Art. 5. — Les techniciens principaux ou ordinaires visés aux articles 2 et 3 ci-dessus, qui sont autorisés à utiliser leur véhicule automobile personnel pour les besoins du service, perçoivent les indemnités kilométriques réglementaires, le nombre de kilomètres parcourus journellement étant fixé forfaitairement dans les conditions prévues ci-après:

1° Pour les agents effectuant isolément leurs travaux dans une commune de 1.000 à 4.000 hectares, le nombre forfaitaire de kilomètres parcourus par jour ouvrable est fixé conformement aux indications du tableau ci-après:

SUPERFICIE DE LA COMMUNE	NOMBRE FORFAITAIRE de kilomètres par jour ouvrable.
De 1.000 à 2.000 hectares.....	4
De 2.000 à 3.000 hectares.....	5,5
De 3.000 à 4.000 hectares.....	6,5

Dans le cas où l'agglomération principale de la commune des opérations est sensiblement excentrée ou lorsque la distribution des voies de communication à l'intérieur du territoire communal le justifie, le nombre forfaitaire de kilomètres peut être majoré par le directeur général des impôts dans la limite de 50 p. 100.

La liste des communes ouvrant droit à cette majoration est arrêtée par le directeur général des impôts dans la limite de 10 p. 100 du nombre des communes inscrites au programme des travaux, sans pouvoir comprendre plus de cent communes;

2° Lorsque les agents sont appelés à intervenir simultanément dans une même commune (le cas général dans les communes de plus de 4.000 hectares), le nombre forfaitaire de kilomètres à retenir pour chacun d'eux est fixé par le directeur général des impôts, compte tenu de l'éloignement moyen du lieu de son travail.

3° Les agents effectuant leurs travaux dans une commune de moins de 1.000 hectares ne perçoivent pas d'indemnités kilométriques, mais ils sont admis à bénéficier, pendant la durée des opérations cadastrales dans ladite commune, de l'indemnité d'entretien de bicyclette prévue à l'article 39 du décret du 21 mai 1953 susvisé, toute fraction de mois ouvrant droit à l'attribution de l'indemnité pour le mois complet.

Les personnels du service du cadastre, autres que ceux visés au premier alinéa du présent article, qui sont autorisés à utiliser leur véhicule automobile personnel pour les besoins du service, perçoivent les indemnités kilométriques correspondant au nombre de kilomètres réellement parcourus à l'intérieur de la commune des travaux.

Art. 6. — Les techniciens principaux visés à l'article 2 ci-dessus sont tenus de s'installer personnellement dans la commune où ils opèrent.

Toutefois, les intéressés sont autorisés à se rendre à leur résidence administrative à la fin de chaque semaine et la veille des jours fériés; ils sont remboursés de leurs frais de transport sur la base des tarifs des transports publics; à défaut de transports publics desservant le parcours à effectuer, ils sont admis au bénéfice des indemnités kilométriques réglementaires.

Dans ce dernier cas, la distance séparant la commune des travaux de la résidence administrative est décomptée de mairie à mairie par la route la plus directe.

Art. 7. — Les techniciens principaux ou ordinaires, appelés à se déplacer à l'intérieur de leur commune de résidence administrative pour l'exécution d'opérations cadastrales dans ladite commune, peuvent être remboursés de leurs frais de transport sur la base d'un aller et retour par jour au tarif des transports publics, à défaut de transports publics desservant le parcours à effectuer; ils sont admis au bénéfice des indemnités kilométriques dans les conditions prévues à l'article 5 ci-avant.

Les techniciens principaux chargés de travaux de longue durée à l'intérieur de la commune de leur résidence administrative peuvent, s'il s'agit d'une des vingt communes figurant sur une liste arrêtée par le directeur général des impôts, être exceptionnellement autorisés par le directeur général des impôts à bénéficier de l'indemnité de tournée dans les conditions prévues par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953 susvisé lorsque, par suite de l'étendue, de la configuration ou des difficultés de parcours de cette commune, ils se trouvent obligés de prendre leur repas de midi en dehors de leur domicile.

Art. 8. — Le ministre des affaires économiques et financières, le secrétaire d'Etat au budget et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et prendra effet à compter du 1er janvier 1954.

Fait à Paris, le 27 mars 1956.

GUY MOLLET.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des affaires économiques et financières,
PAUL RAMADIER.

Le secrétaire d'Etat au budget,
JEAN FILIPPI.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,
PIERRE MÉTAYER.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Décret n° 56-321 du 27 mars 1956 portant codification, sous le nom de Code des ports maritimes, des textes législatifs concernant les ports maritimes.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre d'Etat, garde des sceaux, chargé de la justice, du ministre des affaires économiques et financières, du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,

Vu le décret n° 55-601 du 20 mai 1955 relatif à la codification des textes législatifs concernant les ports maritimes;

Vu l'avis du 22 juillet 1955 de la commission supérieure chargée d'étudier la codification et la simplification des textes législatifs et réglementaires;

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

Décrète:

Art. 1er. — Sont codifiées, sous le nom de Code des ports maritimes, conformément au texte annexé au présent décret, les dispositions législatives relatives à la délimitation, à l'organisation, aux travaux et à l'exploitation des ports maritimes, contenues dans les textes énumérés à l'article final dudit texte.

Art. 2. — Le ministre d'Etat, garde des sceaux, chargé de la justice, et le ministre des affaires économiques et financières et le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 mars 1956.

GUY MOLLET.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des affaires économiques et financières,
PAUL RAMADIER.

Le ministre d'Etat, garde des sceaux, chargé de la justice,
FRANÇOIS MITTERRAND.

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,
AUGUSTE PINTON.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,
PIERRE MÉTAYER.

CODE DES PORTS MARITIMES

LIVRE Ier

DELIMITATION ET ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

TITRE Ier

REGIME GENERAL

CHAPITRE Ier

Le territoire des ports maritimes.

Article 1er.

Il est procédé à la délimitation des ports maritimes, du côté de la mer ou du côté des terres, par l'autorité administrative sous réserve des droits des tiers.

CHAPITRE II

L'organisation des ports maritimes.

(1)

TITRE II

LE REGIME SPECIAL DES PORTS AUTONOMES

CHAPITRE Ier

L'institution de l'autonomie.

Article 2.

L'administration d'un port maritime de commerce peut être confiée à un organisme local dans les conditions définies ci-après.

Ce régime est institué, dans chaque port, par un décret rendu en Conseil d'Etat, après enquête, la région économique à laquelle appartient le port préalablement entendue, sur la proposition du ministre des travaux publics, du ministre chargé du commerce, du ministre de l'agriculture, du ministre chargé de la marine et du ministre des finances. Ce décret détermine la circonscription du port et règle les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime antérieur.

La circonscription comprend les accès maritimes de l'établissement, dans les limites fixées par le décret. Elle peut comprendre, outre le port principal, un certain nombre de ports secondaires. Le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public.

En matière de domanialité et de travaux publics, le port a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat.

Article 3.

Un port dans lequel a été institué le régime de l'autonomie est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

(1) Le régime des ports non autonomes figure à la partie réglementaire du code (règlements d'administration publique).

CHAPITRE II

Les autorités du port autonome.

Article 4.

L'administration du port est assurée par un conseil et par un directeur dont les attributions respectives sont définies ci-après.

Article 5.

Le conseil d'administration comprend:

1° Des représentants de la chambre de commerce dans la circonscription de laquelle se trouve le port, un représentant du conseil général du département, un représentant du conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port, des représentants des réseaux de chemin de fer d'intérêt général aboutissant au port, un représentant du Conseil d'Etat et de chacune des administrations des travaux publics, de la marine marchande et des finances, un représentant des ouvriers du port et, dans les ports juxtaposés à un port militaire, un officier de la marine militaire;

2° Des membres choisis parmi les principaux usagers du port, les principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, les principaux groupements professionnels de la marine marchande tels que les armateurs français, agents français des compagnies de navigation, capitaines de navire et inscrits maritimes; en outre parmi les entrepreneurs et agents d'entreprises de transports fluviaux, les agents des sociétés concessionnaires d'outillages publics, les constructeurs de navires, les courtiers maritimes, les consignataires, les entrepreneurs de manutention maritime, les transitaires, les exploitants d'entrepôts réels des douanes, enfin parmi les spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation des ports.

Article 6.

Le décret d'institution détermine, dans chaque cas, la composition du conseil d'administration qui doit comprendre douze, dix-huit ou vingt-quatre membres. Le nombre des membres du conseil peut être modifié par des décrets ultérieurs.

Dans les villes où siège une chambre de commerce, le conseil est composé comme suit:

1° Des membres désignés par la chambre de commerce du port. La moitié, au moins, de ces membres doit être choisie dans cette chambre ou, hors de la chambre, parmi les catégories de personnes visées au paragraphe 2° de l'article précédent;

2° Des membres nommés par décret et dont le nombre sera supérieur de trois unités à celui des membres visés à l'alinéa précédent. Ils comprennent notamment:

Un représentant du conseil d'Etat;
Un représentant de l'administration des travaux publics;
Un représentant de l'administration de la marine marchande;
Un représentant de l'administration des finances.

Les représentants des départements ministériels intéressés seront choisis parmi les fonctionnaires de ces départements. Par ailleurs, à concurrence d'un nombre égal au tiers des membres désignés par la chambre de commerce du port, les membres nommés par décret seront choisis sur des listes de présentation établies par les chambres de commerce des régions spécialement desservies par le port et comprenant chacune un nombre de noms triple de celui des membres à désigner. Les listes des chambres de commerce appelées à participer à la désignation des membres du conseil d'administration et le nombre des représentants attribués à chacune d'elles sont déterminés par le décret institutif prévu à l'article 2.

