorsqu'ils sont en service, et qui puissent être efficacement verrouillés ou barrés, lorsqu'ils ne sont pas utilisés;

.3 délivrer des laissez-passer, que les personnes soient tenues de montrer pour indiquer qu'elles ont le droit de se trouver dans la zone d'accès restreint;

.4 marquer clairement les véhicules qui sont autorisés à entrer dans les zones d'accès restreint;

.5 prévoir des gardes et des rondes;

.6 installer des dispositifs automatiques de détection d'intrusion ou des équipements ou systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à une zone d'accès restreint ou tout mouvement à l'intérieur d'une telle zone, et

.7 contrôler le mouvement des navires au voisinage des navires qui utilisent l'installation portuaire.

Niveau de sûreté 2

16.28 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait prévoir d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones. Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à:

.1 renforcer l'efficacité des barrières ou clôtures entourant les zones d'accès restreint et notamment, recourir à des rondes ou utiliser des dispositifs automatiques de détection d'intrusion;

.2 réduire le nombre des points d'accès aux zones d'accès restreint et renforcer les contrôles appliqués aux autres points d'accès;

.3 restreindre le stationnement à côté des navires à quai;

.4 restreindre encore davantage l'accès aux zones d'accès restreint ainsi que les mouvements et l'entreposage à l'intérieur de ces zones.

.5 utiliser du matériel de surveillance enregistrant et contrôlé en permanence;

.6 accroître le nombre et la fréquence des rondes, y compris les rondes côté mer le long du périmètre délimitant les zones d'accès restreint ainsi qu'à l'intérieur de ces zones;

.7 restreindre l'accès à des zones prédéterminées adjacentes aux zones d'accès restreint, et

.8 faire respecter les restrictions d'accès aux eaux adjacentes aux navires utilisant l'installation portuaire qui sont imposées aux embarcations non autorisées.

Niveau de sûreté 3

16.29 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:

.1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à l'intérieur de l'installation portuaire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit, et

.2 préparer les opérations de fouille des zones d'accès restreint dans le cadre de la fouille de tout ou partie de l'installation portuaire.

**Manutention de la cargaison**

16.30 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre de:

.1 empêcher toute manipulation criminelle, et

.2 empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.31 Les mesures de sûreté devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès à l'installation portuaire. Lorsque la cargaison se trouve à l'intérieur de l'installation portuaire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été contrôlée et acceptée en vue de son chargement sur un navire ou de son entreposage temporaire dans une zone d'accès restreint en attendant le chargement. Il pourrait être opportun d'imposer des restrictions à l'entrée des cargaisons dans l'installation portuaire, lorsque la date de chargement n'est pas confirmée.

Niveau de sûreté 1

16.32 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à:

.1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;

.2 vérifier que la cargaison entrant dans l'installation portuaire correspond à la note de livraison ou à la documentation équivalente concernant la cargaison;

.3 fouiller les véhicules, et

.4 vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle lors de l'entrée de la cargaison dans l'installation portuaire ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.

16.33 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:

.1 examen visuel et physique, et

.2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

16.34 En cas de mouvements réguliers ou répétés de la cargaison, l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure des arrangements avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de cette cargaison portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et approuvé par lui.

Niveau de sûreté 2

16.35 Au niveau de sûreté 2, la PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison pour renforcer le contrôle; ces mesures peuvent comprendre:

.1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire;

.2 des contrôles plus poussés, selon qu'il convient, pour s'assurer que seule la cargaison, accompagnée des documents requis, entre dans l'installation portuaire, y est entreposée temporairement et est chargée ensuite sur le navire;

.3 une fouille plus poussée des véhicules, et

.4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

16.36 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:

.1 inspections plus fréquentes et plus détaillées de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire (examen visuel et physique);

.2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et

.3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable en sus des accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

16.37 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre:

.1 une restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire ou à bord d'un navire donné, et

.2 une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement.

**Livraison des provisions de bord**

16.38 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à:

.1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;

.2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;

.3 empêcher toute manipulation criminelle;

.4 empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées;

.5 faire fouiller le véhicule de livraison, et

.6 escorter les véhicules de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.39 Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

16.40 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour contrôler la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre:

.1 une inspection des provisions de bord;

.2 la notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et du numéro d'immatriculation du véhicule, et

.3 une fouille du véhicule de livraison.

16.41 L'inspection des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:

.1 examen visuel et physique, et

.2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

Niveau de sûreté 2

16.42 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer le contrôle de la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre:

.1 une inspection détaillée des provisions de bord;

.2 une fouille détaillée des véhicules de livraison;

.3 une coordination avec le personnel du navire pour procéder à une vérification de la commande par rapport à la note de livraison avant l'entrée dans l'installation portuaire, et

.4 une escorte du véhicule de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.43 L'inspection détaillée des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:

.1 fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison;

.2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et

.3 restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

Niveau de sûreté 3

16.44 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent comprendre les préparatifs en vue de restreindre ou de suspendre la livraison des provisions de bord dans tout ou partie de l'installation portuaire.

**Manutention des bagages non accompagnés**

16.45 Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et sont inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être admis dans l'installation portuaire et, en fonction des arrangements prévus pour l'entreposage, avant d'être transférés entre l'installation portuaire et le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec le navire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

Niveau de sûreté 1

16.46 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

Niveau de sûreté 2

16.47 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

Niveau de sûreté 3

16.48 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:

.1 soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents;

.2 se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés, et

.3 refuser d'accepter des bagages non accompagnés dans l'installation portuaire.

**Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire**

16.49 L'organisation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être dotée de moyens permettant de surveiller l'installation portuaire et ses proches abords, à terre et sur l'eau, en permanence, y compris pendant la nuit et les périodes de visibilité réduite, ainsi que les zones d'accès restreint situées à l'intérieur de l'installation portuaire, les navires se trouvant dans l'installation portuaire et les zones autour des navires. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à:

.1 des dispositifs d'éclairage;

.2 des gardes chargés de la sûreté, y compris des rondes à pied, motorisées et sur l'eau, et

.3 des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

16.50 Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

16.51 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des coupures de courant.

Niveau de sûreté 1

16.52 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire:

.1 d'observer le secteur de l'installation portuaire en général, y compris les accès depuis la terre et l'eau;

.2 d'observer les points d'accès, les barrières et les zones d'accès restreint, et

.3 de surveiller les zones et les mouvements autour des navires qui utilisent l'installation portuaire, y compris de faire augmenter l'éclairage fourni par le navire lui-même.

Niveau de sûreté 2

16.53 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à:

.1 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance, y compris la fourniture d'un éclairage et d'une surveillance supplémentaires;

.2 accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées ou sur l'eau, et

.3 affecter du personnel de sûreté supplémentaire pour procéder à la surveillance et aux rondes.

Niveau de sûreté 3

16.54 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:

.1 allumer l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur de la zone portuaire ou éclairer la zone autour de l'installation;

.2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance capables d'enregistrer les activités à l'intérieur ou à proximité de l'installation portuaire; et

.3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer.

**Différence des niveaux de sûreté**

16.55 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire pourrait adopter si elle appliquait un niveau de sûreté inférieur à celui qui s'applique à un navire.

**Activités qui ne sont pas visées par le Code**

16.56 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface:

.1 avec un navire qui se trouve dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;

.2 avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas, et

.3 avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station.

**Déclarations de sûreté**

16.57 Le PFSP devrait déterminer les procédures à suivre lorsque, sur les instructions du Gouvernement contractant, le PFSO demande une déclaration de sûreté, ou lorsqu'une déclaration de sûreté est demandée par un navire.

**Audit, révision et amendement**

16.58 Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.

16.59 Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé:

.1 si la PFSA concernant l'installation portuaire est modifiée;

.2 si à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question;

.3 à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire; et

.4 à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.

16.60 Le PFSO peut recommander que des amendements appropriés soient apportés au plan approuvé à la suite de toute révision du plan. Les amendements au PFSP concernant:

.1 des changements proposés qui pourraient modifier fondamentalement l'approche adoptée pour garantir la sûreté de l'installation portuaire, et

.2 la suppression, la modification ou le remplacement des barrières permanentes, des équipements et systèmes de sûreté de surveillance, etc., qui étaient précédemment jugés essentiels pour garantir la sûreté de l'installation portuaire;

devraient être soumis au Gouvernement contractant qui a approuvé le PFSP initial aux fins d'examen et d'approbation. Cette approbation peut être donnée par le Gouvernement contractant, ou en son nom, avec ou sans modification des changements proposés. Lors de l'approbation du PFSP, le Gouvernement contractant devrait indiquer quelles sont les modifications de procédure ou physiques qui doivent lui être soumises pour approbation.

**Approbation des plans de sûreté des installations portuaires**

16.61 Les PFSP doivent être approuvés par le Gouvernement contractant compétent; qui devrait prévoir des procédures appropriées concernant:

.1 la soumission des PFSP;

.2 l'examen des PFSP;

.3 l'approbation des PFSP, avec ou sans modification;

.4 l'examen des modifications soumises après l'approbation, et

.5 les inspections ou les audits permettant de vérifier que le PFSP approuvé reste pertinent.

À tous les stades, des dispositions devraient être prises pour garantir le caractère confidentiel du contenu du PFSP.

