



**SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**  
**[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)**

**Compte rendu**  
**de la**  
**Réunion technique DGITM du 30 septembre 2016 à 09h30**

Etaient présents :

Administration :

- M. Pierre DES ROSEAUX, chef du bureau des ports (DST/PTF1) ;
- Mme Jeannie CREISMEAS, adjointe au chef du bureau des ports (DST/PTF1) ;
- M. Granger, chargé d'études juridiques au sein du bureau PTF2, en charge de la réglementation ;

SNOP-FO :

- M. Eric ROLLINGER, commandant du port de Brest ;
- M. Christian CLERC-DUMARTIN, secrétaire général adjoint du SNOP-FO.

**1/ Unicité de police portuaire dans les capitaineries (sujet du 27 octobre 2015)**

Les articles R5331-4 et R5331-5 du code des transports disposent que « dans chaque port maritime, le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police » et que « la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire ».

Un arrêt en date du 22 juin 2015 (joint) de la chambre sociale de la Cour d'Appel de Basse-Terre vient réaffirmer avec force cette notion d'unicité fonctionnelle de la police des ports maritimes en ces termes :

*« Il y a lieu de rappeler que l'article R301-5 du code des ports maritimes, dans sa rédaction résultant du décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009, alors en vigueur, remplacé depuis par l'article R5331-4 du code des transports, disposait que dans chaque port maritime, le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police.*

*Par ailleurs, l'article R301-6 du code des ports maritimes, dans sa rédaction résultant du décret n° 2009-876 du 17 juillet 2009, alors en vigueur, remplacé depuis par l'article R5331-5 du code des transports, disposait que la capitainerie regroupait les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.*



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE** [www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

*Il résulte de ces textes que non seulement le commandement de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police du port, mais aussi que les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire sont regroupés au sein de la capitainerie, exercent leurs fonctions sous l'autorité du commandement de port, lui-même investi de l'autorité fonctionnelle chargée de la police du port, étant relevé que les textes ne distinguent pas la police exercée sur la mer et celle exercée sur les quais. »*

**Ces dispositions ne semblent pas respectées au sein de certains ports dans lesquels des agents effectuant des missions de police portuaire (police de la conservation, police de l'exploitation) se trouvent sous l'autorité fonctionnelle d'autres services. En outre, des bruits nous parviennent une fois de plus en provenance de la Guadeloupe faisant état d'un commandement parallèle du port...**

### **Réponse de l'AC de 2015 et 2016 :**

Le code des transports est clair sur le sujet et l'arrêt de la cour d'appel ne vient rappeler qu'une évidence. Nous avons suggéré à l'AC la mise en place de missions d'audit des capitaineries pour la partie police portuaire à l'image de ce qui se fait pour la sûreté. L'AC n'est pas défavorable à l'idée. Il pourrait s'agir de mixer les missions d'audit sûreté avec une mission d'audit police... Bien évidemment notre suggestion s'appuie sur les nombreux dysfonctionnements que font remonter nos adhérents et ces audits seraient conduits dans le but de prodiguer des conseils ou des orientations et non de stigmatiser les capitaineries qui rencontrent des difficultés dans l'exercice des missions de police portuaire.

L'idée d'audit conjoint sûreté/police portuaire a été abandonnée par l'administration. Il s'agit de ne pas mélanger deux sujets différents d'une part et l'administration a également identifié la difficulté de choix qualitatif des auditeurs. Il n'y aura donc pas de systématisation des audits mais la possibilité demeure en cas de demande motivée de la part d'un port.

### **2/ Mise à disposition des OP/OPA auprès de l'Autorité Portuaire (sujet du 27 octobre 2015).**

Certaines autorités portuaires prétextent la mise à disposition des OP/OPA auprès d'eux pour leur faire réaliser des missions qui relèvent exclusivement de la responsabilité de l'AP (L5334-6 et R5334-2 et R5334-3 CT – statistiques).

Or les OP/OPA ne sont pas mis à disposition de l'AP au sens du Décret n°85-986 du 16 septembre 1985 relatif au régime particulier de certaines positions des fonctionnaires de l'Etat, à la mise à disposition, à l'intégration et à la cessation définitive de fonctions.

Par ailleurs, l'article L5334-1 du CT précise l'existence d'une convention entre AP et AIPPP pour mettre en forme la « concertation » entre ces deux autorités au sujet de « l'organisation des mouvements de navires » et la réalisation d'« un bilan annuel » à l'issue.