Les décrets de nomination sont contresignés par les ministres intéressés;

3° Un membre désigné par le conseil général du département dans lequel se trouve le port ou, dans l'intervalle des sessions, par la commission départementale;

4° Un membre désigné par le conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port;

5° Un ouvrier du port nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, et choisi sur une liste de candidats présentés par les syndicats d'ouvriers et chefs d'équipe ou contremaîtres prenant part à l'exécution matérielle des travaux de manutention des marchandises sur les quais du port. Les conditions requises de ces candidats, ainsi que les conditions relatives à leur présentation, sont déterminées par un règlement d'administration publique.

Article 7 (1).

Les membres du conseil d'administration sont nommés ou désignés pour six ans. Ils sont rééligibles. Le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans dans le courant du mois de décembre.

Lors de la constitution du conseil d'administration, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement desdites séries sont réglés par le sort.

Dans le cas ou l'une des assemblées ou collectivités qui doivent être représentées au conseil d'administration n'aurait pas désigné ses délégués dans les délais fixés par un règlement d'administration publique il sera pourvu à cette désignation par un décret rendu sur la proposition du ministre intéressé.

Article 8.

Le conseil nomme un président et un vice-président choisis parmi ses membres.

Article 9.

Le directeur est nommé par décret sur la proposition du ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration du port autonome. Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration. Ses émoluments, imputés sur le budget du port autonome, sont fixés par le conseil après approbation du ministre des travaux publics.

Article 10.

Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur sont incompatibles avec le mandat de membre de l'Assemblée nationale ou du Conseil de la République.

Ne peuvent être membres du conseil:

1° Les fonctionnaires attachés au service dont il a la gestion;

2° Les agents payés sur les fonds dont il dispose.

Les membres du conseil ne peuvent être entrepreneurs des services qu'il administre.

Les fonctions de membre du conseil sont gratuites. Les membres du conseil ont seulement droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat.

CHAPITRE III

Les pouvoirs des autorités du port autonome.

Article 11.

Le conseil d'administration statue définitivement sur tout ce qui concerne les travaux, l'outillage et l'exploitation du port, sauf sur les projets de travaux ou d'outillage qui entraînent des rectifications ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat.

Il a, notamment, le pouvoir de fixer les tarifs maxima et les conditions d'usage pour les outillages gérés par le port autonome lui-même. La délibération du conseil d'administration est précédée d'une enquête ouverte dans les formes prévues à l'article 38 pour les concessions d'outillage public.

Le conseil d'administration prend, en se conformant aux dispositions des articles 14 et 15 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent et qui comprennent l'administration, l'entretien, l'exploitation et les améliorations du port. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

Article 12.

Aussitôt après chaque séance du conseil d'administration, une ampliation du procès-verbal des délibérations est adressée au ministre des travaux publics ainsi qu'au ministre chargé du commerce.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement peuvent être frappées d'opposition par le ministre des travaux publics dans les huit jours qui suivent la transmission du procès-verbal.

Ces délibérations deviennent exécutoires, soit par un avis de non-opposition du ministre, soit par l'expiration du délai de huit jours à partir de l'envoi au ministre.

En cas d'opposition, le ministre doit statuer dans le délai d'un mois à partir de l'opposition. Passé ce délai, la délibération devient exécutoire.

Le ministre peut, après avis du conseil général des ponts et chaussées, annuler la délibération par une décision motivée qui n'est susceptible de recours en conseil d'Etat que pour excès de pouvoir ou violation de la loi. En cas de recours, le conseil d'Etat doit statuer dans le délai de deux mois.

Le recours suspend l'exécution de la délibération.

Les délibérations du conseil d'administration ne deviennent exécutoires que si elles sont sanctionnées par l'autorité supérieure, lorsqu'elles portent sur des projets de travaux ou d'outillage qui entraînent des rectifications ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat.

Article 13.

Le conseil d'administration établit, avant le 1er juin, le projet de budget de l'exercice suivant.

Les prévisions de recettes et de dépenses ordinaires et extraordinaires y font l'objet de sections spéciales.

Ce budget est soumis à l'approbation du ministre des travaux publics, du ministre chargé du commerce et du ministre des finances.

Les prévisions budgétaires du port autonome font l'objet d'une publication en annexe au projet du budget général de l'Etat.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du ministre des travaux publics et être inscrites d'office au budget du port autonome.

Le port autonome établit annuellement, avant le 1er juin, un compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent. Ce compte est soumis au ministre des travaux publics, au ministre chargé du commerce et au ministre des finances. Il est arrêté de concert par ces ministres.

Article 14.

Le port dispose des ressources ordinaires ci-après:

1° Produits des droits de quai tels qu'ils sont ou seront institués par les lois sur la matière, ainsi que les centimes additionnels régulièrement autorisés;

(1) Règlement d'administration publique prévu à l'alinéa 3 de l'article 7: décret du 25 avril 1937.

2° Produits des péages locaux établis en vue de subvenir au maintien des profondeurs des rades, passes, chenaux et bassins du port;

3° Produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subventionne en vue d'assurer le sauvetage des navires, équipages, passagers et cargaisons, la sécurité, la propreté, la police, la surveillance des quais et dépendances du port, ainsi que l'exploitation du port et des rades, l'organisation du travail et les œuvres sociales;

4° Produits des taxes et redevances de toute nature, dont la perception aurait été régulièrement autorisée;

5° Produits du domaine public, dans les conditions déterminées à l'article 2;

6° Produits de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port et, éventuellement, de l'exploitation des voies ferrées des quais;

7° S'il y a lieu, subside de l'Etat pour contribution à l'entretien des accès du port. Le décret institutif ou des décrets ultérieurs déterminent le montant de ce subside.

Article 15.

Le port dispose des ressources extraordinaires ci-après:

1° Subsides de l'Etat, du département, des communes, des chambres de commerce, des régions économiques et autres établissements publics ainsi que des particuliers pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès; ces subsides étant donnés sous forme de subventions en capital ou d'annuités;

2° Produit des péages locaux établis en vue de subvenir à l'établissement, à l'amélioration, au renouvellement, soit des ouvrages, soit de l'outillage du port et de ses accès;

3° Produits des emprunts autorisés;

4° Dons et legs;

5° Toutes autres recettes accidentelles.

Article 16.

Le directeur est l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui sont de la compétence de cette assemblée.

Par délégation du conseil, il nomme à tous les emplois du port en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs et subdivisionnaires chargés des travaux du port ainsi que les officiers et surveillants de port sont pris dans le personnel du ministère des travaux publics.

La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservées au ministre des travaux publics.

L'ingénieur en chef est désigné après avis du conseil d'administration du port.

Aucune indemnité ou rémunération de quelque nature que ce soit payée sur les fonds propres des ports autonomes ne peut être allouée aux fonctionnaires en service dans ces établissements qu'après approbation du ministre des travaux publics.

Les agents appartenant au personnel des différentes administrations publiques peuvent être mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses différents services. Ces agents sont considérés comme étant en service détaché. Leurs émoluments sont à la charge exclusive du port.

Le directeur, comme agent du pouvoir central, exerce, dans les limites de la circonscription du port, une action générale sur tous les services publics, en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation, notamment sur les services des travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des phares et balises, des douanes, du pilotage, de l'inscription maritime, de l'inspection de la navigation, de la police sanitaire maritime et de la police générale du port. Il correspond directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port, sans être de la compétence du conseil d'administration. De même il peut correspondre, sous les mêmes réserves, avec les représentants consulaires, les attachés et agents commerciaux à l'étranger, les chambres de commerce et les tribunaux de commerce.

Il lui est adressé ampliation de la correspondance échangée entre les ministres ou les directeurs généraux et les chefs de services qui coopèrent à l'exploitation du port, lorsque les questions traitées intéressent le port.

L'action du directeur est, dans tous les cas, subordonnée à la nécessité pour les chefs de service d'assurer les fonctions d'intérêt général qui leur incombent. Toutes les fois qu'il y a désaccord entre le directeur du port et un chef de service, il en est référé au ministre ou aux directeurs généraux intéressés.

Le directeur du port et les chefs des différents services énumérés à l'alinéa précédent se réunissent périodiquement dans des conférences où sont examinées les affaires intéressant l'exploitation du port. A ces conférences les usagers du port peuvent être admis, avec l'autorisation du directeur, à présenter toutes observations utiles.

CHAPITRE IV

La tutelle sur les autorités du port autonome.

Article 17.

Toutes les opérations du conseil d'administration sont placées sous le contrôle direct du ministre des travaux publics qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services par un membre du conseil général des ponts et chaussées désigné à cet effet.

La gestion du port autonome est également soumise aux investigations de la commission de vérification des comptes des établissements publics de l'Etat de caractère industriel et commercial instituée par la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948.

En outre, un contrôleur d'Etat, placé sous l'autorité du ministre des finances exerce le contrôle du fonctionnement financier du port autonome. Tous les frais de contrôle sont à la charge de cet établissement.

Article 18.

Le conseil d'administration peut être dissous sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre chargé du commerce, par un décret motivé rendu 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 19.

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 20.

Il est statué par règlement d'administration publique sur les conditions d'application des dispositions du présent titre.

LIVRE II

L'AMENAGEMENT DES PORTS MARITIMES

TITRE Ier

LES TRAVAUX DES PORTS MARITIMES

CHAPITRE Ier

Les autorisations de travaux.

Article 21.

Les travaux de construction et d'amélioration des ports maritimes de commerce et de pêche, placés ou non sous le régime de l'autonomie, sont autorisés :

Par une loi, lorsque la part des dépenses à la charge de l'Etat est égale ou supérieure à 4 milliards de francs;

Par un décret en conseil d'Etat, pris après enquête, lorsque la part des dépenses à la charge de l'Etat est comprise entre 600 millions et 4 milliards de francs;

Par une décision du ministre des travaux publics, lorsque la part des dépenses à la charge de l'Etat est égale ou inférieure à 600 millions de francs.