**Déclaration de conformité de l'installation portuaire**

16.62 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée (SoCPF) indiquant:

.1 l'installation portuaire;

.2 que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code;

.3 la période de validité de la SoCPF, qui devrait être spécifiée par les Gouvernements contractants mais ne devrait pas dépasser cinq ans, et

.4 les dispositions établies en conséquence pour la vérification par le Gouvernement contractant et la confirmation que ces dispositions ont été appliquées.

16.63 La déclaration de conformité d'une installation portuaire devrait être établie suivant le modèle figurant à l'appendice à la présente partie du Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le Gouvernement contractant peut, s'il le juge approprié, inclure une traduction dans l'une de ces langues.

17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

**Généralités**

17.1 Dans les cas exceptionnels où l'agent de sûreté du navire se pose des questions quant à la validité des documents d'identification des personnes qui souhaitent monter à bord du navire pour des raisons officielles, l'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait lui prêter assistance.

17.2 L'agent de sûreté de l'installation portuaire ne devrait pas être chargé de la confirmation de routine de l'identité des personnes souhaitant monter à bord du navire.

*D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.*

18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

**Formation**

18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:

.1 administration de la sûreté;

.2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;

.3 législation et réglementation nationales pertinentes;

.4 responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté;

.5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;

.6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire;

.7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;

.8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;

.9 préparation, intervention et planification d'urgence;

.10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

.11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;

.12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

.14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;

.17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;

.18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;

.19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires, et

.20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

18.2 Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:

.1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

.2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

.3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

.4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

.5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;

.6 communications liées à la sûreté;

.7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

.8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;

.9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance, et

.10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:

.1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;

.2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

.3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté, et

.4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

**Exercices et entraînements**

18.4 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

18.5 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois, à moins que des circonstances particulières exigent qu'il en soit autrement. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 15.11.

18.6 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installations portuaires, avec celle d'agents d'autorités compétentes des Gouvernements contractants, d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires à des exercices communs devraient tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent:

.1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;

.2 consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou

.3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

19. VÉRIFICATION DES NAVIRES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS

*Aucune recommandation supplémentaire.*

*Appendice à la Partie B*

## APPENDICE 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire [1]

### DÉCLARATION DE SÛRETÉ

| | |
|---|---|
| Nom du navire: | |
| Port d'immatriculation: | |
| Numéro OMI: | |
| Nom de l'installation portuaire: | |

La présente Déclaration de sûreté est valable du ..... au....., pour les activités ci-après

.....
*(liste et description des activités)*

aux niveaux de sûreté ci-après

| | |
|---|---|
| Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire: | |
| Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire: | |

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

| | La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par | |
|---|---|---|
| Activité | L'installation portuaire | Le navire |
| Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté | | |
| Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès | | |
| Contrôle de l'accès à l'installation portuaire | | |
| Contrôle de l'accès au navire | | |
| Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire | | |
| Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire | | |
| Manutention de la cargaison | | |
| Livraison des provisions de bord | | |
| Manutention des bagages non accompagnés | | |
| Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets | | |
| Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire | | |

[1] Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit être ajusté en conséquence.

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait à ..... , le.....

| Signature pour le compte et au nom | |
|---|---|
| de l'installation portuaire: | du navire: |
| *(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)* | *(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)* |

| Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature | |
|---|---|
| Nom: | Nom: |
| Titre: | Titre: |

**Coordonnées**

*(à remplir selon qu'il convient)*

*(indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)*

| pour l'installation portuaire | pour le navire |
|---|---|
| Installation portuaire | Capitaine |
| Agent de sûreté de l'installation portuaire: | Agent de sûreté du navire |
| | Compagnie |
| | Agent de sûreté de la compagnie |

## APPENDICE 2

Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire

### DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION PORTUAIRE

(*Cachet officiel*) (*État*)

Déclaration numéro .....

Délivrée en vertu des dispositions de la partie B du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Le Gouvernement .....
*(Nom de l'État)*

Nom de l'installation portuaire: .....

Adresse de l'installation portuaire: .....

IL EST CERTIFIÉ que la conformité de la présente installation portuaire avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été vérifiée et que la présente installation portuaire est exploitée conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé. Ce plan a été approuvé pour les <*indiquer les types d'opérations, types de navires ou activités, ou autres renseignements pertinents*> énumérés ci-dessous (rayer les mentions inutiles):

Navire à passagers

Engin à grande vitesse à passagers

Engin à grande vitesse à cargaisons

Vraquier

Pétrolier

Chimiquier

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Navire de charge autre que les navires susmentionnés

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au ....., sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)

Délivré à .....
*(Lieu de délivrance de la déclaration)*

Date de délivrance .....

.....
*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la déclaration)*

.....
*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la déclaration)*

**ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS**

Le Gouvernement <insérer nom de l'État> a établi la validité de la présente déclaration de conformité sous réserve de <insérer les indications pertinentes concernant les vérifications (par exemple, vérifications obligatoires annuelles ou impromptues)>.

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification effectuée conformément au paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS, il a été constaté que l'installation portuaire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

1re VÉRIFICATION

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

2e VÉRIFICATION

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

3e VÉRIFICATION

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....

4e VÉRIFICATION

Signé: .....
*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu: .....

Date: .....»

# Arrêtés

1. Arrêté ministériel du 14 avril 1981 relatif à la Composition et conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire
2. Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire
3. Arrêté du 27 octobre 2006 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'Etat
4. Arrêté du 20 février 2007 complétant l'arrêté du 27 octobre 2006 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'Etat
5. Arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes
6. Arrêté du 7 août 2007 pris en l'application de l'article R. 321-6 du code des ports maritimes
7. Arrêté du 25 février 2008 modifiant l'arrêté 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
8. Arrêté du 3 mars 2008 complétant l'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'Etat
9. Arrêté du 3 mars 2008 complétant l'arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes
10. Arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires
11. 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
12. Arrêté du 4 juin 2008 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
13. 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

**Composition et conditions de fonctionnement d'une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire.**

Le ministre des transports,

Vu le code des ports maritimes, et notamment l'article R. 351-1 ;

Vu l'arrêté relatif aux tarifs de remorquage dans les ports maritimes,

Arrête :

Art. 1er. — Il est constitué dans chaque port maritime de commerce une commission des usagers du port pour le service du remorquage portuaire, dénommée ci-après Commission du remorquage portuaire, qui comprend :

Des représentants des armateurs et des consignataires de navires ;

Dans les ports autonomes, un ou deux représentants du conseil d'administration du port autonome ;

Dans les autres ports de commerce, un ou deux représentants du concessionnaire de l'outillage du port ;

Des représentants des principaux usagers du port ;

L'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier.

Le nombre de membres de la commission du remorquage portuaire ne peut excéder neuf. Un suppléant est nommé pour chacun des membres. Les membres et leurs suppléants sont nommés pour trois ans par le préfet du département sur le territoire duquel sont situées les principales installations du port, sur proposition du directeur du port ou de l'ingénieur en chef du service maritime, après avis des organisations professionnelles compétentes.

Le directeur du port ou le chef du service maritime et le directeur départemental de la concurrence et de la consommation peuvent assister aux séances de la commission du remorquage portuaire ou s'y faire représenter.

Art. 2. — Les séances de la commission du remorquage portuaire ont lieu sur convocation du directeur du port ou du chef du service maritime ; au cours de la première séance, la commission élit un président.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Art. 3. — La commission est chargée de donner un avis motivé sur les tarifs de remorquage et sur les conditions du service offert.

Le directeur du port ou le chef du service maritime communique aux membres de la commission du remorquage portuaire, en même temps qu'il fixe la date de la réunion de la commission, les demandes de modification des tarifs et des conditions générales du remorquage présentées par chaque exploitant. Chaque dossier comporte, outre le projet de tarif des différentes prestations de services correspondantes, les conditions générales de tarification et les conditions dans lesquelles le service est offert (horaires, matériels correspondants,...).

Le rapporteur des projets présentés est l'ingénieur chargé de l'exploitation du port.

Les entreprises exploitant un service de remorquage dans la circonscription portuaire sont entendues par la commission.

L'avis de la commission est transmis au directeur du port ou au chef du service maritime et au directeur départemental de la concurrence et de la consommation au plus tard vingt-cinq jours après le dépôt des tarifs à la direction du port et à la direction départementale de la concurrence et de la consommation.

Art. 4. — Le directeur des ports et de la navigation maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 avril 1981.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des ports et de la navigation maritimes,*

P. OLLIVIER.

## MINISTERE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS

**Concours d'admission à la section préparatoire au diplôme de l'institut national du sport et de l'éducation physique (session de mai 1981).**

Par arrêté du ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs en date du 10 avril 1981, le début du concours d'admission à la section préparatoire du diplôme de l'institut national du sport et de l'éducation physique est reporté du 25 mai 1981 au 22 juin 1981.

La date limite du dépôt des inscriptions est reportée du mardi 7 avril 1981 au mercredi 29 avril 1981 inclus.

## MINISTERE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

**Commissions administratives paritaires.**

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de ministre de la culture et de la communication, en date 26 mars 1981, la date des élections pour la désignation de sentants du personnel aux commissions administratives du Mobilier national et des manufactures nationales de Gobe de Beauvais, de la Savonnerie et de la manufacture nationale Sèvres, instituées par l'arrêté du 20 avril 1972 modifié est au 21 mai 1981.

Les listes des candidats à ces élections ainsi que les déclarat de candidature devront être déposées au Mobilier national d part, et à la manufacture nationale de Sèvres, d'autre par 21 avril 1981, au plus tard.