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE** [www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

Cette convention ne semble pas exister dans tous les ports. En outre, pour certains d'entre eux pour lesquels elle existe, elle outrepassé parfois le cadre de sa rédaction tel que précisé dans l'article évoqué.

**Quelle est la position de l'AC sur ce sujet ?**

### **Réponse de l'AC de 2015 et 2016 :**

Il conviendrait de faire remonter les conventions établies et notamment celles qui semblent poser problème pour analyse.

Le sujet des destinataires des procès-verbaux de grande voirie suite à la modification du code des transports a également été évoqué.

En effet, la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a modifié le code des transports et le code de justice administrative afin de permettre au président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement territorialement compétent de saisir le tribunal administratif, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière.

Cependant, il nous semble que les infractions dont la police relève de la compétence de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire, donc le préfet, telles que définies par l'article L5331-8 du code des transports ne peuvent être traitées par la région qui n'a pas à en connaître.

L'administration va étudier la question et nous donnera sa réponse ultérieurement après une analyse plus fine.

Aucun port ne nous a fait remonter de conventions... L'administration attend des exemples de conventions qui posent problème afin de les analyser et d'apporter éventuellement des orientations de portée générale.

L'orientation des procédures en raison de leur objet (AP : police de la conservation et de l'exploitation – AI3P : police du plan d'eau) semble de bon sens. Nous avons mentionné des exemples pour lesquels un dialogue de qualité existe entre AP et AI3P et conduit à une répartition de bon aloi. Nous avons également mentionné un cas où les choses ne semblent pas aller de soi en la matière. L'AC attend des exemples précis de dysfonctionnements pour pouvoir agir.

### **3/ Règlement Général de Police dans les ports de plaisance (sujet du 27 octobre 2015).**

Le second alinéa de l'article L5331-2 du CT précise que « les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par voie réglementaire. »

Il semble que ces règlements soient absents ou très largement insuffisants dans nombre de ports de plaisance actuellement.



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE** [www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

Le règlement général de police tel que défini aux articles R5333-1 du CT et suivants dispose que « *les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche, à l'exception de leurs bassins exclusivement destinés à la plaisance.* »

Parallèlement, l'article R5331-4 du même code précise que « *dans chaque port maritime, le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de la police* ».

Il arrive que des conflits de compétence émergent notamment lorsque les ports de plaisance ne disposent pas de RGP et se situent dans les limites administratives des ports de commerce.

### **Quelle est la position de l'administration sur ces deux points ?**

#### **Réponse de l'AC de 2015 et 2016 :**

Du point de vue de l'administration les textes sont clairs, le commandant de port est compétent dans ses limites administratives à l'exclusion des « *bassins destinés exclusivement à la plaisance* ». Si un port de plaisance ne possède pas de RGP, cela n'entraîne pas de fait l'application du RGP du port de commerce dans lequel il est inclus.

La mission plaisance de la Direction des Affaires Maritimes a été saisie. La DGITM n'a pas reçu de réponse à ce jour.

Un document de travail a été remis à l'AC.

Il faut noter que, contrairement à certaines idées reçues, si un "bassin" réservé à la plaisance se trouve dans les limites administratives d'un port dans lequel des officiers de port sont en service, les officiers de port sont compétents en matière de police portuaire (GV, sinistres, ...)...

#### **4/ Compétence des OP/OPA dans la circonscription (sujet du 27 octobre 2015).**

Les dispositions du titre III (police des ports maritimes) du livre III de la 5ème partie législative du code des transports « *s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires* » (article L5331-1 du code des transports).

Or les circonscriptions des ports peuvent aller au-delà des limites administratives de ces derniers. Dans ce cas, les OP/OPA ne sont pas toujours compétents pour exercer la police du plan d'eau alors même que les navires circulent dans la circonscription du port considéré mais en dehors de ses limites administratives (cas de Bordeaux notamment) et de toute ZMFR constituée.

Parallèlement, l'article L5312-2 du CT vient préciser que :

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



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

2° La *police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;*  
(...) »

**Doit-on considérer que les OP/OPA en position de détachement dans les GPM empruntent leur compétence à cet article pour exercer les polices qui leur sont confiées sur l'ensemble de la circonscription du GPM ou doit-on considérer restrictivement la compétence territoriale de ces fonctionnaires détachés au sens de l'article L5331-1 du même code ?**

### **Réponse de l'AC de 2015 et 2016 :**

Une analyse juridique va être conduite sur le sujet et la réponse sera apportée ultérieurement.