Article 22.

Pour les travaux devant être autorisés par décret en conseil d'Etat, le dossier comprenant le projet, les avis recueillis au cours de l'enquête par application de l'article 23 ci-après, et les rapports des services, est transmis au conseil d'Etat qui se prononce sans délai.

Pour les travaux devant être autorisés par décision du ministre des travaux publics, la décision prenant en considération l'avant-projet fixe s'il y a lieu ou non de procéder à l'enquête 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 lorsqu'il s'agit de projets d'amélioration et d'extension des ports.

Article 23.

L'enquête prévue aux articles 21 et 22 est effectuée à la diligence du directeur du port ou de l'ingénieur en chef du service maritime.

Toutefois le ministre des travaux publics, en même temps qu'il prend en considération l'avant-projet, en notifie les dispositions essentielles aux ministres dont les services locaux sont appelés à être consultés de manière à permettre à ces services de faire connaître leur avis au directeur du port ou à l'ingénieur en chef du service maritime dans le délai indiqué au dernier alinéa du présent article.

L'enquête comporte exclusivement les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément :

1° Consultation de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté ministériel. Lorsque les travaux ne sortent pas des limites du port, la consultation est faite auprès de la commission nautique locale de ce port; dans le cas contraire, ou sur prescription du ministre des travaux publics, elle est faite auprès de la grande commission nautique;

2° Instruction mixte, faite dans tous les cas dans la forme sommaire.

Le ministre des travaux publics se met d'accord directement avec les autres ministres intéressés si l'instruction mixte ne réalise pas l'adhésion des conférents;

3° Consultation de la commission permanente d'enquête, instituée dans chaque port par arrêté préfectoral;

4° Consultation de la chambre de commerce, ou du conseil d'administration s'il s'agit d'un port autonome;

5° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés.

Les assemblées, commissions et services consultés au cours d'une enquête doivent émettre leur avis dans le délai de 15 jours à compter du jour où ils y ont été invités. Les avis non parvenus dans ce délai sont réputés favorables au projet.

Article 24.

En cas d'expropriation, la déclaration d'utilité publique est prononcée dans les mêmes formes que pour l'autorisation des travaux, suivant la procédure des articles 21 et 22 ci-dessus. Mais, outre l'enquête administrative prévue à l'article 23 ci-dessus, il doit être procédé simultanément à l'enquête publique prescrite par la législation de l'expropriation.

Article 25.

Les contestations relatives aux travaux des ports sont jugées par le tribunal administratif, sauf recours au conseil d'Etat.

CHAPITRE II

Le financement des travaux.

Article 26.

Ainsi qu'il est dit au code des douanes (art. 280, 281, 282 et 283) des taxes locales de péages peuvent être instituées et recouvrées dans les ports maritimes.

Article 27.

La recette des taxes sur les navires, les marchandises et les voyageurs peut être affectée à des dépenses relatives :

A l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement des ouvrages, de la signalisation ou de l'outillage public du port ou de ses accès et au maintien ou à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins;

Aux frais du personnel technique nécessaire pour assurer la préparation des projets et l'exécution des travaux visés à l'alinéa précédent;

Au service des emprunts contractés pour le financement d'avances faites à l'Etat en vue de l'exécution de travaux d'amélioration, d'extension, de déblaiement et de remise en état du port et de ses accès;

A des services 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.

Ces taxes sont établies en raison :

1° Du tonnage de jauge nette légale ou du tonnage de jauge brute des navires, tant français qu'étrangers;

2° Des quantités de marchandises embarquées et débarquées;

3° Du nombre des voyageurs embarqués et débarqués.

Les tarifs en sont fixés par l'acte institutif.

Les taxes sont payables par le navire; toutefois l'acte institutif d'une taxe établie en raison des quantités de marchandises ou du nombre de voyageurs peut disposer que cette taxe sera payable par les destinataires ou expéditeurs des marchandises ou par les voyageurs.

Article 28.

La recette de la taxe sur le produit du poisson débarqué peut être affectée à des dépenses effectuées dans l'intérêt de la pêche et relatives :

Soit à la création ou à l'amélioration d'ouvrages, constructions, installations, outillages publics;

Soit à l'entretien des ouvrages, au maintien ou à l'amélioration des profondeurs.

Cette taxe est établie en raison du produit brut du poisson débarqué par tout navire de mer, quels qu'en soient le port d'armement et la nationalité.

Elle est perçue suivant les modalités et à un taux déterminé par l'acte institutif.

La taxe est payable par les marins vendeurs du poisson ou par les armateurs et importateurs ou par les acheteurs, ou par les uns et les autres dans les conditions déterminées par l'acte institutif; les marins pêcheurs en sont exemptés pour le poisson qui leur est attribué pour leur consommation personnelle et celle de leur famille.

Article 29.

La recette des taxes de séjour peut être affectée à des dépenses de premier établissement, de renouvellement ou d'entretien des ouvrages ou de l'outillage public.

Ces taxes sont perçues sur les marchandises et les navires, bâtiments ou bateaux dans les conditions ci-après.

a) Les taxes de séjour sur les marchandises sont établies, à raison du séjour, au delà des délais réglementaires, sur les terre-pleins et quais découverts du port, à l'exclusion des parties du domaine public soumises au régime de l'occupation temporaire à titre précaire et révocable ou au régime de la concession de travaux publics sauf disposition contraire du cahier des charges de la concession.

Les actes institutifs déterminent les zones d'application, fixent les taux maxima pouvant être progressifs et les délais de franchise applicables à chacune de ces zones; les tarifs d'application sont fixés après avis du département, de la commune ou de l'établissement public bénéficiaire, par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime.

Les taxes sont payables par la marchandise: leur payement ne peut, en aucun cas, conférer un droit à la prolongation du séjour des marchandises, ni faire obstacle aux mesures de police, notamment aux opérations d'enlèvement ou de déplacement d'office.

b) Les taxes de séjour sur les navires, bâtiments et bateaux de navigation intérieure sont établies à raison du séjour, au delà d'un certain délai, des navires, bâtiments et bateaux en stationnement prolongé dans le port; elles sont applicables aux navires de commerce, aux bâtiments de pêche de cinq tonneaux et au-dessus, aux bâtiments de servitude et engins flottants, aux bâtiments de plaisance, aux bateaux de navigation intérieure, que ces navires, bâtiments ou bateaux soient armés ou non, en construction, démolition, transformation ou réparation à flot, à l'exclusion, toutefois, de ceux qui appartiennent à l'Etat, des bâtiments de servitude appartenant à des établissements ou services publics, des navires, bâtiments ou bateaux en stationnement dans un engin de radoub placé sous le régime de l'occupation temporaire à titre précaire et révocable ou sous le régime de la concession de travaux publics ou de services publics sauf disposition contraire du cahier des charges de la concession.

Les actes institutifs fixent le taux des taxes et les délais de franchise; les taux et délais peuvent différer suivant le lieu de stationnement, la durée du séjour, la nature du navire, bâtiment ou bateau, son tonnage ou déplacement, la nature du trafic auquel il est affecté, le motif et la durée du séjour dans le port ou ses dépendances.

Les taxes sont payables par le navire, bâtiment ou bateau.

Article 30.

Tout projet d'institution, dans un port maritime, de taxes de péages est instruit par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime qui consulte la commission permanente d'enquête du port et la chambre de commerce ou le conseil d'administration du port et prend l'avis des services de l'inscription maritime et des douanes. Les avis de ces assemblées et services doivent être adressés à l'ingénieur en chef dans un délai de 15 jours; les avis non produits dans ce délai sont réputés favorables.

Dès l'issue de ces consultations le directeur ou l'ingénieur en chef transmet le dossier avec un rapport au ministre des travaux publics qui, s'il estime devoir donner suite à l'affaire, adresse copies d'un projet d'acte institutif des taxes:

Au ministre de qui relève la collectivité locale ou l'établissement public bénéficiaire des taxes;

Au ministre des finances;

Au ministre chargé de la marine marchande.

Ces ministres doivent faire connaître leur avis au ministre des travaux publics dans le délai de quinze jours; passé ce délai, les avis non produits sont réputés favorables.

Article 31.

A toute époque, il peut être décidé, dans les formes prescrites pour l'institution des taxes, que, sous réserve des conditions d'affectation définies par les articles 27, 28 et 29 qui précèdent, l'ensemble des recettes que retire un département, une commune ou un établissement public des taxes locales de péage établies à son profit, sera employé à couvrir l'ensemble des charges financières antérieurement assumées dans l'intérêt du port et moyennant autorisation régulière par le bénéficiaire des taxes.

Il pourra de même être décidé, dans les mêmes formes, que les péages perçus dans plusieurs ports voisins seront fusionnés au bénéfice d'une caisse de péage commune à plusieurs collectivités pour être utilisés dans l'un ou l'autre de ces ports à des affectations répondant aux conditions définies par les articles 27, 28 et 29 ci-dessus.

Article 32.

Les emprunts dont le service sera assuré au moyen du produit des taxes locales de péage, sont autorisés par décret contresigné par le ministre des travaux publics, le ministre des finances et le ministre de qui relève la collectivité locale ou l'établissement public bénéficiaire des taxes.

Article 33.

Les dispositions des articles 26 à 32 ci-dessus sont applicables aux taxes locales de péage établies dans les ports maritimes sous le régime de la législation antérieure à la loi du 23 février 1941.

Article 34.

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 villes, des chambres de commerce ou des ports autonomes, remboursables par annuités dans un délai maximum de vingt ans, avec faculté de remboursement anticipé.

TITRE II

L'OUTILLAGE DES PORTS

Article 35.

L'installation et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports maritimes, placés ou non sous le régime de l'autonomie, et sur toutes autres dépendances du domaine public maritime peuvent faire l'objet:

D'une concession d'outillage public;

D'une autorisation d'outillage privé avec obligation des services publics.