**Conseil d'administration de l'Agence France-Presse**

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de ministre de la culture et de la communication, en date du 1981, Mme Baudrier (Jacqueline), président directeur général la Société nationale de programme Radio-France, et M. Cou (Claude), président directeur général de la Société nationale programme France-Régions 3, sont nommés membres du co d'administration de l'Agence France-Presse en qualité de repr tants du service public de la radiodiffusion-télévision française.

Leur mandat expirera le 9 avril 1984.

**Administration centrale.**

Par arrêté du Premier ministre et du ministre de l'environne et du cadre de vie, ministre de la culture et de la communic en date du 16 avril 1981, Mme Grange (Sylviane), administr civil hors classe, sous-directeur, est nommée directeur adjo l'administration centrale du ministère de la culture et de communication.

## SECRETARIAT D'ETAT AUX POSTES ET TELECOMMUNICATIONS ET A LA TELEDIFFUSION

**Concours spécial pour le recrutement de contrôleurs du service automobile des postes et télécommunications.**

Par arrêté du secrétaire d'Etat aux postes et télécommuni et à la télédiffusion et du secrétaire d'Etat auprès du P ministre en date du 10 avril 1981, est autorisée au titre de 1981 l'ouverture d'un concours spécial pour le recrutement contrôleurs du service automobile des postes et télécommuni

Le nombre total des places offertes au concours est fixé à so deux.

La date des épreuves ainsi que la date de clôture des ins la composition du jury et la liste des candidats admis à con feront l'objet d'un arrêté du secrétaire d'Etat aux postes communications et à la télédiffusion.

NOTA. — Pour tous renseignements, les candidats doivent s ser à leur chef immédiat.

## CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

**NOMINATIONS**

Par arrêté du président du Conseil économique et social du 30 mars 1981, M. de Ratuld (Philippe), attaché d'admini centrale du ministère de la santé et de la sécurité sociale ministère du travail et de la participation, placé en posi détachement auprès du Conseil économique et social, est attaché du Conseil économique et social de 2e classe, à compter du 16 février 1980 avec une ancienneté de 1 mois dans l'échelon.

# D crets arr t s circulaires

## TEXTES G N RAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

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

NOR *EQUH0400789A*

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 nº 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 nº 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 nº 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 :

**Art. 1er. –** 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.

**Art. 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.

**Art. 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'Ecole nationale de la marine marchande ou du centre de formation agréé dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

**Art. 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.

Fait à Paris, le 17 juin 2004.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer,*
M. AYMERIC

# ANNEXE

## 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*

| MODULE | SOUS MODULE | DUR E | CONTENU | OBJECTIFS |
|---|---|---|---|---|
| A objectifs de la s ret r glementation<br>Dur e 6 heures | A 1 concept s ret | 1 0 | Pr sentation du stage et du code ISPS<br>D finition de la s ret<br>Diff rence entre s curit et s ret<br>Les probl mes de s ret sp cifiques aux transports maritimes (g n ralit s) | Conna tre les principes fondamentaux de la s ret |
| | A 2 r glementation internationale et europ enne | 2 0 | Les obligations internationales de la France<br>Pr sentation<br>amendements de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS V ; XI 2) et du code international pour la s ret des navires et des installations portuaires (code ISPS) ;<br>code international de gestion de la s curit (code ISM) ;<br>convention pour la suppression des actes illicites (SUA) ;<br>r solutions OMI<br>mesures destin es pr venir les actes de piraterie et le vol main arm e contre les navires (A 545 [13 ) ;<br>mesures visant pr venir les actes illicites qui compromettent la s curit des navires et la s ret de leurs passagers et de leurs quipages (A 5 4 [14 ) ;<br>examen des mesures et proc dures visant pr venir les actes de terrorisme qui compromettent la s ret des passagers et des quipages et la s curit des navires (A 24 [22 ) ;<br>mesures visant pr venir les actes illicites l'encontre des passagers et des quipages bord des navires (MSC CIRC 443) ;<br>contr le des navires par l' tat du port (MOU) ;<br>dispositions communautaires | Conna tre les principaux textes internationaux ratifi s par la France en mati re de s ret maritime |
| | A 3 dispositif l gal national | 3 0 | Remarque ce sous module voluera avec la r glementation venir<br>Pr sentation du plan VIGIPIRATE<br>Pr sentation de la r glementation et des plans relevant de domaines en relation avec la s ret portuaire (r glement pour le transport et la manutention des mati res dangereuses dossier d partemental de risques majeurs POLMAR terre et mer plan ORSEC)<br>Dispositions l gales relatives la s ret portuaire livre III du code des ports maritime (art L 323 5 et R 324 1 R 324 5) directive relative la vigilance maritime du 12 f vrier 1 arr t du 14 mai 1 (institution du comit national et des comit s locaux de s curit portuaire)<br>R le et pr rogatives des diff rents agents auxquels sont attribu es des activit s de s ret<br>1 Des pr fets maritimes pr fets de r gion pr fets de d partement ;<br>2 De l'arm e (marine nationale gendarmerie etc ) ;<br>3 Des services portuaires ;<br>4 De la douane ;<br>5 De la police nationale ;<br>6 Du capitaine de navire ;<br>De l'agent de s ret de l'installation portuaire ;<br>De l'agent de s ret du navire ;<br>De l'agent de s ret de la compagnie | Appr hender l'environnement juridique des op rations de s ret portuaire<br>Savoir assurer l'articulation de ces dispositions avec celles du code ISPS |
| B m thodologie valuation de la menace sensibilisation aux risques<br>Dur e 5 heures | B 1 m thodologie de l' valuation de la s ret de l'installation portuaire | 3 0 | Exemple de m thode pour quantifier les menaces et les vuln rabilit s<br>N cessit de garantir l'uniformit des prescriptions en mati re de s curit et de s ret<br>Connaissance des menaces actuelles | Conna tre les g n ralit s sur la mise en place d'une tude pr alable la r daction d'un plan de s ret de l'installation portuaire<br>Savoir valuer le risque pour la s ret la menace et la vuln rabilit |
| | B 2 communication informations | 1 0 | Traitement des informations confidentielles relatives la s ret et communications li es la s ret<br>Moyens de communication maritime terrestre | Conna tre les diff rents moyens de communication<br>Conna tre les r gles de confidentialit savoir les mettre en uvre |

| MODULE | SOUS MODULE | DUR E | CONTENU | OBJECTIFS |
|---|---|---|---|---|
| | B 3 formation sensibilisation aux mesures de s ret | 1 0 | Formation exercices et entra nements associ s au plan de s ret de l'installation portuaire<br>S'assurer que le personnel de l'installation portuaire comprend ses responsabilit s en mati re de s ret afin de pouvoir ex cuter les t ches qui lui sont confi es<br>Connaissance des techniques de formation du personnel de l'installation portuaire | Savoir encourager la prise de conscience de la s ret et la vigilance<br>Savoir v rifier que les objectifs de formation ont t atteints compris et ont fait l'objet d'une mise en pratique efficace |
| C pr vention d'actes illicites<br>Dur e 10 heures | C 1 reconnaissance des armes des substances et engins dangereux | 3 0 | Les armes conventionnelles chimiques bact riologiques nucl aires les engins explosifs improvis s<br>les bases l gales ;<br>les cat gories et diff rents types ;<br>la m thodologie de classement ;<br>reconnaissance et d tection<br>Les explosifs<br>Les produits stup fiants | Savoir d crire une arme donner son classement<br>Conna tre les mesures existantes et savoir les mettre en uvre<br>Conna tre les diff rents mat riels les contraintes et les limites d'utilisation<br>Conna tre les risques pour les personnes les cons quences pour les objets analys s les consignes de s curit |
| | C 2 techniques utilis es pour contourner les m e s u r e s s curitaires | 4 0 | Mesures visant emp cher l'acc s non autoris l'installation portuaire et aux zones d'acc s restreint dans une installation portuaire<br>m canismes de contr le de l'acc s au navire l'installation portuaire ;<br>cam ra badge pi ce d'identit<br>Mesures visant emp cher que des armes des substances et engins dangereux destin s tre utilis s contre des personnes des navires ou des installations portuaires soient introduits dans des installations portuaires num ration des diff rents mat riels pouvant tre utilis s lors d'une fouille<br>Caract ristiques du comportement des personnes susceptibles de compromettre la s ret (sur une base non discriminatoire)<br>Contr le et gestion des foules<br>Traitement d'un appel anonyme | Conna tre les diff rentes m thodes et moyens permettant le contr le de l'acc s au port<br>Savoir proc der des inspections r guli res des navires pour lesquels il a t d sign comme l'agent de s ret de l'installation portuaire pour garantir l'application et le maintien de mesures de s ret appropri es<br>Conna tre les diff rents mat riels les contraintes et les limites d'utilisation |
| | C 3 incidents de s ret | 2 0 | Situations d'urgence concernant la s ret et la mani re d'y faire face<br>prise de contr le et attaque de l'installation portuaire par des l ments ext rieurs<br>dommages caus s l'installation portuaire par explosif autres actes ;<br>cr ation d'une pollution toxique ;<br>prise d'otages ;<br>mise hors service des syst mes vitaux du navire de l'installation portuaire ;<br>traitement des colis abandonn s ;<br>bateau kamikaze nageur de combat v hicule pi g attaque par a ronefs missile arme feu etc | Conna tre les diff rents types d'incidents de s ret et leurs parades |
| | C 4 m thode de fouille physique et d'inspection non invasive | 1 0 | Techniques utilis es pour effectuer une fouille physique ainsi que des m thodes d'inspection non invasives (palpation de s curit etc )<br>Ex cution et coordination d'une fouille<br>Mat riel de d tection | Conna tre les diff rentes m thodes de fouille pouvant tre utilis es dans une enceinte portuaire<br>Conna tre les moyens permettant de d tecter les armes les engins et les substances dangereux<br>Conna tre les diff rents mat riels les contraintes et les limites d'utilisation |
| D navires<br>Dur e 3 heures | | 3 0 | Description des diff rents types de navires description de leurs op rations et de leurs contraintes d'exploitation<br>Description de l'organisation de la cha ne de commandement bord organisation s ret | Conna tre les types de navires<br>Identifier les interlocuteurs appropri s |
| E plan de s ret de l'installation portuaire<br>Dur e 5 heures | | 5 0 | Identification et valuation des biens et des infrastructures importants prot ger<br>Hi rarchisation de la menace relative aux biens et aux infrastructures importantes<br>Contre mesures et changements de proc dure permettant de r duire la vuln rabilit<br>Identification des points vuln rables<br>Organisation et ex cution des t ches li es la s ret de l'installation portuaire<br>Acc s et zones d'acc s restreint l'int rieur de l'installation portuaire | Connaissance d'un plan de s ret de l'installation portuaire de son organisation et de son contenu<br>Appr hender les probl mes de s ret li s l'interface navire installation portuaire |

