

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)

NOR: EQUX0500157R

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le code des ports maritimes ;

Vu le code de la défense ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de procédure pénale ;

Vu la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment ses articles 31 et 104 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 4 juillet 2005 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DES PORTS MARITIMES

Article 1^{er}

Le livre III du code des ports maritimes (partie législative) est remplacé par les dispositions suivantes :

« *LIVRE III*

« *POLICE DES PORTS MARITIMES*

« *TITRE PRÉLIMINAIRE*

« *DISPOSITIONS GÉNÉRALES*

« *CHAPITRE I^{er}*

« *Champ d'application*

« *Art. L. 301-I.* – Les dispositions du présent livre s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires.

« Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent également à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces

nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage. La zone maritime et fluviale de régulation est délimitée dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

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

« *CHAPITRE II*

« *Compétences en matière de police dans les ports maritimes*

« *Section 1*

« *Compétences de l'Etat*

« *Art. L. 302-1.* – L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par décret.

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

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

« *Art. L. 302-2.* – L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté.

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

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

« *Art. L. 302-3.* – L'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime.

« *Section 2*

« *Compétences respectives de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire*

« *Art. L. 302-4.* – Au sens du présent livre, l'autorité portuaire est :

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

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

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

« L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

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

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

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

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

« *Art. L. 302-5.* – L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire.

« *Art. L. 302-6.* – L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou engins flottants. Elle exerce également la police des marchandises dangereuses.

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

« *Art. L. 302-7.* – Si l'urgence ou des circonstances graves l'exigent, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité portuaire peuvent, dans les limites de leurs attributions respectives, procéder à la réquisition des armateurs, capitaines, maîtres ou patrons de navires, marins, ouvriers-dockers, pilotes, lamaneurs et remorqueurs, pour qu'ils fournissent leur service et les moyens correspondants.

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

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

« Art. L. 302-8. – Des règlements particuliers dans chaque port peuvent compléter les règlements généraux de police.

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

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

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

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

« CHAPITRE III

« Agents chargés de la police dans les ports maritimes

« Section 1

« Officiers de port et officiers de port adjoints

« Art. L. 303-1. – Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

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

« Art. L. 303-2. – En cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et officiers de port adjoints peuvent monter à bord des navires, bateaux ou engins flottants pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril.

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

« Section 2

« Surveillants de port et auxiliaires de surveillance

« Art. L. 303-3. – Dans les ports où il est investi du pouvoir de police portuaire, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent peut désigner, en qualité de surveillants de port, des agents qui appartiennent à ses services.

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

« Art. L. 303-4. – Pour l'exercice de la police de l'exploitation et de la conservation du domaine public portuaire, l'autorité portuaire peut désigner, en qualité d'auxiliaires de surveillance, des agents qui appartiennent à ses services.

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

« Art. L. 303-5. – Les conditions d'aptitude professionnelle et les conditions d'honorabilité exigées pour l'attribution de la qualité de surveillant de port et d'auxiliaire de surveillance sont précisées par un décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 303-6. – Les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance sont agréés par le procureur de la République de leur résidence administrative. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance.

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

« TITRE I^{er}

« POLICE DU PLAN D'EAU

« Art. L. 311-1. – Sous réserve des dispositions de l'article L. 302-2, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité portuaire.

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

« Art. L. 311-2. – L'autorité portuaire fournit à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les informations nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs, notamment les informations relatives à la situation des fonds dans le port et ses accès et à l'état des ouvrages du port.

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

« *Art. L. 311-3.* – Indépendamment des pouvoirs dont elle dispose pour autoriser et régler l'entrée, la sortie et les mouvements des navires dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. Il en va de même de l'autorité maritime qui exerce le contrôle pour l'Etat du port. Les coûts d'expertise entraînés par la visite sont à la charge de l'armateur ou de l'affrètement du navire.

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

« *Art. L. 311-4.* – L'accès au port est interdit aux navires présentant, en raison de leurs caractéristiques, définies par un arrêté de l'autorité administrative, un risque pour l'environnement.

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

« TITRE II

« SÛRETÉ PORTUAIRE

« *Art. L. 321-1.* – La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.

« *Art. L. 321-2.* – Pour des raisons de sûreté, l'autorité administrative peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou engins flottants dans la zone portuaire de sûreté. Pour les mêmes raisons, elle peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'ordonner l'expulsion de la zone portuaire de sûreté des navires, bateaux ou engins flottants.