M. GRANGER nous confirme que les OP/OPA ont des compétences dans les ports au titre de plusieurs codes et non uniquement au titre du code des transports...

Citons le code de l'environnement, le code général de la propriété des personnes publiques, le code de la route et le code du tourisme (L 341-10 !).

Cependant seul l'article L5331-1 du CT détermine la zone de compétence géographique des OP/OPA qui s'inscrit 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 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* ». Or les limites administratives des ports ne correspondent pas toujours avec la circonscription du port. Il est bon de rappeler que la compétence des OP/OPA ne s'inscrit que dans les limites administratives des ports et, pour ce qui concerne uniquement la police du plan d'eau, dans la ZMFR ! D'où l'impérieuse nécessité de bien circonscrire la ZMFR lors de son établissement.

Si le besoin d'exercice des missions d'OP/OPA est avéré à l'extérieur des limites administratives du port mais à l'intérieur de sa circonscription, il convient de se rapprocher des autorités locales afin de faire évoluer le périmètre des OP/OPA et donc les limites administratives des ports considérés...

Nous avons également évoqué la pertinence que pourraient avoir les OP/OPA sur le livre II de la 5ème partie du code des transports.

### **5/ Problématique lorientaise – suppression d'un OPA en quart posté – absence physique de l'AIPPP dans un port H24.**

**Depuis la publication RZGE d'un poste vacant d'OPA, l'effectif ne permettra plus la veille et la surveillance 24h/24 (tous les jours de l'année) du port et de ses approches, et plus particulièrement durant la nuit et le week-end.**

Pourtant les textes nationaux et locaux en vigueur (Codes des Transport, RPM, Arrêté ZMFR, Règlement particulier de port...) et l'activité nautique intense et variée (commerce, pêche,



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

passager, nautisme professionnel et loisir) nécessitent à l'évidence un service posté H24. C'était une des conditions initiales de la convention de transfert du port signé entre l'Etat et la Région Bretagne en 2016.

### **REPOSE DE L'AC :**

L'administration centrale a demandé au DREAL Bretagne de respecter le niveau de service actuel du port de Lorient (port ouvert 24/24). Il a ainsi été demandé comment le DREAL envisageait le fonctionnement des capitaineries H24 7/7 avec l'effectif actuellement prévu (6 OPA). Une fois la réponse adressée par le DREAL, l'administration se prononcera alors sur la faisabilité ou non pour maintenir la qualité du service. Aucune proposition d'un service posté à seulement 6 OPA ou moins n'a été adressé à l'AC à ce jour par le DREAL Bretagne. Il n'est pas à l'ordre du jour de faire établir des dérogations quant à l'application de la réglementation pour le port de Lorient.

Le SNOP-FO rappelle que l'AP a évoqué la possibilité d'affecter un ADS à LORIENT pour combler le déficit d'OP/OPA dont l'administration se rend coupable par son arbitrage. Le SNOP-FO rappelle également que l'affectation d'un ou de plusieurs ADS au port de Lorient ne saurait remplacer un seul OP/OPA dont les missions sont plus étendues (police du plan d'eau et police des marchandises dangereuses dont les ADS sont exclus). Le SNOP-FO sera vigilant sur l'application de ce point.

Le dialogue entre l'AC et le DREAL Bretagne se poursuit donc...

### **6) Responsabilité du Cdt de port en matière de réparation navale, notamment l'application du titre V du RPM et de l'arrêté de septembre 1982 / annexe qui précise:**

*« DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX MESURES DE SECURITE A OBSERVER DANS LES TRAVAUX D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DES NAVIRES ET BATEAUX CONTENANT OU AYANT CONTENU DES LIQUIDES INFLAMMABLES OU DES GAZ COMBUSTIBLES LIQUEFIES*

*DEFINITIONS PREALABLES.*

*Annexe art. 1*

*En complément des mesures réglementaires de prévention et de salubrité en vigueur et de **celles qui pourraient être imposées** par l'armateur ou **le commandant du port**, les chefs des entreprises dont tout ou partie du personnel relève du régime général de la sécurité sociale et qui participent, dans les bassins à flot ou en cale sèche, à des travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation des navires et bateaux contenant ou ayant contenu des liquides inflammables ou des gaz combustibles liquéfiés sont tenus de se conformer aux prescriptions édictées par les présentes dispositions générales. »*

Une lettre de l'Administration en date du 14/04/2016 le confirme.

Pourrait-on mettre en place dans le RPM, une liste de contrôle qui "faciliterait" la tâche du Cdt de port, à l'image de celles pour les manutentions ?