| MODULE | SOUS MODULE | DUR E | CONTENU | OBJECTIFS |
|---|---|---|---|---|
| | | | Connaissance des aspects de la s ret li s l'agencement du navire et de l'installation portuaire description du plan de s ret du navire aspects li s la s ret de la manutention des cargaisons et de la livraison des approvisionnements ;<br>manutention des bagages non accompagn s<br>Surveillance de la s ret de l'installation portuaire | |
| F gestion de crise<br>Dur e 3 heures | F 1 les diff rents types de crises l e u r s caract ristiques les moyens mettre en uvre | 2 0 | Description des types de crises<br>La pr paration la planification les carnets d'adresses et les fiches de t ches laborer dans chaque service<br>Les actes r flexes avoir au d clenchement de la crise<br>T moignage pr sentation des cas concrets de crises | Conna tre les moyens permettant d'anticiper techniquement et psychologiquement les situations de crise et se pr parer participer leur gestion |
| | F 2 la mission et l'organisation des services de l'Etat | 1 0 | Description des services d'intervention (police gendarmerie service d partemental d'incendie et de secours [SDIS service d'aide m dicale urgente [SAMU cellule Neutralisation enl vement destruction d'explosifs [NEDEX )<br>Aspect juridique et financier | Conna tre les diff rents services susceptibles d'intervenir lors de crises engendr es par un incident de s ret dans une installation portuaire |

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

### Arrêté du 27 octobre 2006 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'Etat

NOR : *EQUT0601323A*

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 responsablilités locales, et notamment ses articles 30 et 31 ;

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

Arrête :

**Art. 1er. –** Les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'Etat 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.

**Art. 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.

Fait à Paris, le 27 octobre 2006.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*
P.-A. ROCHE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

### Arrêté du 20 février 2007 complétant l'arrêté du 27 octobre 2006 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'Etat

NOR : *EQUT0700333A*

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, notamment ses articles 30 et 31 ;

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

Vu l'arrêté du 27 octobre 2006 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'Etat,

Arrête :

**Art. 1er. –** La liste figurant à l'article 1er de l'arrêté du 27 octobre 2006 susvisé est complétée par l'ajout du port suivant : « Le Larivot ».

**Art. 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.

Fait à Paris, le 20 février 2007.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes routiers et fluviaux,*
P.-A. ROCHE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

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

NOR : *EQUT0751023A*

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

Arrête :

**Art. 1er. –** La liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes est la suivante :

| DÉPARTEMENT | PORT |
|---|---|
| Nord. | Dunkerque (port autonome). |
| Pas-de-Calais. | Calais.<br>Boulogne-sur-Mer. |
| Seine-Maritime. | Dieppe.<br>Le Havre (port autonome).<br>Rouen (port autonome). |
| Calvados. | Caen-Ouistreham. |
| Manche. | Cherbourg.<br>Diélette.<br>Barneville-Carteret.<br>Granville. |
| Ille-et-Vilaine. | Saint-Malo. |
| Côtes-d'Armor. | Saint-Brieuc.<br>Tréguier. |
| Finistère. | Roscoff.<br>Brest. |
| Morbihan. | Lorient. |
| Loire-Atlantique. | Nantes - Saint-Nazaire (port autonome). |
| Vendée. | Les Sables-d'Olonne. |
| Charente-Maritime. | La Rochelle (port autonome).<br>Rochefort.<br>Tonnay-Charente. |
| Gironde. | Bordeaux (port autonome). |

| DÉPARTEMENT | PORT |
|---|---|
| Pyrénées-Atlantiques. | Bayonne. |
| Pyrénées-Orientales. | Port-Vendres. |
| Aude. | Port-la-Nouvelle. |
| Hérault. | Sète. |
| Bouches-du-Rhône. | Marseille (port autonome). |
| Var. | Toulon. |
| Alpes-Maritimes. | Cannes.<br>Nice.<br>Menton. |
| Haute-Corse. | Bastia.<br>L'Ile-Rousse.<br>Calvi. |
| Corse-du-Sud. | Ajaccio.<br>Propriano.<br>Bonifacio.<br>Porto-Vecchio. |
| Guadeloupe. | Guadeloupe (port autonome).<br>Galisbay. |
| Martinique. | Fort-de-France. |
| Guyane. | Dégrad-des-Cannes.<br>Le Larivot.<br>Saint-Laurent-du-Maroni. |
| Réunion. | Port-Réunion. |
| Saint-Pierre-et-Miquelon. | Saint-Pierre.<br>Miquelon. |

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

Fait à Paris, le 10 avril 2007.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*
P.-A. ROCHE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

### Arrêté du 7 août 2007 pris en l'application de l'article R. 321-6 du code des ports maritimes

NOR : *IOCA0764690A*

La ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu le code des ports maritimes, notamment son article R. 321-6 ;

Vu l'avis du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Arrête :

**Art. 1er. –** Le préfet de la Seine-Maritime exerce les prérogatives dévolues, par le chapitre 1er du titre II du livre III du code des ports maritimes, au représentant de l'Etat dans le département sur toute l'emprise du port de Rouen, y compris pour la partie située dans le département du Calvados.

**Art. 2. –** Le préfet des Pyrénées-Atlantiques exerce les prérogatives dévolues, par le chapitre 1er du titre II du livre III du code des ports maritimes, au représentant de l'Etat dans le département sur toute l'emprise du port de Bayonne, y compris pour la partie située dans le département des Landes.

**Art. 3. –** Le préfet de la Seine-Maritime et le préfet des Pyrénées-Atlantiques communiquent respectivement au préfet du Calvados et au préfet des Landes les informations suivantes :

– la liste des installations portuaires situées dans leur département ;
– les arrêtés d'approbation ou de modification de l'évaluation et du plan de sûreté du port ;
– les arrêtés d'approbation ou de modification de l'évaluation et du plan de sûreté des installations portuaires ;
– la délivrance et le retrait de la déclaration de conformité du port ou de l'installation portuaire au respect des dispositions législatives et réglementaires en matière de sûreté et de son exploitation conforme au plan de sûreté ;
– la création de zones d'accès restreint dans ces installations portuaires 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 ;
– les modalités selon lesquelles est organisée et assurée la surveillance des plans d'eau inclus dans la zone portuaire de sûreté ;
– l'ordre du jour des réunions du comité local de sûreté portuaire et le compte rendu de la réunion ;
– le calendrier des exercices et entraînements de sûreté auxquels ils peuvent être associés.

Le préfet de la Seine-Maritime et le préfet des Pyrénées-Atlantiques mettent à disposition respectivement du préfet du Calvados et du préfet des Landes les actes relatifs à l'agrément de l'agent de sûreté portuaire et des agents de sûreté des installations portuaires.

**Art. 4. –** Le directeur de la modernisation et de l'action territoriale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 7 août 2007.

Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur de la modernisation et de l'action territoriale,*
P. MAILHOS

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

### Arrêté du 25 février 2008 modifiant l'arrêté 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

NOR : *DEVT0800473A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Vu la directive 2007/71/CE du 13 décembre 2007 de la Commission modifiant l'annexe II de la directive nº 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

Vu le code des ports maritimes, et notamment ses articles R. 212-21 et R. 325-3 ;

Vu l'arrêté 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,

Arrête :

**Art. 1er. –** A l'article 1er de l'arrêté du 5 juillet 2004 susvisé, les mots : « au bureau des officiers de port » sont remplacés par les mots : « à l'autorité portuaire ».