Ces concessions et autorisations peuvent être accordées tant à des collectivités publiques qu'à des établissements publics ou à des entreprises privées.

CHAPITRE Ier

Les concessions d'outillage.

Article 36.

Les concessions d'outillage public sont accordées:

Par décret en Conseil d'Etat, lorsqu'il y a lieu à déclaration publique de la concession ou lorsque la dépense d'établissement des installations projetées dépasse 600 millions de francs;

Par arrêté ministériel lorsque la dépense d'établissement des installations projetées est égale ou inférieure à 600 millions de francs.

Les décrets de concession sont revêtus du contreseing du ministre des travaux publics et, le cas échéant, du ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement public intéressé.

Les arrêtés de concession sont signés par le ministre des travaux publics et, le cas échant, par le ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement public intéressé.

Article 37.

Toute demande de concession d'outillage public est instruite par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime.

Ce chef de service transmet la demande présentée, avec son rapport, au ministre des travaux publics qui décide si le projet doit être pris en considération.

Si le projet est pris en considération, il est procédé à une enquête dans les conditions fixées aux articles suivants.

Dès l'issue de cette enquête, le directeur du port ou l'ingénieur en chef transmet le dossier avec son rapport au ministre des travaux publics qui, s'il estime devoir donner suite à l'affaire, adresse copie du projet au ministre de qui relève la collectivité locale ou l'établissement public intéressé.

Article 38.

L'enquête prévue ci-dessus est effectuée à la diligence du directeur du port ou de l'ingénieur en chef du service maritime.

Cette enquête comporte exclusivement les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément:

1° Consultation de la ou des chambres de commerce intéressées ou, s'il s'agit d'un port autonome, du conseil d'administration;

2° Consultation de la commission permanente d'enquête;

3° Consultation des collectivités publiques et des services publics intéressés;

4° Consultation de la commission nautique locale lorsque les installations projetées ne modifient pas les conditions offertes à la navigation. Dans le cas contraire, ou sur décision du ministre des travaux publics, consultation de la grande commission nautique;

5° Si la concession nécessite l'ouverture d'une instruction mixte, celle-ci s'effectue dans tous les cas en la forme sommaire prévue à l'article 5 du décret du 8 septembre 1878. Si cette instruction ne réalise pas l'adhésion des services le ministre des travaux publics se met d'accord directement avec les autres ministres intéressés.

Article 39.

Le délai imparti aux assemblées, collectivités, commissions et services consultés au cours de l'enquête pour faire connaître leur avis est de 15 jours. A l'expiration de ce délai il peut être passé outre.

Dans le cas où la concession doit être accordée par décret en Conseil d'Etat, le dossier comprenant la demande, les avis recueillis au cours de l'enquête par application de l'article 38 ci-dessus et les rapports des services et accompagné d'un rapport et d'un projet de décret établis par le ministre des travaux publics et par le ministre intéressé est transmis au Conseil d'Etat qui se prononce sans délai.

Pour les concessions qui doivent être accordées par arrêté, le ministre des travaux publics peut réduire les consultations à celles des collectivités publiques et des services publics intéressés, de la commission permanente d'enquête et de la commission nautique.

CHAPITRE II

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Article 40.

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées après enquête par un arrêté du ministre des travaux publics. Toutefois le directeur du port ou l'ingénieur en chef statue par délégation lorsque les services intéressés sont tous d'accord et que l'autorisation ne comporte pas de dérogation au cahier des charges type.

Article 41.

La demande d'autorisation est instruite par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime intéressé.

Ce chef de service ne la transmet au ministre des travaux publics que dans le cas où les travaux prévus doivent apporter des modifications importantes aux installations existantes ou lorsqu'il est prévu des dérogations au cahier des charges type.

Il est procédé à l'enquête dans les conditions fixées aux articles 38 et 39 ci-dessus. Le ministre des travaux publics peut, en outre, décider qu'il n'y a pas lieu de consulter la commission permanente d'enquête ou la commission nautique.

TITRE III

LES VOIES FERREES DES QUAIS

Article 42.

Le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français pour l'ensemble des voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure entre en application, pour les voies ferrées des quais d'un port déterminé, à la date fixée pour ce port par l'arrêté du ministre des travaux publics visé à l'article 43 ci-après.

A cette date cessent d'être applicables, pour tout ce qui serait contraire à ce cahier des charges, les dispositions de concessions ou conventions antérieures ayant le même objet.

Toutefois, et à moins qu'il n'en soit autrement décidé de façon expresse par arrêté, la mise en vigueur du nouveau cahier des charges ne comporte pas l'obligation de rendre les installations actuelles conformes aux stipulations de ce cahier des charges.

Article 43.

Pour chaque port un arrêté du ministre des travaux publics fixe, la Société nationale des chemins de fer français entendue:

1° Les voies auxquelles ce cahier des charges s'applique, avec l'indication de la limite entre ces voies et les voies ferrées aboutissant au port définie à l'article 1er du décret du 4 mars 1935 ainsi que la nature du service (marchandises, marchandises et voyageurs ou voyageurs);

2° Le délai d'achèvement des travaux quand il s'agit des voies à construire;

3° S'il y a lieu, les conditions particulières à chaque port et non contraires au cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français qui, figurant dans les contrats antérieurs, seraient maintenues en vigueur, telles que l'exécution des contrats en cours avec les tiers, notamment pour amortissement de dépenses;

4° Des dispositions diverses éventuelles spéciales au port intéressé.

Cet arrêté prononce, s'il y a lieu, l'incorporation de voies existantes ou nouvelles au réseau des voies de quai du port.

Article 44.

Il est procédé dans la forme prévue à l'article 43 ci-dessus à toutes modifications des dispositions figurant dans l'arrêté.

LIVRE III

L'EXPLOITATION DES PORTS MARITIMES

TITRE Ier

LA GESTION DES PORTS MARITIMES

CHAPITRE Ier.

Les pouvoirs des agents. La réglementation de l'usage du port.

Article 45.

Les ingénieurs en chef du service maritime ont délégation permanente des préfets pour effectuer tous actes d'administration du domaine public maritime.

Article 46.

Les officiers de port prêtent serment devant le tribunal de première instance de leur résidence.

Article 47.

Les officiers de port font ranger et amarrer les vaisseaux dans le port, veillent à tout ce qui concerne la police des quais, ports et havres et font donner à cet effet toutes assignations nécessaires.

Ils doivent prêter leur concours pour assurer la sécurité des bâtiments militaires français qui se trouvent dans le port.

Ils veillent notamment à ce que le feu ne soit pas communiqué aux bâtiments visés à l'alinéa précédent.

Article 48.

Les officiers de port indiquent les lieux propres pour chauffer les bâtiments, goudronner les cordages, travailler aux radoubs et calfats et pour lester et délester les vaisseaux en cas de nécessité; ils font poser et entretenir les feux, balises, tonnes ou bouées aux endroits nécessaires suivant l'usage et les dispositions des lieux.

Ils se tiennent au courant de l'état des fonds et des conditions de navigabilité et donnent leurs ordres en conséquence.

Article 49.

Les officiers de port peuvent couper, en cas de nécessité, les amarres que les capitaines, patrons ou autres, étant dans les vaisseaux, refusent de larguer, après injonctions verbales réitérées.

Article 50.

Les navigateurs, pêcheurs, portefaix, ouvriers, dockers et autres personnes, dans les ports de commerce et sur les quais, ne peuvent refuser le service auquel ils sont propres sur les réquisitions des officiers de port qui, dans tous les cas de refus et de contraventions aux lois de police, en rapportent procès-verbal.

Article 51.

Dans les limites d'un port maritime ou à l'intérieur de ses rades et chenaux d'accès, tout capitaine, maître ou patron d'un bâtiment de commerce, de pêche ou de plaisance, d'un engin de servitude ou d'un bateau de navigation intérieure qui n'a pas obtempéré aux ordres donnés par le moyen des signaux réglementaires ou d'une manière quelconque par les officiers et surveillants de port concernant le mouvement de son navire, est passible d'une amende calculée comme suit:

1° Pour les navires de mer:

Navires de moins de 25 tonneaux de jauge brute: 4.000 à 12.000 F;

Navires de 25 à 250 tonneaux: 4.000 à 48.000 F;

Navires de plus de 250 tonneaux: 4.000 à 120.000 F.

2° Pour tous les bâtiments autres que les navires de mer:

Bâtiments de moins de 25 t de déplacement en charge: 4.000 à 12.000 F;

Bâtiments de 25 à 250 t: 4.000 à 48.000 F;

Bâtiments de plus de 250 t: 4.000 à 120.000 F.

En cas de récidive, l'amende peut être élevée au triple des chiffres fixés ci-dessus.

Article 52.

Afin de garantir le payement éventuel de l'amende et des frais de procédure, le délinquant aux dispositions de l'article précédent doit consigner immédiatement, entre les mains de l'agent verbalisateur, un cautionnement égal au maximum de l'amende encourue.

L'agent verbalisateur délivre en échange un reçu détaché d'un carnet à souches dont le modèle est arrêté par le ministre des finances.

Dans les quarante-huit heures l'agent verbalisateur dépose le montant du cautionnement entre les mains du percepteur.

Faute par le délinquant de fournir le cautionnement visé à l'article ci-dessus, le navire ou bâtiment est retenu au port.

L'armateur condamné en première instance et qui interjette appel ou fait opposition peut obtenir la libre sortie du navire en consignant le montant de la condamnation et de tous les frais.

Article 53.

Les marchandises ne peuvent séjourner sur les quais plus de trois jours; passé ce délai, elles peuvent être enlevées d'office aux dépens des propriétaires, lesquels sont, en outre, condamnés à une amende de 4.000 à 72.000 F.

