

Sensibilisation à la procédure pénale dans le cadre du contrôle des transports

Le premier stage du genre demandé et préparé par le **SNOP-FO** a enfin vu le jour et s'est déroulé les 2 et 3 février dernier au CVRH de Nantes.

Votre syndicat souhaitait un stage de qualité et l'intervenant choisi par le ministère a répondu à nos demandes au-delà de toutes nos espérances en la personne de M. **RAKIC Draguicha**, vice président placé auprès du premier président de la Cour d'Appel de Lyon.

Ce magistrat chevronné a exercé les fonctions de procureur de la République et de juge. Il a notamment exercé en qualité de substitut du procureur de la République à Dunkerque en 1992 lors de la réforme du statut des dockers. Il a ensuite exercé entre autres les fonctions de juge dans un tribunal correctionnel et de juge d'application des peines. Il dispense régulièrement des formations dans les facultés de droit et assure la formation continue des contrôleurs des transports terrestres.

Nous ne saurions que trop vous recommander cette formation qui est la seule du genre et qui répond au vide insondable des connaissances en procédure pénale des OP/OPA.

Car si l'alinéa 2 de l'article L5331-11 du code des transports dispose que les officiers de port et officiers de port adjoints « *veillent au respect des lois et règlements relatifs à la police des ports maritimes* », il faut bien reconnaître que la formation en la matière est cruellement insuffisante. Une formation pour les contraventions de grande voirie existe bel et bien mais le traitement de ces procédures est bien distinct ce qui conduit bon nombre d'agents à ne jamais pratiquer le contentieux pénal alors même que le législateur leur a conféré dans les ports des attributions spécifiques en la matière et que notre statut de fonctionnaire d'État nous désigne spécialement comme sentinelle d'ordre public dans l'exercice de nos fonctions.

Ce petit article n'a d'autre objectif que de tenter de donner quelques outils de compréhension à ceux qui auront bien voulu s'intéresser à l'un des piliers de notre profession et de notre citoyenneté dans les ports après avoir suivi l'excellente introduction de M. **RAKIC**. Il se veut aussi un moteur à l'égard de ceux qui veulent bien faire mais qui n'osent pas par manque d'assurance en la matière (bien compréhensible par ailleurs).

I/ Pourquoi vouloir faire de la procédure pénale dans les ports ?

Qu'est-ce que le droit pénal ? A quoi cela sert-il ? Est-ce important ?

Le droit civil règle les litiges entre les personnes privées. Le droit administratif règle les différends entre l'administration et les particuliers...

Le droit pénal règle les litiges entre la société (nous tous) et la personne qui a enfreint les règles de bonne conduite. Il a pour objet la répression des atteintes au bien vivre et qui sont nuisibles à l'ensemble de la société en raison de la gravité des faits.

Le législateur a donc défini des faits ou des comportements que la société réproouve et qu'elle entend sanctionner pour maintenir l'harmonie entre nous tous... Certes le but est louable, sa réalisation ardue et le succès variable d'un bout à l'autre de la planète.

L'article 31 du code de procédure pénale dispose ainsi que « *le ministère public exerce l'action publique et requiert l'application de la loi, dans le respect du principe d'impartialité auquel*

il est tenu ». Le procureur de la République représente le ministère public dans le procès pénal. Il est là pour défendre la société contre les attaques qu'elle subit.

Prenons une infraction telle que le vol, facilement compréhensible par tous, que chacun d'entre nous a déjà approché (vol d'une gomme en classe primaire !...). Le législateur a défini qu'il s'agit d'une infraction en décrivant le vol simple dans l'article 311-1 du code pénal en ces termes : « le vol est la soustraction frauduleuse de la chose d'autrui ».

C'est la traduction du principe de légalité qui veut que toute incrimination au sens large fasse l'objet d'un texte spécifique. Il en va de même pour la peine associée. Ainsi, en France, tout ce qui n'est pas interdit est autorisé autrement dit « *nullum crimen, nulla poena sine lege* »

De nombreux acteurs interviennent dans le « procès pénal » qui va de la constatation des faits à l'exécution de la peine.