**Art. 2. –** L'annexe à l'arrêté du 5 juillet 2004 est remplacée par l'annexe jointe au présent arrêté.

**Art. 3. –** Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 février 2008.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*
J.-P. Ourliac

ANNEXE

RENSEIGNEMENTS À NOTIFIER AVANT D'ENTRER DANS LE PORT DE .....
(Port de destination, tel que visé à l'article 6 de la directive 2000/59/CE)

1. Nom, code d'appel et, le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire : .....
2. Etat du pavillon : .....
3. Heure probable d'arrivée au port : .....
4. Heure probable d'appareillage : .....
5. Port d'escale précédent : .....
6. Port d'escale suivant : .....
7. Dernier port où des déchets d'exploitation des navires ont été déposés, et date à laquelle ce dépôt a eu lieu : .....
8. Déposez-vous :

la totalité ☐ une partie ☐ aucun (*) ☐

de vos déchets dans des installations de réception portuaires ?

9. Type et quantité de déchets et de résidus à déposer et/ou restant à bord et pourcentage de la capacité de stockage maximale que ces déchets et résidus représentent :

– si vous déposez la totalité de vos déchets, complétez la deuxième colonne comme il convient ;
– si vous ne déposez qu'une partie ou aucun de vos déchets, complétez toutes les colonnes.

| TYPE | QUANTITÉS À LIVRER (en m³) | CAPACITÉ de stockage maximale (en m³) | QUANTITÉ de déchets demeurant à bord (en m³) | PORT DANS LEQUEL les déchets restants seront déposés | ESTIMATION de la quantité de déchets qui sera produite entre le moment de la notification et l'entrée dans le port d'escale suivant (en m³) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. *Huiles usées*<br>Boues .....<br>Eau de cale .....<br>Autres (à préciser) ..... | | | | | |
| 2. *Détritus*<br>Déchets alimentaires .....<br>Plastiques .....<br>Autres ..... | | | | | |
| 3. *Eaux usées* (1) | | | | | |
| 4. *Déchets liés à la cargaison* (2)<br>(préciser) ..... | | | | | |
| 5. *Résidus de cargaison* (2)<br>(préciser) ..... | | | | | |

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

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

Date : .....

Heure : .....

*Signature*

(*) Cocher la case correspondante.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

### Arrêté du 3 mars 2008 complétant l'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'Etat

NOR : *DEVT0804668A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, des collectivités territoriales et de l'outre-mer,

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment son article LO 6113-1 ;

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

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

Vu l'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'Etat,

Arrêtent :

**Art. 1er. –** La liste figurant à l'article 1er de l'arrêté du 27 octobre 2006 susvisé est complétée par l'ajout du port suivant : Mayotte.

**Art. 2. –** Le directeur général de la mer et des transports et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 mars 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*
J.-P. Ourliac

*La ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer,*
P. Leyssene

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

### Arrêté du 3 mars 2008 complétant l'arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes

NOR : *DEVT0804663A*

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article LO 6113-1 ;

Vu le code des ports maritimes, notamment son article R. 321-15 ;

Vu l'arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes,

Arrêtent :

**Art. 1er. –** Le tableau figurant à l'article 1er de l'arrêté du 10 avril 2007 susvisé est complété comme suit :

| COLLECTIVITÉ D'OUTRE-MER | PORT |
|---|---|
| Collectivité départementale de Mayotte. | Mayotte. |

**Art. 2. –** Le directeur général de la mer et des transports et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 mars 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*
J.-P. OURLIAC

*La ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer,*
P. LEYSSENE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

NOR : *DEVT0809647A*

Le ministre d'Etat, 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

**Art. 1er. –** 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'Etat a confié cette mission.

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

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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 4. –** Le rapport d'évaluation porte la mention « CONFIDENTIEL SÛRETÉ ».

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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'Etat 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.

**Art. 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.

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

Fait à Paris, le 22 avril 2008.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de la mer et des transports,*
D. Bursaux

## 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. Eléments 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. Evaluation 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. **Eléments administratifs de l'évaluation de sûreté du port**

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

#### 3. **Description du port**

– Périmètre de la zone portuaire de sûreté ;
– Périmètre du port, y compris le plan d'eau à l'intérieur des limites administratives ;
– Description de l'activité du port (nature et importance des principaux trafics avec leur origine et leur destination, types de navires et rythme des escales). Les activités du port sont décrites en nature et en flux en retenant, si possible, la classification suivante :

  - transbordeurs à passagers (ou mixtes) ;
  - croisière ;
  - autres transbordeurs ;
  - conteneurs ;
  - marchandises dangereuses ;
  - autres ;
- Moyens permanents affectés au fonctionnement du port : effectifs, description succincte des superstructures et infrastructures et des matériels principaux ;
- Identification des équipements et infrastructures essentiels au fonctionnement du port (points névralgiques : capitainerie, écluse, ponts, postes d'avitaillement, réseaux de télécommunications, d'énergie, systèmes d'informations) ;
- Liste de toutes les installations portuaires, avec mention, pour chacune de celles accueillant des navires entrant dans le champ d'application du code ISPS, de l'arrêté préfectoral la créant, y compris celles qui n'accueillent que des navires n'entrant pas dans le champ d'application du code ISPS et auxquelles les prescriptions du code ne sont par conséquent pas applicables. Cette liste prend la forme d'un tableau précisant la désignation des installations, l'identité des exploitants, la description de leurs limites physiques et les zones d'accès restreint (ZAR) à l'intérieur des installations portuaires, avec mention, pour chaque ZAR, de l'arrêté préfectoral la créant. A chaque installation est attribué un numéro qui est le numéro figurant dans la base de données GISIS pour les installations portuaires entrant dans le champ d'application du code ISPS. A chaque ZAR est attribué un numéro comportant le numéro identifiant l'installation ;
- Définition et délimitation des zones d'accès restreint hors installations portuaires. A chaque ZAR est attribué un numéro comportant l'indicatif du port ;
- Plan détaillé du port à une échelle rendant parfaitement lisibles les périmètres de la zone portuaire de sûreté, des installations portuaires et des zones d'accès restreint et faisant apparaître les équipements et infrastructures essentiels (notamment capitainerie), les schémas de circulation des personnes et des biens, les points de contrôle des personnes et des véhicules, les zones d'accès restreint et les postes d'inspection-filtrage, les équipements de sûreté déjà en place : implantations des services concourant à la sûreté, PC sûreté le cas échéant, clôtures, obstacles retardateurs, capteurs physiques ou logiques, dispositifs de protection des bâtiments, des accès et des parkings, de détection des intrusions, dispositifs de sécurisation de l'alimentation en énergie, des systèmes d'information et de télécommunications ;
- Moyens permanents affectés à la sûreté portuaire : effectifs, description des dispositifs et matériels principaux ;
- Nom de l'agent de sûreté portuaire et de ses suppléants, à la date de l'évaluation (le cas échéant).

## 4. **Identification des menaces**

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

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

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

L'évaluation de sûreté portuaire étudie les menaces visant à :
- porter atteinte à l'intégrité physique et psychique de la population présente dans le port ou ses environs ;
- porter préjudice de manière temporaire ou permanente au fonctionnement économique du port.

La plus grande diversité des modes opératoires est à prendre en compte :
- attaque d'origine extérieure ou par compromission ;
- destruction par explosifs, par produits dangereux, par incendie, par sabotage ;
- destruction ou dégradation des systèmes électriques, de télécommunications, d'information, notamment par introduction de codes malveillants dans un système informatique, perturbations électromagnétiques ;
- attaque par détournement, vol ou extorsion, enlèvement, chantage ou prise d'otages.

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

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

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

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

### 5. **Points névralgiques et vulnérabilités**

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

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

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

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

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

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

### 6. **Estimation des impacts**

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

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

### 7. **Evaluation 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. Evaluation et hiérarchisation des risques.
8. Proposition de mesures susceptibles de contrer les risques et maintien de l'effectivité de ces mesures.

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

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

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

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

#### 3. **Description de l'installation portuaire**

– Type d'installation exploitée (terminal pour navires transbordeurs, terminal pour navires de croisière, terminal pour porte-conteneurs, terminal pour navires pétroliers, gaziers ou marchandises dangereuses, autres) ;
– Composantes : postes d'accostage, emprises des quais et des terre-pleins, zones de manutention et éventuellement de stockage, installations dédiées à la manutention ou à l'accueil des véhicules ou des passagers (notamment portiques à conteneurs, bras de déchargement, passerelles d'accès, gares maritimes), interfaces entre les navires pétroliers et gaziers et les infrastructures de stockage et de transport des produits qu'ils transportent (notamment pipelines, vannes, station de compression et de décompression) ;
– Liste de toutes les zones d'accès restreint avec pour chacune les postes d'inspection-filtrage ;
– Exploitant (port autonome, concessionnaire, titulaire d'un titre d'occupation domanial...) ;
– 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. **Evaluation 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. Eléments 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.

2. **Eléments administratifs (à placer à partir de la page deux du document)**

| 2.1. Tableau d'enregistrement des modifications ou compléments au plan de sûreté du port **de xx,** apportés par l'agent de sûreté du port et approuvés par le préfet | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NUMERO DE LA MODIFICATION OU DU COMPLEMENT** | **DATE DE LA MODIFICATION OU DU COMPLEMENT** | **DISPOSITIONS AVANT MODIFICATION OU COMPLEMENT** | **DISPOSITIONS APRES MODIFICATION OU COMPLEMENT** | **VISA DE L'AGENT DE SURETE PORTUAIRE (DATE ET SIGNATURE)** | **DECISION DU PREFET DE PRESCRIRE UNE NOUVELLE APPROBATION : RESUME DE LA MOTIVATION.(DATE ET SIGNATURE)** |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

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.