Toutefois en cas d'encombrement ou de risque d'encombrement dans un port maritime de commerce, des arrêtés du ministre des travaux publics, pris après consultation du ministre chargé de la marine marchande, peuvent fixer une durée maxima de stationnement sur les quais, terre-pleins et dépendances du port pour toutes les marchandises ou pour certaines catégories de marchandises.

A l'expiration du délai fixé comme il est dit à l'alinéa précédent, les marchandises peuvent être enlevées à la diligence des officiers de port et aux dépens des propriétaires, lesquels sont, en outre, condamnés à une amende qui pourra varier entre 240.000 F et 720.000 F.

Le tribunal administratif statue sur les infractions au présent article.

Article 54.

Les officiers de port peuvent, dans les cas où ils seraient injuriés, menacés ou maltraités dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique et ordonner l'arrestation provisoire des coupables, à la charge d'en rapporter procès-verbal.

CHAPITRE II

Les droits et devoirs des usagers.

Article 55.

Tout capitaine entrant dans le port est tenu, dans les vingt-quatre heures, de se déclarer au bureau des officiers de port, sous peine d'une amende de 4.000 à 72.000 F.

Article 56.

Il doit toujours y avoir des matelots à bord des navires pendant leur séjour dans les ports pour faciliter le passage des bâtiments entrant et sortant, larguer les amarres et faire toutes manœuvres nécessaires, sous peine pour les capitaines ou patrons d'une amende de 4.000 à 12.000 F.

Article 57.

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux organes spéciaux établis à cet effet sur les ouvrages, sous peine d'une amende de 4.000 à 72.000 F.

Article 58.

Les navires sont placés conformément aux règlements de police et aux ordres des officiers de port. Ils doivent quitter le quai aussitôt achevées leurs opérations.

Article 59.

Les capitaines de navires qui, en cas de nécessité absolue, mouillent des ancres dans le port, doivent les signaler par une bouée ou autre dispositif convenable, sous peine d'une amende de 4.000 à 12.000 F et de la réparation de tous dommages qui pourraient en résulter.

Article 60.

Tout capitaine de navire entrant dans le port est tenu, en même temps qu'il se déclare aux officiers de port, de faire connaître la quantité de lest existant à bord de son navire, sous peine d'une amende de 4.000 à 4.800 F.

Le lest ne peut être déposé qu'aux points désignés par les officiers de port. Il doit être fait déclaration à ces officiers des quantités de lest chargées ou déchargées sous peine d'une amende de 720 F.

Il est défendu à tout capitaine de jeter du lest dans les ports, canaux, bassins et rades sous peine d'une amende de 6.000 à 120.000 F pour la première infraction et de saisie et confiscation de son bâtiment en cas de récidive.

Il est défendu, sous les mêmes peines, aux capitaines de navires et aux entrepreneurs de procéder aux opérations de lestage et de délestage pendant la nuit, sauf autorisation des officiers de port.

CHAPITRE III

Les redevances d'utilisation.

Article 61.

Est autorisée au profit de l'Etat la perception des redevances à titre d'occupation temporaire ou de location des plages et de toutes autres dépendances du domaine public maritime.

Article 62.

Les tarifs maxima des outillages publics concédés et des outillages privés avec obligation de service public autorisés sont fixés par le cahier des charges. Ils peuvent être modifiés ainsi que leurs conditions d'application par décision du ministre des travaux publics, après consultation de la ou des chambres de commerce ou, pour les ports autonomes, du conseil d'administration ainsi que des collectivités et services locaux intéressés, des autorités investies de la tutelle de ces collectivités et services et de la commission permanente d'enquête. Dans le cas où les résultats de ces consultations sont tous favorables, le directeur du port ou l'ingénieur en chef statue pour le ministre.

Article 63.

Pour les voies ferrées des quais visées à l'article 44 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ainsi que pour celles que la Société nationale des chemins de fer français exploite en vertu de concessions ou de conventions ultérieures, les tarifs, nonobstant toutes conventions contraires, ne sont plus soumis, en ce qui concerne leur établissement, au titre II du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français.

TITRE II

LA POLICE DES PORTS

CHAPITRE Ier

La police de la conservation.

SECTION I. — *Du port lui-même.*

Article 64.

Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et havres tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations.

Il est défendu sous peine d'une amende de 2.400 F:

De jeter des terres ou immondices dans les eaux des ports et de leurs dépendances;

De faire aucun dépôt des mêmes matières sur les quais et terre-pleins des ports.

Article 65.

Les propriétaires de vieux bâtiments hors d'état de naviguer sont tenus de les démolir et d'en enlever les débris sans délai, sous peine de confiscation et d'une amende de 4.000 à 12.000 F.

Article 66.

Les contraventions sont constatées concurremment par les ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics de l'Etat, les adjoints techniques des ponts et chaussées, les officiers et surveillants de port, les conducteurs et agents des ports maritimes assermentés à cet effet ou par les maires et adjoints, les commissaires de police et la gendarmerie.

Les fonctionnaires publics ci-dessus désignés qui n'ont pas prêté serment en justice le prêteront devant le préfet.

Article 67.

Les procès-verbaux constatant des contraventions de grande voirie dressés par les brigadiers et les gendarmes sont dispensés d'affirmation. Les autres devront être affirmés devant le juge de paix ou devant le maire ou l'adjoint du lieu.

Article 68.

Il est statué définitivement par le tribunal administratif: les arrêtés sont exécutoires sans visa ni mandement des tribunaux nonobstant tout recours et emportent hypothèque.

Article 69.

Si une infraction aux dispositions ci-dessus ou aux décrets et aux arrêtés préfectoraux pris pour leur application est constatée par un agent verbalisateur spécialement pourvu à cet effet d'un carnet de quittances à souche, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement entre les mains de cet agent le payement de l'amende. Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite, sauf si l'infraction constatée a exposé son auteur soit à une sanction autre que pécuniaire, soit à la réparation de dommages causés aux personnes ou aux biens, soit aux peines qui s'attachent à la récidive.

Si un contrevenant se trouve hors d'état de justifier d'un domicile sur le territoire français, il peut être astreint à fournir caution ou à verser une somme déterminée en garantie du recouvrement éventuel des amendes pécuniaires qu'il a encourues. Au cas d'impossibilité ou de refus par lui de fournir cette garantie, l'objet ayant servi à commettre l'infraction pourra être séquestré.

Un règlement d'administration publique fixera les conditions d'application des dispositions précédentes et, notamment, les catégories d'agents limitativement habilités à recevoir les versements prévus aux alinéas ci-dessus et les modalités de ces perceptions, les règles concernant les cautions et séquestres.

SECTION II. — *Du balisage.*

Article 70.

Il est défendu à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

Il est défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée. Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perdition.

Article 71.

Toute contravention aux prescriptions de l'article précédent est punie d'une amende de 2.400 F à 3.600 F. Le contrevenant peut, en outre, être condamné à la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus.

Article 72.

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 dont il dispose et doit au plus tard en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où il aborde.

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

Faute de cette déclaration et indépendamment de la réparation du dommage causé à l'ouvrage, il est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 6.000 F à 24.000 F.

Article 73.

Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 24.000 F à 120.000 F sans préjudice de la réparation du dommage causé.

Article 74.

La peine d'emprisonnement telle qu'elle est prévue aux articles précédents peut être élevée jusqu'au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant ou le délinquant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour infraction à la présente section.

Article 75.

Les contraventions et délits sont constatés par les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les syndics des gens de mer, les officiers de port, les fonctionnaires et agents assermentés des ponts et chaussées, les officiers mariniers commandant les embarcations garde-pêche, les gendarmes maritimes, les guetteurs des postes sémaphoriques et les pilotes qui doivent être spécialement assermentés à cet effet, ainsi que par les agents des douanes.

Article 76.

Les procès-verbaux dressés en vertu du précédent article font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils doivent, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours de la clôture desdits procès-verbaux ou du retour à terre de l'agent qui a constaté le délit ou la contravention, soit devant le juge de paix du canton, soit devant le maire de la commune où réside l'agent qui a dressé le procès-verbal.

Toutefois les procès-verbaux dressés par les officiers commandant les navires de l'Etat, les officiers de port, les officiers mariniers commandant les embarcations garde-pêche, les officiers de gendarmerie et de douane ne sont pas soumis à l'affirmation.

Article 77.

Les procès-verbaux sont remis ou envoyés soit directement, soit par l'intermédiaire de l'officier de port le plus rapproché, à l'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service maritime.

Article 78.

Les poursuites ont lieu soit à la diligence du ministère public, soit à la diligence de l'ingénieur du service maritime qui a le droit, dans ce dernier cas, d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendu à l'appui de ses conclusions.

L'affaire est portée, suivant la nature de l'infraction poursuivie, devant le tribunal de simple police ou devant le tribunal correctionnel du port le plus voisin du lieu où l'infraction a été commise ou devant le tribunal du port français dans lequel le navire peut être trouvé ou enfin du port auquel appartient le navire français.

CHAPITRE II

La police de la sécurité.

Article 79.

L'usage du feu et de la lumière sur les quais et à bord des navires séjournant dans le port est subordonné au respect des règlements établis à ce sujet et des ordres des officiers de port.

Article 80.

Les conditions de manutention dans les ports maritimes des matières dangereuses ou infectes figurant dans la nomenclature établie par le ministre des travaux publics sont fixées par arrêté du ministre des travaux publics, après consultation de la commission instituée par le décret du 27 février 1941.

Article 81.

Quiconque a embarqué ou fait embarquer sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime ou à la navigation sur les rivières ou canaux, expédié ou fait expédier par voie de terre des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sans en avoir déclaré la nature au capitaine, maître ou patron, au commissionnaire expéditeur ou au voiturier et sans avoir apposé des marques apparentes sur les emballages est puni d'une amende de 4.000 F à 720.000 F.