Le législateur nous a inclus dans ce processus volontairement à travers notamment les articles L5336-2 à L5336-17 et R5336-6 à R5336-7 du code des transports. Il s'agit là de dispositions pénales pures dont le processus de traitement est bien différent de la grande voirie et dont l'importance est singulière puisqu'elle touche aux intérêts même de la société tout entière.

Si vous jugez important de participer à l'harmonie sociale, vous comprendrez l'importance de jouer la partition pénale.

S'il vous arrive de ressentir de l'incompréhension devant telle ou telle décision de justice soit parce que vous la jugez trop clémente ou, au contraire, trop rigide, vous faites partie de ces citoyens du monde qui ne vivent pas dans le virtuel et qui s'intéressent à la personne, avec ses forces et ses faiblesses, et aux rapports entre les individus qui composent notre société.

Vous en faites partie que vous soyez chez vous, avec votre femme, vos enfants, vos amis... ou en tenue d'officier de port sur les quais, en vigie, dans un bureau ou ailleurs !

Chez vous, vous attendez paisiblement que la société vous protège, vous et les vôtres, des atteintes de quelques individus indéclicats (vols, viols, meurtres...). La police et la gendarmerie notamment concourent à cette protection quotidiennement de manière visible. Mais les juges, procureurs, greffiers, huissiers de justice... sont tout aussi incontournables dans cette protection de vos proches même s'ils sont plus discrets.

Dans les ports, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont chargés de défendre la société contre les mêmes indéclicats qui sévissent ici ou là.

Si vous concevez notre société comme un ensemble cloisonné de sous ensembles étanches les uns aux autres, alors il serait envisageable de se désintéresser du procès pénal dans les ports étant entendu que notre exigence de protection individuelle serait garantie alors même que nous ne garantirions pas celle pour laquelle nous sommes investis.

En revanche, si vous pensez que la République est une et indivisible comme le rappelle l'article 1^{er} de notre constitution et que notre société en est la traduction sociale alors vous conviendrez avec moi qu'on ne peut se désintéresser de nos attributions pénales dans les ports comme nous le constatons depuis trop longtemps.

Mais c'est à vous de voir et de savoir en conscience ce que vous voulez construire pour vos enfants...

C'est de la réponse à cette question dont dépend notre attitude sur le sujet dans le domaine d'activité qui est le nôtre : les ports !

II/ Fondements de notre compétence judiciaire dans les ports.

Dès lors que vous avez répondu favorablement à la question précédente, le législateur vous a fourni tout un arsenal pour vous conduire sur le chemin de l'utilité pénale.

Voyons ensemble ce que l'on entend par « police judiciaire ».

Les articles 12 à 15-3 du code de procédure pénale vous renseigneront utilement sur cette notion. De manière plus pragmatique retenons (article 14 CPP) que la police judiciaire « *est chargée, (...), de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs (...)* ».

Décrivons ensemble cette boîte à outil :

a) le statut.

« *Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat* » (L5331-11 CT)

Le statut de fonctionnaire de l'État nous confère une citoyenneté singulière en ce que nous sommes à la fois des acteurs du bon fonctionnement de l'État mais également ses meilleurs serviteurs. Nous sommes soumis à des devoirs et à des obligations plus étendus que les citoyens ordinaires, puisque nos fonctions imposent de servir l'intérêt général dont l'État est le garant. Ce choix que nous avons fait nous engage dans un processus d'excellence pour les raisons évoquées ci-dessus de protection des personnes et des biens dans l'intérêt général et qui commence par le nôtre.

Mais ce statut nous oblige également. M. **RAKIC** n'a eu de cesse de nous le rappeler, **l'article 40 alinéa 2 du code de procédure pénale** dispose que :

« *Toute autorité constituée, tout officier public ou **fonctionnaire** qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'un crime ou d'un **délit** est tenu d'en donner avis sans délai au procureur de la République et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs* ».