2.3. Identification et coordonnées des personnes responsables en matière de sûreté

2.3.1. Au niveau du port :

- Autorité portuaire ;
- Concessionnaire *(éventuellement)* ;
- Noms de l'agent de sûreté du port (ASP) et de son ou ses suppléants et coordonnées où ils peuvent être joints ;

| ASP et ASP suppléants | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domi-cile | Fax | Adresse électronique |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ASP | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |

- Nom du correspondant sûreté du concessionnaire *(s'il y a lieu)* et coordonnées où il peut être joint ;

| correspondant sûreté du concessionnaire | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domi-cile | Fax | Adresse électronique |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |

- Liste des personnes chargées de la sûreté du port et coordonnées où elles peuvent être jointes *(liste indicative)* ;

| Fonction | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domi-cile | Fax | Adresse électronique |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Responsable de … | | | | | | |
| PC sûreté | | | | | | |
| Poste de contrôle accès 1 | | | | | | |
| Poste de contrôle accès 2 | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

- Liste des personnes ressources en matière de sûreté et coordonnées où elles peuvent être jointes *(listes indicatives)* :

| Fonction | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domi-cile | Fax | Adresse électronique | Adresse électronique |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Capitainerie, AIPPP | | | | | | | |
| Direction du port (autorité portuaire) | | | | | | | |
| Direction de l'exploitation du port | | | | | | | |
| Préfecture*(spécifier le service)* | | | | | | | |
| Préfecture maritime *(spécifier le service)* | | | | | | | |
| Police aux Frontières | | | | | | | |
| Police (Sécurité publique) | | | | | | | |
| Gendarmerie | | | | | | | |
| Douanes | | | | | | | |
| Affaires maritimes | | | | | | | |
| Service d'incendie et de secours | | | | | | | |
| Sécurité civile | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

2.3.2. Au niveau de chaque installation portuaire : Noms de l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) et de son ou ses suppléants et coordonnées où ils peuvent être joints 24h/24h) :

| Installation portuaire (numéro, nom) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ASIP et ASIP suppléants | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domicile | Fax | Adresse électronique iquectroniquetroniqueAdressea |
| ASIP | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |

2.4. Liste de diffusion du plan de sûreté portuaire

2.4.1. Volume 1 - Confidentiel Sûreté - (ce volume comprend le plan de sûreté portuaire dans son métier)

| NOM PRENOMS | DATE DE NAISSANCE | QUALITE | NUMERO D' EXEMPLAIRE | DATE DE REMISE | SIGNATURE | DATE DE RESTITUTION | SIGNATURE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

2.4.2. Volume 2 - Distribution limitée - : Ce volume ne reprend que les informations, listées au point 11 du plan de sûreté portuaire, communicables aux personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté. L'identification des risques n'y figure pas.

| NOM PRENOMS | DATE DE NAISSANCE | QUALITE | NUMERO D'EXEMPLAIRE | DATE DE REMISE | SIGNATURE | DATE DE RESTITUTION | SIGNATURE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

### 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'Etat (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'Etat 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 ;
– Etablissement 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 a 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. Eléments 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).

## 2. Eléments administratifs

2.1. Tableau d'enregistrement des modifications ou compléments au plan de sûreté de l'installation portuaire (nom, numéro) située dans le port de xx, apportés par l'agent de sûreté de l'installation portuaire et approuvés par le préfet

| NUMERO DE LA MODIFICATION U DU COMPLEMENT | DATE DE LA MODIFICATION OU DU COMPLEMENT | DISPOSITIONS AVANT MODIFICATIONS OU COMPLEMENT | DISPOSITIONS APRES MODIFICATION OU COMPLEMENT | VISA DE L'AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (DATE ET SIGNATURE) | VISA DU PREFET (DATE ET SIGNATURE) | DECISION DU PREFET DE PRESCRIRE UNE NOUVELLE APPROBATION (DATE ET SIGNATURE) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

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]).*

- Noms de l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) et de son ou ses suppléants et coordonnées où ils peuvent être joints 24h/24) ;

| Installation portuaire (numéro, nom) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ASIP et ASIP suppléants | NOM Prénoms | Téléph prof. | Téléph. mobile | Téléph. mobile | Fax | Adresse électronique |
| ASIP | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |
| Suppléant | | | | | | |

- Liste des personnes chargées de la sûreté de l'installation portuaire et coordonnées où elles peuvent être jointes *(liste indicative)*:

| Installation portuaire (numéro, nom) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Fonction | NOM Prénoms | Téléph. prof. | Téléph. mobile | Téléph. domicile | Fax | Adresse électronique |
| Responsable de … | | | | | | |
| PC sûreté | | | | | | |
| Point d'inspection-filtrage n°1 | | | | | | |
| Point d'inspection-filtrage n°2 | | | | | | |

2.4. Liste de diffusion du plan de sûreté de l'installation portuaire

2.4.1. Volume 1 - Confidentiel Sûreté - (Ce volume comprend le plan de sûreté de l'installation portuaire dans son entier)

| NOM PRENOMS | DATE DE NAISSANCE | QUALITE | NUMERO D' EXEMPLAIRE | DATE DE REMISE | SIGNATURE |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

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. N'y figure pas l'identification des risques.)

| NOM PRENOMS | DATE DE NAISSANCE | QUALITE | NUMERO D' EXEMPLAIRE | DATE DE REMISE | SIGNATURE |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

## 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 prêtée à l'articulation de son plan de sûreté avec le plan de sûreté des installations portuaires adjacentes ;
– Pour les installations portuaires comprenant une ou des zones d'accès restreint desservies depuis la terre par un accès commun, pour chacune de ces ZAR, procédures de coordination devant être mises en œuvre, notamment au niveau de l'accès commun. Les procédures de coordination doivent préserver le niveau de sûreté.

### 4.4. *Articulation avec les autres plans et procédures*

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

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

### 4.5. *Gestion documentaire et protection du plan de sûreté de l'installation portuaire*

– Mesures visant à assurer le respect de la confidentialité du plan : prescriptions de protection de l'information contre la divulgation non autorisée ;
– Mesures et moyens de protection des données, des documents, des communications, des informations (documents écrits et données électroniques) dont la divulgation porterait atteinte au niveau de la sûreté, selon le niveau de confidentialité exigé ;
– Identification des personnes ayant accès aux informations de sûreté protégées et des responsables du système de protection ;
– Critères de diffusion : le plan de sûreté de l'installation portuaire comporte deux volumes physiquement séparés, l'un exhaustif, portant la mention « Confidentiel Sûreté », l'autre ne comprenant que les informations devant être connues par les personnes chargées d'effectuer les visites de sûreté, portant la mention « Diffusion Limitée Sûreté ». Ces informations sont énumérées limitativement au point 10 du présent plan.

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

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

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

Si l'installation portuaire est désignée point d'importance vitale, détailler les dispositions concernant :
– les équipes de protection et de gardiennage (effectif et formation des personnels, organisation du gardiennage et des rondes, postes tenus et moyens complémentaires, dénomination sociale du prestataire en cas de sous-traitance) ;
– systèmes d'astreinte et de permanence ;
– dispositif de sûreté : PC de sécurité, énergie, système d'informations dont de télécommunications ;
– protection des systèmes de sûreté.

### 5.2. *Identification et caractéristiques des zones d'accès restreint*

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

### 5.3. *Protection et contrôle des accès en zone d'accès restreint*

Pour chaque ZAR, préciser les informations ci-dessous. Si certaines catégories d'informations sont strictement identiques pour plusieurs ZAR, elles peuvent faire l'objet d'un paragraphe commun avant les paragraphes spécifiques à chaque ZAR.
– Caractéristiques des clôtures et de tout autre équipement de protection périmétrique ;
– Règles de surveillance (humaines et/ou par système automatique ou de vidéosurveillance), pour chaque niveau ISPS ;
– Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR et, le cas échéant, dans les secteurs ;
– Caractéristique des différents points d'accès ;
– Règles de fonctionnement des différents points d'inspection-filtrage selon les niveaux ISPS (horaires, effectifs, règles d'inspection-filtrage, procédures d'exploitation des équipements) ;
– Pour les voies ferrées portuaires, joindre en annexe, le cas échéant, le document conventionnel avec l'exploitant qui détaille la répartition des tâches ;
– Pour les ZAR d'installation portuaire auxquelles une ou plusieurs ZAR portuaires donnent accès, détail de la répartition des contrôles d'accès entre l'exploitant de l'installation portuaire et l'autorité portuaire ;

mention de la référence précise des parties du plan de sûreté de ces installations portuaires dans lesquelles figurent les procédures de contrôles complémentaires ; joindre les conventions entre l'autorité portuaire et l'installation portuaire ;
– Procédures d'entretien des clôtures, des points d'accès, des équipements d'inspection-filtrage et de tout autre équipement de protection périmétrique et de contrôle d'accès ;
– Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage, détérioration de clôtures, etc.).