« *Art. L. 321-3.* – Sauf dans les cas où des dispositions particulières justifient la mise en œuvre par les services de l'Etat des mesures visant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ces mesures sont mises en œuvre, sous l'autorité de l'Etat, par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires, les organismes habilités au titre de l'article L. 321-6, les employeurs des agents mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 321-5, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones d'accès restreint, chacun agissant dans son domaine d'activité.

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

« *Art. L. 321-4.* – Un plan de sûreté portuaire est élaboré par l'autorité portuaire. Pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative, la personne responsable de l'installation élabore un plan de sûreté, qui doit être compatible avec le plan de sûreté portuaire. Après leur approbation par le représentant de l'Etat dans le département, ces plans s'imposent aux personnes énumérées à l'article L. 321-3.

« *Art. L. 321-5.* – En vue d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1^o, 1^{o bis} et 1^{o ter} de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint délimitées par arrêté préfectoral à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté définie à l'article L. 321-1 ou embarqués à bord des navires.

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

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

« Les agréments prévus à l'alinéa précédent sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions susmentionnées. L'agrément ne peut être

retiré par le représentant de l'Etat dans le département ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Art. L. 321-6. – Des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime et portuaire peuvent être confiées par l'autorité administrative à des organismes habilités à cet effet.

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

« Art. L. 321-7. – I. – Les infractions et les manquements aux prescriptions du présent chapitre et aux mesures prises pour son application sont constatés par les officiers et agents de police judiciaire, les agents mentionnés à l'article L. 345-1 et les fonctionnaires habilités à cet effet par l'autorité administrative.

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

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

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

« Art. L. 321-8. – Le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint est puni d'une amende de 3 750 €.

« TITRE III

« POLICE DE LA GRANDE VOIRIE

« CHAPITRE I^{er}

« Répression des atteintes au domaine public portuaire

« Art. L. 331-1. – Sans préjudice des sanctions pénales encourues, toute atteinte à la conservation du domaine public des ports maritimes constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues au présent chapitre.

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

« Art. L. 331-2. – Ont compétence pour constater les contraventions en matière de grande voirie prévues par le présent livre et les textes pris pour son application :

« 1^o Les officiers de port et officiers de port adjoints ;

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

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

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

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

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

« 7^o Les officiers et agents de police judiciaire.

« Art. L. 331-3. – Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont habilités à relever, dans les conditions définies à l'article L. 345-6, l'identité de l'auteur de la contravention.

« CHAPITRE II

« Conservation du domaine public portuaire

« Art. L. 332-1. – Les propriétaires et armateurs des navires, bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou de faire mouvement sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement.

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

« Art. L. 332-2. – Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

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

*« CHAPITRE III**« Exploitation du port*

« *Art. L. 333-1.* – Il est interdit de laisser les marchandises séjourner sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime au-delà du délai prévu par le règlement général de police ou, si le délai prévu est plus long, par le règlement particulier. A l'expiration de ce délai, les marchandises peuvent être enlevées d'office aux frais et risques des propriétaires à la diligence des officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port agissant au nom de l'autorité portuaire.

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

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

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

« *Art. L. 333-2.* – Les dispositions de l'article L. 333-1 sont également applicables aux véhicules, objets, matériaux ou autres dès lors qu'ils stationnent ou ont été déposés sans autorisation sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime.

*« CHAPITRE IV**« Usage du plan d'eau*

« *Art. L. 334-1.* – Dans les limites administratives du port maritime et à l'intérieur de la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 301-1, tout capitaine, maître ou patron d'un navire de commerce, de pêche ou de plaisance, d'un engin de servitude, d'un engin flottant ou d'un bateau de navigation intérieure qui n'a pas obtempéré aux signaux réglementaires ou aux ordres donnés, par quelque moyen que ce soit, par les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port concernant le mouvement de son navire, bateau ou engin flottant est passible d'une amende calculée comme suit :

- « – pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 500 € ;
- « – pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 8 000 € ;
- « – pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 100 mètres : 20 000 €.

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

*« TITRE IV**« DISPOSITIONS PÉNALES**« CHAPITRE I^{er}**« Police de la signalisation maritime*

« *Art. L. 341-1.* – Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides et doit en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port où il aborde.

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

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

« *Art. 341-2.* – Indépendamment de la réparation du dommage causé, le fait de détruire, abattre ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende.