Un exemplaire du document brestois à été remis à l'administration.



## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

### **REPONSE DE L'AC :**

La Direction des Affaires Maritimes et le Direction Générale de la Prévention des Risques ont été saisiés.

### **7) AIS.**

Certains armements de navires de transport de passagers (vedettes promenade / navibus) rechignent à installer à bord de leurs navires ou embarcations un AIS.

Ceci est non conforme à la convention SOLAS (règle 19 para 2.4.5 / Page 273) qui l'impose sans distinction du nombre de passagers ou type de navire. Cela procède également du bon sens car il est impératif que les VTS portuaires puissent identifier rapidement les navires dans les passes et chenaux placés sous leur surveillance.

Les AI3P pourraient l'imposer dans les RPP mais des armements pourraient s'y opposer, ainsi une disposition insérée dans l'article R 5333-8 ou autre serait sans doute plus pertinente.

### **REPONSE DE L'AC :**

Cette problématique est déjà remontée à l'AC via d'autres canaux que les OP/OPA. La Direction des Affaires Maritimes est également saisie. Une disposition réglementaire pourrait voir le jour.

### **8) Sécurité.**

Ces dernières années le Code des Transports s'est "alourdi" de textes relatifs à la sûreté au détriment de la sécurité. Il conviendrait sans doute à présent d'inverser la tendance et d'imposer des mesures réglementaires pour ce qui est de la sécurité ou lutte contre les sinistres.

Qui de l'AP, de l'AI3P, de l'exploitant ou du concessionnaire est en charge de s'assurer de la mise en place de mesures de sécurité sur le port ?

Ainsi la sécurité devrait-elle être traitée comme la sûreté et à minima :

1. comité local de sécurité,
2. évaluation de sécurité puis,
3. plan de sécurité (5 ans).
- 4.

Les évaluations et plans pourraient adopter le même format que ceux relatifs à la sûreté. Les articles R 5331-17 et à suivre pourraient être complétés.





## **SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

### **REPONSE DE L'AC :**

La sûreté est désormais un élément incontournable du paysage français dans le contexte de terrorisme qui est le nôtre.

L'AC va se rapprocher de ce qui se fait au sein du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille en terme d'organisation de la sécurité dans le port.

L'AC ne souhaite cependant pas que des doublons puissent voir le jour et une expertise est nécessaire afin de juger de la pertinence d'optimiser l'organisation et les moyens de la sécurité au sein des ports.

### **9) Définition du remorquage et du lamanage.**

Ces termes ne sont pas définis dans le code des transports. Leurs interprétations peuvent diverger et l'Administration pourrait définir une bonne fois pour toutes ces activités, voire imposer le contenu des agréments ... à l'image des articles du CT titre IV sur le pilotage.

Pour DCNS Lorient, par exemple, le fait de "pousser" ne constitue pas du remorquage qui est selon cette entreprise le fait de "tirer". Cette interprétation nous semble contraire à ce qui est enseigné dans les écoles de manœuvre et de navigation mais il est vrai que les documents écoles ne sont pas des documents réglementaires !

Les articles D 5342-1 et à suivre pourraient être utilement complétés.

### **REPONSE DE L'AC :**

L'AC demande un retour d'expérience sur la fréquence des problèmes rencontrés afin de juger de la pertinence à définir une position définitive qui pourrait aussi avoir des effets pervers...

### **10/ Situation dans le port de Saint Pierre et Miquelon.**

L'unique OPA en poste dans ce port est confronté à des restructurations sauvages des organigrammes dont il dépend. De trop nombreux acteurs locaux (pilotage, préfecture...) tentent de rogner les prérogatives que lui confère le code des transports.





**SYNDICAT NATIONAL DES OFFICIERS DE PORT – FORCE OUVRIERE**

[www.officierdeport.com](http://www.officierdeport.com)

**REPONSE DE L'AC :**

Après avoir pris contact avec les autorités locales, la DGITM ne voit rien à redire au projet de nouvel organigramme qui tend à imiter l'organisation de ce qui se fait pour les ports métropolitains.

En ce qui concerne les infractions à la police portuaire ou pour le moins les mauvaises pratiques en place, il échoit au commandant du port de faire œuvre de pédagogie et d'utiliser tous les outils de la police portuaire (procès-verbaux le cas échéant) pour constater les dysfonctionnements et faire prendre conscience à tous de l'intérêt général et des règles de fonctionnement portuaire.

RFR