Cette disposition est applicable à l'embarquement sur navire étranger dans un port français ou sur un point quelconque des eaux françaises.

Article 82.

Toute contravention aux règlements généraux prévus par l'article 80 ou aux règlements locaux pris pour l'exécution desdits règlements généraux est punie de la peine portée à l'article 81.

Article 83.

En cas de récidive dans l'année, les peines prononcées par la présente loi sont portées au double et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

LIVRE IV

LE REGIME DU TRAVAIL DANS LES PORTS

CHAPITRE Ier

Organisation de la main-d'œuvre des entreprises de manutention (dockers).

Article 84.

Les ports maritimes de commerce de la métropole dont le trafic est suffisant pour justifier la présence d'une main-d'œuvre permanente d'ouvriers dockers sont désignés par arrêté du ministre des travaux publics et du ministre chargé du travail, après avis des organisations professionnelles les plus représentatives.

Article 85.

Dans les ports définis à l'article ci-dessus, les opérations de chargement des navires et des bateaux aux postes publics et les opérations de reprise sur terre-pleins ou sous hangars, à l'intérieur des limites du domaine public maritime, sont, sous les réserves indiquées à l'alinéa ci-après, effectuées par des ouvriers dockers qui doivent être titulaires d'une carte professionnelle délivrée dans les conditions fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et du ministre chargé du travail.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, peuvent être effectuées, sans avoir recours à la main-d'œuvre des dockers, les opérations suivantes: déchargement ou chargement du matériel de bord des navires et des bateaux, déchargement ou chargement des bateaux fluviaux par les moyens de bord ou par le propriétaire de la marchandise au moyen du personnel de son entreprise, reprise sur terre-pleins ou sous hangars et chargement sur wagons ou camions par le personnel du propriétaire de la marchandise dans les conditions qui sont fixées pour chaque port, en tenant compte des usages locaux, par décision du ministre des travaux publics après avis des organisations ouvrières et patronales intéressées.

Article 86.

Dans les ports définis à l'article 84 ci-dessus, les ouvriers dockers sont rangés en deux catégories:

Les ouvriers dockers professionnels,

Les ouvriers dockers occasionnels.

Les ouvriers dockers professionnels bénéficient, pour le travail à la vacation, d'une priorité absolue d'embauche sur les ouvriers dockers occasionnels.

Un arrêté du ministre des travaux publics et du ministre chargé du travail fixe, pour chaque port, après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port institué par l'article 87 ci-après, le nombre maximum d'ouvriers dockers professionnels ainsi que les conditions générales d'attribution de la carte professionnelle.

Article 87.

Par arrêté du ministre des travaux publics et du ministre chargé du travail, il est institué dans chacun des ports définis à l'article 84 ci-dessus un organisme paritaire dénommé « bureau central de la main-d'œuvre du port » qui est constitué en section professionnelle du service départemental de main-d'œuvre.

Article 88.

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

Le directeur du port ou l'ingénieur en chef du service maritime, président;

Deux ou trois représentants des entreprises de manutention;

Deux ou trois représentants des ouvriers dockers.

Dans le cas où le nombre des représentants des ouvriers dockers est fixé à trois, ce nombre doit comprendre deux représentants des ouvriers et un représentant de la maîtrise.

Les membres sont nommés pour une durée de deux ans par décision du ministre des travaux publics sur une liste de présentation dressée par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime après avis des organisations patronales et ouvrières.

Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Article 89.

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 et assimilés:

1° De l'identification et de la classification de tous les ouvriers dockers et assimilés;

2° De l'organisation générale du contrôle de l'embauchage dans le port;

3° De la répartition numérique du travail entre les ouvriers dockers professionnels;

4° De tous pointages nécessaires pour l'attribution aux ouvriers dockers du bénéfice de la législation sociale existante.

Les dépenses de fonctionnement intérieur de ce bureau central sont couvertes dans les conditions indiquées à l'article 99 ci-après.

Article 90.

Sous réserve des dispositions ci-dessus, le contrat de louage de service résulte de l'accord entre l'employeur et l'ouvrier.

Article 91.

Tout ouvrier docker professionnel est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de se faire pointer dans les conditions qui seront 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, sous peine des sanctions prévues à l'article 105 ci-après, ces sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de la carte professionnelle.

Le retrait est prononcé à titre temporaire ou définitif par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime après avis du bureau central de la main-d'œuvre.

Article 92.

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.

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.

CHAPITRE II

L'indemnité de garantie.

Article 93.

Un ouvrier docker professionnel 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 arrêté du ministre des travaux publics, du ministre chargé du travail et du ministre chargé des affaires économiques.

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 94.

Le droit à l'indemnité est limité à cent vacations chômées par semestre et par docker professionnel. Des dérogations à cette règle peuvent être accordées pour un port déterminé et pour une période qui ne saurait, en aucun cas, excéder six mois par arrêté du ministre des travaux publics et du ministre chargé du travail.

Article 95.

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.

Article 96.

Il est institué une caisse nationale dénommée « caisse nationale de garantie des ouvriers dockers » jouissant de la personnalité civile et dont les attributions sont les suivantes:

a) Immatriculer les ouvriers dockers professionnels et tenir registre, par port, de ces ouvriers;

b) Tenir à jour la liste, par port, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers;

c) Proposer les modifications à apporter à la contribution imposée aux employeurs et assurer le recouvrement de cette contribution;

d) Assurer, par l'intermédiaire des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local, le payement dans chaque port de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels;

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

f) Fixer les conditions générales dans lesquelles les modifications d'effectifs seront réalisées, après avis des bureaux centraux de main-d'œuvre intéressés;

g) Statuer sur les appels formés contre les sanctions prévues à l'article 105.

Article 97.

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

1° Trois représentants de l'Etat, savoir:

Le président, désigné par le ministre des travaux publics;
Le vice-président, désigné par le ministre chargé du travail;
Le directeur financier, désigné par le ministre des finances;

2° Trois représentants des employeurs et trois représentants des ouvriers dockers désignés respectivement par les organisations professionnelles nationales les plus représentatives.

Article 98.

Les membres du conseil d'administration sont nommés ou désignés pour deux ans. Ils sont rééligibles.

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

Article 99.

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 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.

Article 100.

Un arrêté du ministre des travaux publics, du ministre chargé du travail et du ministre chargé des affaires économiques fixe le taux de la cotisation imposée aux employeurs dans les conditions indiquées à l'article 99 ci-dessus.

Article 101.

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° Payement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels.

Article 102.

Au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année, la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers établit un rapport donnant le bilan des opérations effectuées dans la période de 6 mois écoulés et présentant toutes propositions utiles sur les modifications éventuelles à apporter soit au nombre des dockers professionnels dans chaque port, soit à la valeur de l'indemnité de garantie, soit au pourcentage de l'imposition patronale. Ce rapport est adressé au ministre des travaux publics dans un délai maximum d'un mois.

Toutes dispositions sont prises pour que, sur le total des vacations de chaque semestre, le nombre des vacations chômées des dockers professionnels ne dépasse pas 25 p. 100.

Article 103.

Toute radiation effectuée sur la liste des ouvriers dockers professionnels, exécutée par application des dispositions prévues à l'article 91 ci-dessus, ne prend effet contre celui qui en sera l'objet que dans un délai d'un mois après l'affichage au bureau central de la main-d'œuvre de la décision prise.

Article 104.

Les projets de budget des bureaux centraux de la main-d'œuvre sont soumis avant le 1er décembre de chaque année à l'approbation préalable de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers qui prescrit éventuellement toutes modifications utiles.

CHAPITRE III

Dispositions diverses.

Article 105.

Les contraventions aux dispositions du présent Livre sont constatées par les agents assermentés désignés par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime dans les conditions de l'article 96 du livre II du code du travail. Les contraventions sont passibles des sanctions suivantes:

1° A l'égard des employeurs: avertissement ou amende de 400 F à 2.000 F.

En cas d'infractions répétées dans le délai d'un an, amende de 2.000 F à 12.000 F, suppression temporaire d'emploi de l'outillage public ou l'une de ces deux peines seulement;

2° A l'égard des ouvriers: avertissement ou amende de 40 F à 200 F sans excéder le quart du salaire journalier.

En cas d'infractions répétées dans le délai d'un an, retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

Les sanctions sont édictées par le directeur du port ou par l'ingénieur en chef du service maritime, après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port.

Appel peut être formé dans le délai de quinzaine devant le conseil d'administration de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Les amendes sont versées à une caisse de secours des ouvriers dockers ou affectées à des œuvres sociales du port.

Article 106.

Des arrêtés du ministre des travaux publics, du ministre chargé du travail et du ministre des finances fixent les conditions d'application du présent Livre.

Article 107.

La contribution patronale prévue à l'article 99 est due jusqu'à la promulgation d'un nouveau texte fixant définitivement les ressources de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Article 108.