C'est ce qu'on appelle un devoir de **signalement**. La loi est claire et ce devoir s'impose à nous tous.

C'est l'exemple bien connu de l'officier de port qui constaterait sur les quais un individu qui porterait l'uniforme réservé aux officiers de port alors qu'il n'en a pas la qualité. Un simple signalement porté à la connaissance du procureur de la République permet de faire cesser le délit de port illégal d'uniforme...

b) la prestation de serment.

« *Ils (les OP/OPA) prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence*

administrative. » (L5331-11 CT)

La prestation de serment confère à l'agent l'engagement solennel de respecter des règles de déontologie en relation avec ses missions. Le serment prêté vise à nous faire prendre conscience de l'importance des fonctions que nous nous engageons à accomplir.

c) la compétence territoriale.

Par « compétence » il faut entendre juridiquement « capacité à faire ». Cette capacité est tirée de textes et non d'une quelconque habitude de faire. La compétence territoriale n'est pas le résultat d'un apprentissage mais la volonté du législateur d'identifier les domaines d'action de ses agents et de les limiter dans l'espace.

Celle des officiers de port et des officiers de port adjoints s'étend « *dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires* » ainsi qu'il est dit à l'article L5331-1 du code des transports.

d) la désignation d'« infractions portuaires » spécifiques à la police des ports maritimes.

Nous l'avons vu plus haut, tout ce qui n'est pas interdit est autorisé. Ce ne sont pas moins de dix sept délits et sept contraventions qui sont inscrits dans le code des transports au titre de la police des ports qui est confiée aux officiers de port et officiers de port adjoints.

Il y a également la possibilité de poursuivre tous les non respects aux arrêtés de police préfectoraux par le biais de l'article R610-5 du code pénal lorsque l'arrêté en question ne fourni aucune peine.

Mais intéressons-nous aux infractions spécifiques du code des transports. Quelles sont-elles ?

Nature de l'infraction	Délit / Contravention	Prévue par	Réprimée par	NATINF
Introduction ou tentative d'introduction dans une ZAR	DELIT	L5332-2, L5336-10, R5332-34 et R5332-35 du code des transports	L5336-10 du code des transports	28098
Introduction à bord d'un navire d'objets ou de marchandises prohibés	Contravention de 5ème classe	L5332-2, R5336-7 et R5332-45 du code des transports, article 3 de l'Arrêté du 04 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation	R5336-7 du code des transports	28090
Introduction dans une ZAR d'objets ou de marchandises prohibés	Contravention de 5ème classe	L5332-2, R5332-34 ? R5332-35, R5332-45 et R5336-7 et du code des transports, article 3 de l'Arrêté du 04 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation	R5336-7 du code des transports	28016
Circulation de personne en ZAR sans titre de circulation	Contravention de 5ème classe	L5332-2, R5332-34, R5332-35, R5332-36, R5332-40, R5332-41, R5332-45 et R5336-7 du code des transports, articles 4 et 5 de l'Arrêté du 04 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation	R5336-7 du code des transports	28091
Obstacle à une visite d'audit de sûreté par un exploitant de port ou d'installation portuaire	Contravention de 5ème classe	R5332-22, R5332-29 et R5336-7 du code des transports	R5336-7 du code des transports	28092
Opposition au	Contravention	L5332-7, L5251-3,	R5336-7 du code des	28093