*« CHAPITRE II**« Marchandises dangereuses*

« *Art. L. 342-1.* – Sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende :

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

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

« CHAPITRE III

« Déchets d'exploitation et résidus de cargaison

« Art. L. 343-1. – Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes. Les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

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

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

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

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

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

« On entend par :

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

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

« Art. L. 343-2. – Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 343-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit :

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

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

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

« Art. L. 343-3. – Les prestataires qui assurent ou participent à la réception ou au dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires doivent fournir à l'autorité portuaire ainsi que, sur sa demande, au représentant de l'Etat dans le département les éléments techniques et financiers permettant de connaître la nature et les conditions d'exécution de leur activité.

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

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

« CHAPITRE IV

« Chargement et déchargement des navires vraciers

« Art. L. 344-1. – Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, à l'exclusion des grains, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement conviennent par écrit des modalités du plan de chargement ou de déchargement de la cargaison, selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire.

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

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

« *Art. L. 344-2.* – Sont punis d'une amende de 45 000 € le fait pour le capitaine du navire de méconnaître les dispositions de l'article L. 344-1 et le fait, pour l'armateur ou l'exploitant du navire, de faire obstacle ou de tenter de faire obstacle à leur mise en œuvre.

« *Art. L. 344-3.* – Le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement d'un navire vraquier est tenu de fournir au capitaine du navire, avant l'entrée au port, les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation terminale du port ainsi qu'au chargement et au déchargement de la cargaison.

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

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

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

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

« *Art. L. 344-4.* – Lorsque le non-respect du plan de chargement ou de déchargement a entraîné un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou du littoral, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement encourent une peine de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 € d'amende.

« CHAPITRE V

« *Constatation des infractions*

« *Art. L. 345-1.* – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie réglementaire du présent code :

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

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

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

« *Art. L. 345-2.* – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, les officiers de port et officiers de port adjoints ont également compétence pour constater par procès-verbal les délits prévus par la partie législative du présent code.

« *Art. L. 345-3.* – Les agents mentionnés à l'article L. 345-1 informent sans délai le procureur de la République des contraventions et délits dont ils ont connaissance.

« *Art. L. 345-4.* – Les agents désignés ci-après rendent compte immédiatement à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent des délits prévus par la partie législative du présent code, dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

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

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

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

« *Art. L. 345-5.* – Hors le cas où la contravention est constatée selon la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire, les procès-verbaux constatant des contraventions ou des délits sont adressés au procureur de la République.

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

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

« *Art. L. 345-6.* – Lorsqu'ils constatent une infraction, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port ou auxiliaires de surveillance sont habilités à relever l'identité de la personne mise en cause. Si l'intéressé refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, ils en rendent compte immédiatement à tout officier de police judiciaire territorialement compétent, qui peut alors ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ le contrevenant.

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

« *CHAPITRE VI*

« *Consignation et paiement immédiat
de l'amende forfaitaire*

« *Art. L. 346-1.* – Sauf en cas de paiement immédiat d'une amende forfaitaire, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le navire, bateau ou engin flottant peut être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 345-1, porteur d'un carnet de quittances à souches, une consignation dont le montant est fixé par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice.

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

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

« *Art. L. 346-2.* – Pour les contraventions des quatre premières classes à la réglementation de la police des ports maritimes, l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire dans les conditions et selon les modalités prévues par les articles 529 à 529-2 et 530 à 530-3 du code de procédure pénale.

« *TITRE V*

« *MESURES D'APPLICATION*

« *Article unique*

« *Art. L. 351-1.* – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent livre. »

Article 2

I. – L'article 7 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat et les articles L. 2213-22 et L. 3221-6 du code général des collectivités territoriales sont abrogés.

II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales, la phrase : « L'Etat demeure compétent pour exercer la police des ports maritimes d'Ajaccio et de Bastia dans les conditions prévues au livre III du code des ports maritimes. » est supprimée.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES
AUX VOIES FERRÉES PORTUAIRES

CHAPITRE I^{er}

Dispositions modifiant le livre IV
du code des ports maritimes

Article 3

Le livre IV du code des ports maritimes (partie législative) est ainsi rédigé :

« *LIVRE IV*

« *VOIES FERRÉES PORTUAIRES*

« *Art. L. 411-1.* – L'autorité portuaire est habilitée à construire et gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Ces voies sont dénommées « voies ferrées portuaires ».

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

« *Art. L. 411-2.* – L'autorité portuaire peut également construire et exploiter, dans les limites territoriales définies à l'article L. 411-1, des installations terminales embranchées, soit sur le réseau ferré national, soit sur une voie ferrée portuaire.