Le présent code se substitue, dans les conditions prévues par le décret n° 55-601 du 20 mai 1955, aux dispositions législatives suivantes:

Ordonnance sur la marine d'août 1681:
Livre 1er, titre 10, article 4;
Livre 4, titre 1er, articles 1 à 5, 7, 11, 14;
Livre 4, titre 2, articles 1 à 7;
Livre 4, titre 4, articles 1 à 3, 6 et 7.
Loi des 9-13 août 1791, titre 3, articles 15 et 16.
Loi du 29 floréal an X, articles 2 et 4.
Décret du 12 août 1810, article 2.
Loi du 18 juin 1870, articles 1, 4 et 5.
Loi du 20 décembre 1872, article 2.
Loi du 27 mars 1882, articles 1, 2, 5 à 10
Loi du 12 juin 1920, articles 1 à 19, 21 (alinéa 1er) et 24, modifiée par le décret du 4 mai 1937.
Décret du 28 décembre 1926, article 7.
Loi du 15 mars 1927, article 1.
Décret du 19 juillet 1934, article 2 (alinéa 1er).
Décret du 30 octobre 1935, articles 1 à 5.
Loi du 23 février 1941, articles 2 à 4, 5 (alinéas 1 à 3), 8 à 10.
Loi du 8 avril 1941, articles 2 et 3.
Loi du 17 mai 1941, articles 1, 3 à 8.
Loi du 17 novembre 1941, articles 1, 2 et 4.
Loi du 5 février 1942, article 1.
Ordonnance n° 45-2328 du 12 octobre 1945, articles 1, 2 et 4.
Loi n° 47-1746 du 6 septembre 1947, articles 1 à 23.
Loi n° 47-1783 du 11 septembre 1947, article unique.
Loi n° 48-1994 du 31 décembre 1948, article 7.
Loi n° 52-825 du 16 juillet 1952, article unique.
Décret n° 55-90 du 18 janvier 1955, articles 1 et 2.

Table de référence des articles du code aux textes anciens.

CODE		TEXTES ANCIENS
Articles.	Alinéas.	
1		Loi des 22 décembre 1789 et 8 janvier 1790, section III, article 2, 5°, compte tenu de la loi du 17 août 1948, article 6.
2		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 1er.
3		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 2.
4		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 3.
5		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 4.
6		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 5.
7		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937:
	1er et 2	Article 6;
	3	Article 17, 1er alinéa.
8		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 7.
9		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 8.
10		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 9.
11		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 10.
12		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 14.
13		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 13, compte tenu du décret du 21 avril 1939, articles 1er et 2.
14		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 11.
15		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 12.
16		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 15.
17		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 16, compte tenu de l'ordonnance du 23 novembre 1944, article 1er, et de la loi 48-24 du 6 janvier 1948.
18		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 17, alinéa 2.
19		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 18.
20		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 21.
21		Décret 55-90 du 18 janvier 1955, article 1er.
22		Loi du 8 avril 1941, article 2.
23		Loi du 8 avril 1941, article 3.
24		Loi du 12 juin 1920, article 21, alinéa 1er. Décret 55-90 du 18 janvier 1955, article 1er, et référence au décret du 8 août 1935, article 2.
25		Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937, article 19, compte tenu de la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4.
26		Référence au code des douanes, articles 280 à 283.
27		Loi du 23 février 1941, article 2.
28		Loi du 23 février 1941, article 3.
29		Loi du 23 février 1941, article 4.
30		Loi du 23 février 1941, article 5, alinéas 1er, 2 et 3.

CODE		TEXTES ANCIENS
Articles.	Alinéas.	
31		Loi du 23 février 1941, article 8.
32		Loi du 23 février 1941, article 9.
33		Loi du 23 février 1941, article 10.
34		Loi 48-1994 du 31 décembre 1948, article 7.
35		Loi du 17 mai 1941, article 1er.
36		Décret 55-90 du 18 janvier 1955, article 2.
37		Loi du 17 mai 1941, article 3.
38		Loi du 17 mai 1941, article 4.
39		Loi du 17 mai 1941, article 5.
40		Loi du 17 mai 1941, article 6.
41		Loi du 17 mai 1941, article 7.
42		Ordonnance 45-2328 du 12 octobre 1945, article 1er.
43		Ordonnance 45-2328 du 12 octobre 1945, article 2.
44		Ordonnance 45-2328 du 12 octobre 1945, article 4.
45		Décret du 19 juillet 1934, article 2, alinéa 1er.
46		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 2, article 1er.
47		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 2, articles 2, 3 et 4.
48		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 2, articles 5 et 6.
49		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 2, article 7.
50		Loi des 9-13 août 1791, titre 3, article 15.
51		Décret du 30 octobre 1935 relatif à la répression des contraventions aux ordres des officiers de port, articles 1er et 2.
52		Décret du 30 octobre 1935 relatif à la répression des contraventions aux ordres des officiers de port, articles 3, 4 et 5.
53	1er	Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 7.
	2	Loi du 17 novembre 1941, article 1er.
	3	Loi du 17 novembre 1941, article 2.
	4	Loi du 17 novembre 1941, article 4.
54		Loi des 9-13 août 1791, titre 3, article 16.
55		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 1er, titre 10, article 4.
56		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1 r, article 2.
57		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 3.
58		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 4.
59		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 5.
60		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 4:
	1er	Article 1er.
	2	Articles 2 et 3.
	3	Article 6.
	4	Article 7.
61		Loi du 20 décembre 1872, article 2.
62		Loi du 17 mai 1941, article 8.
63		Loi 47-1783 du 11 septembre 1947, article unique.
64		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 1er.
65		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 11.

CODE		TEXTES ANCIENS
Articles.	Alinéas.	
66		Loi du 29 floréal an X, article 2, compte tenu de la loi du 23 mars 1842, article 2.
67		Décret du 12 août 1810, article 2, et référence à la loi du 17 juillet 1856, article 1er.
68		Loi du 29 floréal an X, article 4.
69		Décret du 30 octobre 1835 relatif aux infractions à la police des voies navigables, article 1er, compte tenu du décret du 28 décembre 1926, article 7.
70		Loi du 27 mars 1882, article 1er.
71		Loi du 27 mars 1882, article 2.
72		Loi du 15 mars 1927, article 1er.
73		Loi du 27 mars 1882, article 5.
74		Loi du 27 mars 1882, article 6.
75		Loi du 27 mars 1882, article 8.
76		Loi du 27 mars 1882, article 9.
77		Loi du 27 mars 1882, article 10, alinéa 1er.
78		Loi du 27 mars 1882, article 10, alinéas 2 et 3.
79		Ordonnance sur la marine d'août 1681, livre 4, titre 1er, article 14.
80		Loi du 5 février 1942, article 1er.
81		Loi du 18 juin 1870, article 1er.
82		Loi du 18 juin 1870, article 4.
83		Loi du 18 juin 1870, article 5.
84		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 1er.
85		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 2.
86		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 3.
87		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 4.
88		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 5.
89		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 6.
90		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 7.
91		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 8.
92		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 9.
93		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 10.
94		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 11.
95		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 12.
96		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 13.
97		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 14.
98		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 15.
99		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 16.
100		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 17.
101		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 18.
102		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 19.
103		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 20.
104		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 21.
105		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 22.
106		Loi 47-1746 du 6 septembre 1947, article 23.
107		Loi 52-825 du 16 juillet 1952, article unique.

Table de concordance des textes codifiés avec les articles du code.

TEXTES CODIFIÉS	ARTICLES du code.
Ordonnance sur la marine d'août 1681:	
Livre 1er, titre 10, article 4	55.
Livre 4, titre 1er, article 1er	64.
Livre 4, titre 1er, article 2	56.
Livre 4, titre 1er, article 3	57.
Livre 4, titre 1er, article 4	58.
Livre 4, titre 1er, article 5	59.
Livre 4, titre 1er, article 7	53 (alinéa 1er).
Livre 4, titre 1er, article 11	65.
Livre 4, titre 1er, article 14	79.
Livre 4, titre 2, article 1er	46.
Livre 4, titre 2, article 2	47 (alinéa 1er).
Livre 4, titre 2, article 3	47 (alinéa 2).
Livre 4, titre 2, article 4	47 (alinéa 3).
Livre 4, titre 2, article 5	48 (alinéa 1er).
Livre 4, titre 2, article 6	48 (alinéa 2).
Livre 4, titre 2, article 7	49.
Livre 4, titre 4, article 1er	60 (alinéa 1er).
Livre 4, titre 4, article 2	60 (alinéa 2).
Livre 4, titre 4, article 3	60 (alinéa 2).
Livre 4, titre 4, article 6	60 (alinéa 3).
Livre 4, titre 4, article 7	60 (alinéa 4).
Loi des 9-13 août 1791, titre 3:	
Article 15	50.
Article 16	54.
Loi du 29 floréal an X:	
Article 2	66.
Article 4	68.
Décret du 12 août 1810, article 2	67.
Loi du 18 juin 1870:	
Article 1er	81.
Article 4	82.
Article 5	83.
Loi du 20 décembre 1872, article 2	61.
Loi du 27 mars 1882:	
Article 1er	70.
Article 2	71.
Article 5	73.
Article 6	74.
Article 8	75.
Article 9	76.
Article 10, alinéa 1er	77.
Article 10, alinéas 2 et 3	78.
Loi du 12 juin 1920, modifiée par décret du 4 mai 1937:	
Article 1er	2.
Article 2	3.
Article 3	4.
Article 4	5.
Article 5	6.
Article 6	7 (alinéas 1er et 2).
Article 7	8.
Article 8	9.
Article 9	10.
Article 10	11.
Article 11	14.
Article 12	15.
Article 13	13.
Article 14	12.
Article 15	16.
Article 16	17.
Article 17, alinéa 1er	7 (alinéa 3).
Article 17, alinéa 2	18.
Article 18	19.
Article 19	25.
Article 21, alinéa 1er	23.
Article 24	20.

TEXTES CODIFIÉS	ARTICLES du code.
Décret du 28 décembre 1926, article 7	69.
Loi du 15 mars 1927, article 1er	72.
Décret du 19 juillet 1934, article 2, alinéa 1er	45.
Décret du 30 octobre 1935 relatif à la répression des contraventions aux ordres des officiers de port:	
Article 1er	51 (alinéa 1er).
Article 2	51 (alinéa 2).
Article 3	52 (alinéas 1er à 3).
Article 4	52 (alinéa 4).
Article 5	52 (alinéa 5).
Décret du 30 octobre 1935 relatif aux infractions à la police des voies navigables, article 1er	69.
Loi du 23 février 1941:	
Article 2	27.
Article 3	28.
Article 4	29.
Article 5, alinéas 1er à 3	30.
Article 8	31.
Article 9	32.
Article 10	33.
Loi du 8 avril 1941:	
Article 2	22.
Article 3	23.
Loi du 17 mai 1941:	
Article 1er	35.
Article 3	37.
Article 4	38.
Article 5	39.
Article 6	40.
Article 7	41.
Article 8	62.
Loi du 17 novembre 1941:	
Article 1er	53 (alinéa 2).
Article 2	53 (alinéa 3).
Article 4	53 (alinéa 4).