5.3.1. ZAR n° 1.
5.3.2. ZAR n° 2.
5.3.n. ZAR n° *n.*

### 5.4. *Gestion des titres de circulation*

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

### 5.5. *Zones non librement accessibles*

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

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

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

– Systèmes d'alerte internes à l'installation portuaire (enregistreur et localisateur d'appels ; moyens d'alerte : téléphone, interphone, réseaux spécialisés, sirènes, etc.) ;
– Systèmes d'alerte externes à l'installation portuaire (réseau téléphonique public : préfecture, autorité militaire, brigade de gendarmerie, service de police, pompiers) ; éventuellement liaisons d'alerte spécialisées de la force publique ;
– Mesures (notamment, recherche, détection et localisation des objets, véhicules ou individus suspects, évacuation, alerte des services de police et de secours) prévues à chacun des niveaux de sûreté pour faire face à une menace imminente, une alerte ou une atteinte en cours contre la sûreté dans le port, y compris dans les installations portuaires ou contre la sûreté de navires s'y trouvant, etc.). Les mesures prises au niveau 3 seront plus particulièrement étudiées, en veillant à la rapidité de transmission des consignes et à celles de leur mise en œuvre ;
– Exigences précises de notification obligatoire de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté d'installation portuaire et par celui-ci à l'agent de sûreté portuaire ;
– Mesures prévues pour accueillir un navire faisant l'objet d'une alerte de sûreté ;
– Mesures prévues à la suite d'une alerte de sûreté sur un navire se trouvant dans l'installation portuaire ;
– Dispositions permettant de maintenir les opérations portuaires essentielles, notamment dans le cas d'activités d'importance vitale ;
– Coordination avec l'agent de sûreté portuaire ;
– Etablissement 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.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### 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

NOR : *DEVT0812570A*

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

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

Vu 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 nº 98-980 du 2 novembre 1998 portant création du centre d'études techniques maritimes et fluviales, notamment l'article 2 ;

Vu le décret nº 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 :

**Art. 1er. –** Liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des installations portuaires, des navires, des marchandises, du personnel ou des passagers soumis à spécifications techniques. – Les équipements et systèmes mentionnés à l'article R. 321-41 du code des ports maritimes sont les suivants :

I. – *a)* Les équipements portatifs de détection des masses métalliques sur les personnes ;

*b)* Les équipements de type :

– appareils de détection des masses métalliques dans les colis ;
– portiques de détection des masses métalliques ;
– équipements détecteurs de traces d'explosifs ;
– équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des bagages ;
– équipements d'imagerie radioscopique d'inspection des marchandises ;
– équipements de détection automatique d'explosifs.

II. – Les équipements de protection physique, incluant les :

– clôtures de séparation ;
– dispositifs de fermeture des accès ;
– dispositifs de lecture de badges ;
– dispositifs d'éclairage.

III. – Les équipes cynotechniques.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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'Etat le dossier technique du constructeur et prête son concours à la réalisation d'un test de performance spécifié par les services compétents de l'Etat 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.

**Art. 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.

**Art. 7. –** Le directeur général de la mer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mai 2008.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de la mer et des transports,*
D. Bursaux

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### Arrêté du 4 juin 2008 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

NOR : *DEVT0806786A*

Le ministre d'Etat, 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

**Art. 1er. –** *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. 321-31 et R. 321-32 du code des ports maritimes, et accessible aux seules personnes mentionnées aux articles R. 321-34 et R. 321-35 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, document de voyage, 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 comporte au moins 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 de l'article L. 321-5 du code des ports maritimes 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 et n'impliquant pas l'ouverture de la chose examinée ou la palpation de la personne. Cet examen peut être effectué avec des moyens matériels (magnétomètre à main, endoscope, etc.) n'impliquant pas l'ouverture de la chose examinée.

*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 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.

**Art. 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. 321-32 du code des ports maritimes, l'autorité portuaire a la charge des obligations qui pèsent sur l'exploitant d'installation portuaire au titre du présent arrêté.

**Art. 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.

Sans préjudice aux dispositions légales et réglementaires pouvant les concerner, les articles prohibés déclarés par des passagers sont confiés à la garde de l'exploitant de l'installation portuaire ou du capitaine du navire pendant toute la période où les passagers qui les transportaient se trouvent dans la zone d'accès restreint ou à bord du navire. L'exploitant de l'installation portuaire assure leur remise au capitaine du navire.

## CHAPITRE II

## Titres et documents d'accès en zone d'accès restreint

**Art. 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 I, II et du VII de l'article R. 321-34 et en application de l'article R. 321-35 du code des ports maritimes ;
– les titres de circulation temporaires délivrés en application du II, du III, du IV et du VII de l'article R. 321-34 du même code ;
– les titres de transport mentionnés au V de l'article R. 321-34 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. 321-33 du code des ports maritimes ;
– 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 VI de l'article R. 321-34 et leurs véhicules peuvent pénétrer en zone d'accès restreint sans titre, ni document.

**Art. 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.

**Art. 6. –** *Titres de circulation nationaux.* – Les titres de circulation nationaux définis à l'article R. 321-35 du code des ports maritimes sont valables dans toutes les installations portuaires et tous les ports.

## CHAPITRE III

## Obligations des personnes

**Art. 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 bagages et les marchandises qu'ils transportent, à l'inspection-filtrage ;
- signaler au début de l'inspection-filtrage 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'Etat chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours mentionnés au II de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes et les inspecteurs et contrôleurs de l'inspection du travail mentionnés à l'article R. 321-35 du même code ne sont soumis qu'à un contrôle documentaire.

**Art. 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.

**Art. 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 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.

**Art. 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.

Ils sont munis d'un titre de circulation temporaire, valable pour une durée maximale égale à celle de l'escale. Cependant, s'ils travaillent pour le compte de compagnies maritimes qui effectuent des services de navigation réguliers depuis ou vers l'installation portuaire, ils peuvent être munis d'un titre de circulation permanent ou d'un titre de circulation temporaire valable, au plus, deux mois.

Les personnels munis d'un titre de circulation temporaire doivent à tout moment être en mesure de justifier de leur lien d'embarquement avec le navire. Le lien d'embarquement est prouvé par le livret professionnel maritime ou par un document équivalent établi par l'autorité dont ils relèvent, ou par la liste d'équipage remise à l'exploitant de l'installation portuaire ou par une attestation délivrée par le capitaine ou l'agent de sûreté du navire en escale, directement au marin si celui-ci débarque du navire en escale, ou par l'intermédiaire de l'armateur ou de son représentant lorsque le marin embarque sur le navire à l'occasion 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. A 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.

**Art. 11. –** *Obligations particulières des passagers.* – Les passagers ne pénètrent et ne restent que dans les parties de la zone d'accès restreint dédiées aux procédures de police et de douane, et aux opérations liées à leur transport.

Ils conservent leur titre de transport avec eux et le présentent sur toute demande des personnels mentionnés à l'article L. 321-5 du code des ports maritimes.

## CHAPITRE IV

## Procédures de contrôle

### Section 1

### Généralités

**Art. 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. 321-34 du code des ports maritimes dans les conditions définies aux sections 2 à 10 du présent chapitre.

Ils comprennent, sauf pour les agents des services de police, de sécurité ou de secours, dans le cadre de leurs interventions d'urgence mentionnés au VI de l'article R. 321-34 dudit code, au moins l'un des contrôles défini dans les sections 2 à 10 du présent chapitre.

**Art. 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, gendarmerie ou 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.

En cas de création ou d'activation 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.

**Art. 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 en respectant le pourcentage minimum défini à l'article 49 du présent arrêté et les consignes particulières en vigueur ;
– matérialise l'interdiction de passage par les dispositifs d'inspection-filtrage lorsque le service est inactif ;
– alerte immédiatement les services de la police nationale ou de la gendarmerie nationale ou de la douane, lorsqu'une personne refuse de se soumettre ou de soumettre son véhicule à l'inspection-filtrage ;
– alerte immédiatement les services de la police nationale ou de la gendarmerie ou de la douane et, le cas échéant, les navires présents à quai, lorsqu'une personne pénètre en zone d'accès restreint, éventuellement avec un véhicule, en s'étant soustraite à l'inspection-filtrage ou en étant munie d'un article prohibé.

**Art. 15. –** *Equipement 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 ou 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 l'outil servant au calibrage, et un ou des portiques de détection des masses métalliques sur les personnes et l'outil servant au calibrage.

**Art. 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'armement des postes d'inspection-filtrage permet d'assurer que la palpation de sécurité est effectuée par un agent du même sexe que la personne contrôlée.

L'exploitant de l'installation portuaire tient à la disposition du représentant de l'Etat dans le département un compte-rendu mensuel d'exploitation du dispositif d'inspection-filtrage qui indique :
– les résultats des tests de performance des équipements utilisés dans chaque dispositif d'inspection-filtrage ;
– 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.

**Art. 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. En cas de refus par la personne concernée de voir procéder à une palpation de sécurité sur sa personne ou à une fouille de son bagage par l'exploitant d'installation portuaire, il est fait appel aux agents de l'Etat mentionnés au premier alinéa de l'article L. 321-5 du code des ports maritimes.

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

**Art. 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 apparente 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**

**Art. 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 les 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.

**Art. 21. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :
– effectue un contrôle de sûreté des personnes titulaires d'un titre de circulation permanent ou d'un titre de circulation national et de leurs bagages ;
– effectue un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;
– effectue une palpation de sécurité de ces personnes ;
– effectue une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

## Section 3

**Personnes chargées des missions de police, 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**

**Art. 22. –** *Contrôle d'accès.* – L'exploitant de l'installation portuaire :
– contrôle systématiquement les titres de circulation des personnes chargées des missions de police, 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 de la mer et des transports ;
– 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 sécurité et de secours et les véhicules qu'ils escortent.

## Section 4

**Agents et véhicules des services de police, 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**

**Art. 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, de sécurité et de secours qui interviennent en urgence, sans contrôle d'accès.

**Art. 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 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 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.

**Art. 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 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 fixées par convention.