« Art. L. 411-3. – L'établissement public "Réseau ferré de France" est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'Etat.

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

« Art. L. 411-4. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, à la réalisation, à la maintenance et à l'utilisation des voies ferrées portuaires.

« Art. L. 411-5. – L'utilisation des voies ferrées portuaires peut donner lieu au versement de redevances à l'autorité portuaire ou à ses éventuels délégataires. Des tarifs d'abonnement et des tarifs contractuels peuvent être prévus.

« Art. L. 411-6. – Le ministre chargé des transports qui délivre à une entreprise ferroviaire un certificat de sécurité permettant l'accès à un port peut étendre la validité de ce certificat à l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

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

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

« Art. L. 411-7. – La police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire.

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

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

« Art. L. 411-8. – Un décret en Conseil d'Etat précise en tant que de besoin les modalités d'application du présent livre. »

CHAPITRE II

Dispositions transitoires

Article 4

A l'exception des installations terminales embranchées, ont vocation à devenir des voies ferrées portuaires les voies ferrées, ainsi que leurs équipements et accessoires, exploitées par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, à l'intérieur de la circonscription des ports autonomes ou des limites administratives des autres ports, qui ne relèvent pas du réseau ferré national et qui participent à la desserte de la zone portuaire.

Pour chaque port, la répartition des voies et des installations entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires vise à faciliter l'organisation de la desserte ferroviaire du port. Elle est fixée par une convention de répartition entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF avant le 31 mars 2006 pour les ports autonomes et avant le 1^{er} juillet 2007 pour les autres ports.

La convention de répartition précise la description des voies et des points d'échange, les limites foncières et les limites de gestion et d'entretien.

Les charges d'entretien et de gestion imputées à l'autorité portuaire du fait de cette répartition font l'objet d'une compensation. La compensation est déterminée forfaitairement en tenant compte du type des voies transférées, de leur longueur, des catégories d'équipements et accessoires qui s'y rattachent et des coûts correspondant à l'entretien et à la gestion de ces biens.

La convention de répartition fixe le montant total de la compensation et la fraction incombant respectivement à Réseau ferré de France et à la SNCF. Elle détermine également les conditions de partage entre l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la SNCF du coût de l'éventuelle remise en état de ces voies et de leurs équipements.

La convention de répartition peut préciser également les modalités de transfert progressif, sur une période d'un an, des responsabilités de maintenance et de gestion de ces voies, de la SNCF à l'autorité portuaire.

A défaut de signature de la convention de répartition avant les dates prévues au deuxième alinéa, l'autorité ministérielle arrête la répartition dans le respect des objectifs définis au présent article, fixe la date à laquelle la répartition entre en vigueur et le montant des compensations et coûts de remise en état incombant respectivement à l'autorité portuaire, à Réseau ferré de France et à la SNCF.

Article 5

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires sont intégrés dans le domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

Des décrets pris en application de la loi du 13 février 1997 susvisée prononcent l'incorporation dans le réseau ferré national ou le retranchement de voies, conformément à la convention ou à l'arrêté de répartition.

Les terrains faisant l'objet de l'intégration, des incorporations ou des retranchements sont apportés en pleine propriété selon le cas à Réseau ferré de France ou à l'autorité portuaire.

Les transferts de propriété en résultant sont effectués à titre gratuit. Ils ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraires au profit d'agents de l'Etat ni aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de prise en compte dans les comptes des entités intéressées de l'intégration des voies et accessoires dans leur patrimoine.

L'autorité portuaire se substitue, à la date de l'entrée en vigueur de la convention ou de l'arrêté de répartition, à Réseau ferré de France et à la SNCF dans leurs droits et obligations résultant des conventions de raccordement des installations terminales embranchées sur ces voies. Ces conventions de raccordement sont résiliées de plein droit sans indemnité un an après la mise en œuvre de la convention ou de l'arrêté de répartition.

Article 6

Jusqu'à ce que l'autorité portuaire soit en mesure d'assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou confie ces tâches à un tiers dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2008, la SNCF continue à exercer cette mission selon des modalités définies par la convention ou l'arrêté de répartition.

Pendant cette période, l'autorité portuaire et la SNCF sont soumises mutuellement à un préavis de six mois avant tout changement dans l'organisation de ces prestations.

Article 7

Le Premier ministre et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 août 2005.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

DOMINIQUE DE VILLEPIN

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

DOMINIQUE PERBEN