TEXTES CODIFIÉS	ARTICLES du code.
Loi du 5 février 1942, article 1er	80.
Ordonnance 45-2328 du 12 octobre 1945:	
Article 1er	42.
Article 2	43.
Article 4	44.
Loi 47-1746 du 6 septembre 1947:	
Article 1er	84.
Article 2	85.
Article 3	86.
Article 4	87.
Article 5	88.
Article 6	89.
Article 7	90.
Article 8	91.
Article 9	92.
Article 10	93.
Article 11	94.
Article 12	95.
Article 13	96.
Article 14	97.
Article 15	98.
Article 16	99.
Article 17	100.
Article 18	101.
Article 19	102.
Article 20	103.
Article 21	104.
Article 22	105.
Article 23	106.
Loi 47-1783 du 11 septembre 1947, article unique	63.
Loi 48-1994 du 31 décembre 1948, article 7	34.
Loi 52-825 du 16 juillet 1952, article unique	107.
Décret 55-90 du 13 janvier 1955:	
Article 1er	21 et 24.
Article 2	36.

Composition du comité technique paritaire ministériel de la marine marchande.

Le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande,

Vu les articles 6 et 28 de la loi n° 46-2294 du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires;

Vu le titre III, articles 36, 37 et 38, du décret n° 47-1370 du 24 juillet 1947, modifié par les décrets nos 48-1708 du 5 novembre 1948 et 50-831 du 11 juillet 1950, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi précitée;

Vu l'arrêté du 30 juillet 1949 créant un comité technique paritaire ministériel auprès du ministre de la marine marchande, modifié par les arrêtés du 23 juin 1950 et du 26 mai 1951;

Vu l'arrêté du 19 juillet 1950, modifié par les arrêtés du 23 mars 1953 et du 11 juillet 1955, fixant la composition du comité technique paritaire ministériel;

Vu l'arrêté du 30 janvier 1956 modifiant l'arrêté susvisé du 30 juillet 1949,

Arrête:

Art. 1er. — La composition du comité technique paritaire ministériel prévu par l'article 2 modifié de l'arrêté du 30 juillet 1949 est fixée comme suit:

A. — *Représentants de l'administration.*

Président.

Le ministre ou le secrétaire d'Etat ou le sous-secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande, qui peut être suppléé par son directeur de cabinet.

Membres titulaires.

Le secrétaire général de la marine marchande.

Le directeur de l'administration générale et des gens de mer.

Le directeur des affaires économiques et du matériel naval.

Le directeur des pêches maritimes.

Le directeur de l'établissement national des invalides de la marine.

Les deux sous-directeurs les plus anciens de l'administration centrale.

Le chef du bureau du personnel central et des pensions.

L'inspecteur général de l'enseignement maritime.

L'inspecteur général des services de l'inscription maritime.

Le directeur de l'inscription maritime le plus ancien.

Un officier d'administration de l'inscription maritime.

Le trésorier général des invalides de la marine.

Membres suppléants.

L'administrateur de l'inscription maritime adjoint à l'inspecteur général de l'inscription maritime.

Le professeur de la marine marchande adjoint à l'inspecteur général de l'enseignement maritime.

Huit fonctionnaires ayant au moins le grade d'administrateur civil de 2e classe ou un grade assimilé et appartenant aux directions centrales.

Un directeur de l'inscription maritime.

Un officier d'administration de l'inscription maritime.

Le premier fondé de pouvoir du trésorier général des invalides de la marine.

B. — *Représentants du personnel.*

	Membres. Titulaires.	Suppléants.
Syndicat C. G. T.-F. O. des personnels du ministère de la marine marchande	1	1
Syndicat des fonctionnaires et agents de la marine marchande (C. F. T. C.)	1	1
Syndicat national du personnel administratif de la marine marchande (C. G. T.)	1	1
Syndicat professionnel des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande	1	1
Syndicat national des secrétaires administratifs de l'inscription maritime	2	2
Syndicat professionnel des syndics des gens de mer	2	2
Syndicat national des agents de la surveillance des pêches maritimes	1	1
Syndicat national des gardes maritimes	1	1
Syndicat national du personnel des établissements de pêche maritime	1	1
Section syndicale des agents du gardiennage des services extérieurs de la marine marchande	1	1
Syndicat des trésoriers des invalides de la marine	1	1
Syndicat des personnels des trésoreries des invalides de la marine	1	1
	14	14

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

Fait à Paris, le 27 février 1956.

ROGER DUVEAU.

Modification de la consistance des terrains compris dans la concession accordée à la chambre de commerce du Mans (Sarthe).

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme et le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce,

Vu la loi du 9 avril 1898 sur l'organisation des chambres de commerce;

Vu le décret du 11 juillet 1935 portant concession à la chambre de commerce du Mans de l'exécution des travaux d'amélioration du port de cette ville et de l'établissement et de l'exploitation de l'outillage nécessaire à la desserte de ce port;

Vu la loi du 17 mai 1941 concernant les outillages dans les ports maritimes, sur les voies de navigation intérieure et sur le domaine public maritime et fluvial, et notamment son article 4, modifié par le décret n° 55-90 du 18 janvier 1955;

Vu la délibération en date du 1er juin 1955 du conseil général du département de la Sarthe;

Vu la délibération en date du 9 juin 1955 de la chambre de commerce du Mans et de la Sarthe;

Vu l'avis donné le 12 juillet 1955 par le directeur régional de la navigation à Nantes, après consultation des usagers des voies navigables de l'Ouest;

Vu le rapport présenté le 22 septembre 1955 par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé de la navigation dans le département de la Sarthe;

Vu le plan au 1/500, en date également du 22 septembre 1955, annexé audit rapport;

Sur la proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrêtent:

Art. 1er. — La cale rive gauche de la Sarthe, d'une superficie totale de 4.707 m², située au Mans, en amont de la route nationale n° 768, est retranchée des terrains compris dans la concession accordée à la chambre de commerce du Mans par décret du 11 juillet 1935.

Cette cale est teintée en rose sur le plan susvisé, qui restera annexé au présent arrêté.

Art. 2. — La rédaction de l'article 1er du cahier des charges de la concession approuvée le 11 juillet 1935 est modifiée comme suit:

« *Art.* 1er. — La présente concession a pour objet les travaux d'amélioration du port du Mans, l'établissement et l'exploitation de l'outillage nécessaire pour son exploitation, savoir:

« 1° La modification et la réfection de la cale rive droite;

« 2° L'installation de hangars et d'engins de chargement et de déchargement ».

Art. 3. — La rédaction du paragraphe 2° de l'article 27 du cahier des charges de la concession approuvée le 11 juillet 1935 est modifiée comme suit:

« 2° Droit de stationnement sur les quais et terre-pleins.

« 1° Rive droite:

« *a*) Dépôt d'une durée inférieure à un mois, par mètre carré et par jour indivisibles, 8 centimes;

« *b*) Dépôt d'une durée supérieure à un mois, par mètre carré et par mois indivisibles, 1,20 F.

« 2° Redevance dite d'abonnement, par mètre carré et par mois indivisibles, 1 F.

« Le minimum de perception pour les droits de stationnement sera de 5 F ».

Art. 4. — Les autres clauses du cahier des charges ne sont pas modifiées.

Art. 5. — Le directeur des ports maritimes et des voies navigables est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mars 1956.

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,
AUGUSTE PINTON.

Le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation:
Le directeur du cabinet,
PAUL GROS.

INDUSTRIE ET COMMERCE

Décret n° 56-322 du 27 mars 1956 portant règlement d'administration publique modifiant le décret du 17 mai 1946 relatif à l'organisation du conseil supérieur de l'électricité et du gaz.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce,

Vu la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, et notamment ses articles 45 et 52;

Vu le décret n° 46-1100 du 17 mai 1946 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 8 avril 1946, en ce qui concerne l'organisation du conseil supérieur de l'électricité et du gaz, modifié par les décrets du 18 juin 1948, du 4 août 1949, du 19 janvier 1951 et du 4 février 1952;

Vu le décret n° 47-1102 du 4 juin 1947 fixant les conditions d'application à l'Algérie de la loi du 8 avril 1946;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Par modification à l'article 11 du décret du 17 mai 1946 susvisé, le nombre des membres de la section permanente du conseil supérieur de l'électricité et du gaz est porté à trente-six, dont:

Trente membres désignés au titre de la métropole, à raison de cinq membres pour chacune des six catégories parmi lesquelles sont choisis les membres du conseil supérieur;

Six membres désignés au titre de l'Algérie, à raison d'un membre pour chacune des mêmes catégories.

Art. 2. — Le ministre des affaires économiques et financières et le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 mars 1956.

GUY MOLLET.

Par le président du conseil des ministres:
Le ministre des affaires économiques et financières,
PAUL RAMADIER.
Le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce,
MAURICE LEMAIRE.

Décret n° 56-323 du 27 mars 1956 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 février 1941 et créant un comité technique de la distribution du gaz.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce,

Vu la loi du 15 février 1941 relative à l'organisation de la production, du transport et de la distribution du gaz;

Vu le décret n° 56-206 du 25 février 1956 portant délégation d'attributions et de signature au secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce;

Le conseil supérieur de l'électricité et du gaz entendu;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Il est créé un comité technique de la distribution du gaz chargé de donner son avis sur toutes les questions techniques de caractère général qui lui sont soumises par le