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 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 à bord de ces navires pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du navire mentionnés au III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes**

**Art. 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.

L'exploitant de l'installation portuaire :

– 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 lorsque ces personnes sont en provenance de la terre ;
– 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.

**Art. 27. –** *Inspection-filtrage des personnes mentionnées au III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes en provenance de la terre.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :

– effectue un contrôle de sûreté des personnes mentionnées au III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes en provenance de la terre et de leurs bagages ;
– effectue un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;
– effectue une palpation de sécurité de ces personnes ;
– effectue une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

**Art. 28. –** *Communication de l'identité des personnes mentionnées au III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes embarquant à l'occasion d'une relève d'équipage.* – Le nom, les prénoms et la date de naissance des personnes visées au III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes 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**

**Art. 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 ;
– 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 ;
– contrôle le titre de circulation du véhicule le cas échéant.

**Art. 30. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :

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

**Art. 31. –** *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 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.

**Art. 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

**Art. 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 ;

– vérifie systématiquement la concordance du nom porté sur la pièce d'identité et de celui porté sur le titre de circulation ;

– 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.

**Art. 34. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :

– effectue 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 ;

– effectue un contrôle de sûreté des véhicules, des remorques, des semi-remorques et des conteneurs ;

– vérifie par contrôle visuel l'intégrité apparente du contenant du chargement des poids lourds et, le cas échéant, par le contrôle du bon état des scellés ; une fouille est opérée en cas de doute de l'agent chargé de la vérification ;

– effectue une palpation de sécurité des conducteurs ;

– effectue une fouille de leurs bagages, et de leur véhicule y compris du contenu de la remorque, semi-remorque ou du ou des conteneurs.

**Art. 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

**Art. 36. –** *Contrôle d'accès.* – L'exploitant de l'installation portuaire vérifie systématiquement :

– le titre de transport des passagers piétons ;

– la concordance entre le nom porté sur le titre de transport et celui figurant sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises.

**Art. 37. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :

– effectue un contrôle de sûreté des passagers piétons et de leurs bagages ;

– effectue une fouille de leurs bagages ;

– effectue une palpation de sécurité.

## Section 9

### Passagers et conducteurs embarquant avec leurs véhicules

**Art. 38. –** *Contrôle d'accès.* – L'exploitant de l'installation portuaire vérifie systématiquement :

– le titre de transport des passagers et conducteurs embarquant avec leurs véhicules ;

– la concordance entre le nom porté sur le titre de transport et celui figurant sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises ;

– le titre de transport du véhicule.

**Art. 39. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :

– effectue un contrôle de sûreté des passagers et conducteurs embarquant avec leurs véhicules, et de leurs bagages ;

– effectue 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 ;

– vérifie par contrôle visuel l'intégrité apparente de l'unité de charge et des poids lourds et, le cas échéant, par le contrôle du bon état des scellés ; une fouille est opérée en cas de doute de l'agent chargé de la vérification ;
– effectue une palpation de sécurité de ces passagers et conducteurs ;
– effectue une fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

### Section 10

**Représentants syndicaux pourvus de titres de circulation temporaire mentionnés au VII de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes**

**Art. 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 ;
– vérifie systématiquement la concordance du nom porté sur la pièce d'identité et de celui porté sur le titre de circulation de ces personnes ;
– contrôle le titre de circulation du véhicule le cas échéant.

**Art. 41. –** *Inspection-filtrage.* – L'exploitant de l'installation portuaire, en respectant le taux fixé en application de l'article 49 pour chaque opération ci-dessous pour le niveau de sûreté en vigueur :
– effectue un contrôle de sûreté des représentants syndicaux munis de titres de circulation temporaires et de leurs bagages ;
– effectue un contrôle de sûreté des véhicules utilisés par ces personnes pour entrer dans la zone d'accès restreint ;
– effectue une palpation de sécurité de ces personnes ;
– effectue la fouille de leurs bagages et de leurs véhicules.

**Art. 42. –** *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 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**

**Art. 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 concordance entre le nom porté sur le titre de transport ou d'embarquement et celui figurant sur une pièce d'identité acceptée par les autorités françaises ;
– la mention du nom sur la liste des passagers fournie par l'agent de sûreté du navire à l'arrivée du navire.

En outre, en respectant les mêmes taux que ceux mentionnés pour les passagers piétons à l'article 37 du présent arrêté, il :
– effectue un contrôle de sûreté des passagers piétons et de leurs bagages ;
– effectue une fouille de leurs bagages ;
– effectue une palpation de sécurité.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 47. –** *Zone d'accès restreint temporaire.* – Une zone d'accès restreint temporaire peut être créée par le représentant de l'Etat dans le département, selon les modalités fixées à l'article R. 321-31 du code des ports maritimes, 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.

**Art. 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. 321-43 du code des ports maritimes.

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. 321-43 du code des ports maritimes.

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

### Chapitre VI

### Taux de contrôle

**Art. 49. –** *Taux de contrôle.* – Le représentant de l'Etat dans le département notifie aux agents de sûreté des ports les modalités de contrôle qu'il a fixées pour chacune des catégories de personnes et chacun des types de véhicules mentionnés respectivement aux articles 20, 22, 24, 26, 29, 33, 36, 38 et 40 du présent arrêté. L'agent de sûreté de chaque port communique les 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

**Art. 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'Etat 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.

**Art. 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

**Art. 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. 321-35 du code des ports maritimes ;
– 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. 321-36. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 VII de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes, par l'organisation syndicale représentée, ou, pour les personnes mentionnées au III de l'article R. 321-34 dudit code, par un représentant de l'armateur.

**Art. 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 VII de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes, 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. 321-37 du code des ports maritimes.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 IV de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes, 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 VII de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes, 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 III de l'article R. 321-34 du code des ports maritimes 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.

**Art. 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 de la mer et des transports.

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.

**Art. 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).

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 63. –** *Informations figurant sur le titre de circulation national.* – Le titre de circulation national mentionné à l'article R. 321-35 du code des ports maritimes 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.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 carte grise du véhicule.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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. 321-33 du code des ports maritimes.

## TITRE III

## DISPOSITIONS TRANSITOIRES

**Art. 73. –** *Mise en conformité des plans de sûreté des installations portuaires.* – Les plans de sûreté des installations portuaires en cours de validité sont mis à jour pour les mettre en conformité avec les dispositions du présent arrêté dans un délai de six mois à compter de la date de notification par le représentant de l'Etat dans le département des taux de contrôle à atteindre.

**Art. 74. –** *Délai de mise en conformité.* – Le représentant de l'Etat 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 deux ans.

Pendant cette période, le représentant de l'Etat 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'Etat 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.

**Art. 75. –** *Validité des titres de circulation existants à la date du présent arrêté.* – Les installations portuaires où des titres de circulation sont délivrés à la date de publication du présent arrêté disposent d'un délai de cinq ans pour les mettre en conformité avec les dispositions du présent arrêté concernant la couleur des titres de circulation, les informations y figurant et leur format. Pendant cette durée les titres de circulation nouvellement émis peuvent présenter des caractéristiques identiques à ceux émis avant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

**Art. 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.

**Art. 77. –** Le directeur général de la mer et des transports, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale et le directeur 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.

Fait à Paris, le 4 juin 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,*
*de l'énergie, du développement durable*
*et de l'aménagement du territoire,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général*
*de la mer et des transports,*
D. BURSAUX

*La ministre de l'intérieur,*
*de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur général*
*de la police nationale,*
F. PECHENARD

*Le ministre de la défense,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général*
*de la gendarmerie nationale,*
G. PARAYRE

*Le ministre du budget, des comptes publics*
*et de la fonction publique,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général*
*des douanes et droits indirects,*
J. FOURNEL

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### 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

NOR : *DEVT0809746A*

Le ministre d'Etat, 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) nº 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ;

Vu 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 nº 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi nº 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 nº 2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

Vu le décret nº 2005-1124 du 6 septembre 2005 modifié pris pour l'application de l'article 17-1 de la loi nº 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 nº 2003-239 du 18 mars 2003 ;

Vu le décret nº 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 nº 78-753 du 17 juillet 1978 ;

Vu le décret nº 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires, notamment ses articles 13 et 14,

Arrêtent :

#### CHAPITRE Ier

#### Etablissement et dépôt de la demande d'habilitation, d'agrément ou de double agrément

##### Section 1

##### Etablissement de la demande

**Art. 1er. –** 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.

**Art. 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'Etat, 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

**Art. 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.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 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'Etat 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

**Art. 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.

**Art. 11. –** Les décisions de refus de délivrance d'habilitation ou d'agréments sont notifiées aux personnes intéressées par lettre recommandée avec accusé de réception.

**Art. 12. –** L'organisme demandeur est informé de la décision. Lorsque cette dernière est négative, cette information ne comporte pas la motivation du refus.

**Art. 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

**Art. 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.

**Art. 15. –** Le renouvellement de l'agrément ou de l'habilitation se fait dans les mêmes conditions que la demande initiale.

**Art. 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.

Fait à Paris, le 18 juin 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de la mer et des transports,*
D. BURSAUX

*La ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur général de la police nationale,*
F. PÉCHENARD

*La garde des sceaux, ministre de la justice,*
Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des affaires criminelles et des grâces,*
J.-M. HUET

*Le ministre de la défense,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de la gendarmerie nationale,*
G. PARAYRE

*Le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général des douanes et droits indirects,*
J. FOURNEL

**NOTES**