contrôle par responsable d'un organisme de sûreté maritime	de 5ème classe	R5332-11 et 5336-7 du code des transports	transports	
Embarquement ou expédition, par voie terrestre ou fluviale à partir d'un port, de marchandises dangereuses sans en avoir déclaré la nature.	DELIT	L5336-17 du code des transports	L5336-17 alinéa 1 du code des transports	22250
Embarquement ou expédition, par voie terrestre ou fluviale à partir d'un port, de marchandises dangereuses sans en avoir apposé les plaques-étiquettes, étiquettes et marques réglementaires sur les emballages ou engins de transport.	DELIT	L5336-17 du code des transports	L5336-17 du code des transports	22250
Non-respect des règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de dépôt ou d'entreposage des marchandises dangereuses fixées par les règlements généraux.	DELIT	L5336-17 du code des transports et article ... du règlement local pour le transport et la manutention des MD	L5336-17 du code des transports	22250
Transport de marchandises dangereuses non conforme à la réglementation du port maritime.	DELIT	L5331-2, L5331-10 et L5336-17 du code des transports	L5336-17 du code des transports	30223
Embarquement de marchandises dangereuses à partir d'un port maritime sans	DELIT	L5336-17 du code des transports	L5336-17 du code des transports	30224

déclaration préalable de leur nature.				
Déclaration d'un sinistre à bord d'un navire sans en alerter immédiatement la capitainerie - Navire situé dans la limite administrative d'un port maritime.	Contravention de 5ème classe	L5311-1, R5331-17 et R5336-6 du code des transports	R5336-6 du code des transports	28099
Déclaration d'un sinistre à bord d'un navire sans en alerter le CROSS - Navire situé dans la partie maritime de la zone de régulation d'un port.	Contravention de 5ème classe	L5311-1, R5331-1, R5331-17 et R5336-6 du code des transports	R5336-6 du code des transports	28100
Capitaine de navire, en escale dans un port maritime, ne déposant pas, lorsqu'il y est soumis, les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de son navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles avant de quitter le port.	DELIT	L5334-8 du code des transports	L5336-11 du code des transports	28011 (navires de 20 à 100m) 28012 (navires de plus de 100 m)
Chargement, déchargement par un navire vraquier de sa cargaison sèche sans avoir préalablement établi de plan garantissant la sécurité du navire.	DELIT	L5334-12 , L5336-12 du code des transports	L5336-12 du code des transports	25613
Départ d'un port d'un navire vraquier après chargement, déchargement de sa cargaison sèche sans pouvoir justifier du respect du plan de chargement, déchargement.	DELIT	L5334-12, L5336-12 du code des transports	L5336-12 du code des transports	25614

Obstacle, par armateur ou exploitant d'un navire vraquier, à la mise en œuvre du plan de chargement ou déchargement de sa cargaison sèche.	DELIT	L5334-12, L5336-12 du code des transports	L5336-12 du code des transports	25615
Non fourniture, au capitaine d'un navire vraquier, d'informations relatives à l'accès au port et aux conditions de chargement déchargement de sa cargaison sèche, par le responsable à terre de ces opérations.	DELIT	L5334-13, L5336-12 du code des transports	L5336-12 du code des transports	25616
Non respect du plan de chargement ou déchargement d'un navire vraquier ayant entraîné un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales, intérieures ou du littoral.	DELIT	L5334-12, L5336-14 du code des transports	L5336-14 du code des transports	25617
Non déclaration de la destruction, dégradation ou du déplacement d'installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située dans un port maritime	DELIT	L5336-15 et L5335-5 du code des transports	L5336-15 du code des transports	28013
Atteinte au bon fonctionnement d'une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située dans un port maritime.	DELIT	L5336-16 du code des transports	L5336-16 du code des transports	28015
Dégradation d'une installation de signalisation	DELIT	L5336-16 du code des transports	L5336-16 du code des transports	28727

maritime ou d'aide à la navigation dans un port maritime.				
Destruction d'une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation dans un port maritime.	DELIT	L5336-16 du code des transports	L5336-16 du code des transports	28728
Déplacement d'une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation dans un port maritime.	DELIT	L5336-16 du code des transports	L5336-16 du code des transports	28730

Le code **Natinf** mentionné dans la colonne de droite est un code informatique issu de la base de données nationale des infractions, dite **Natinf**.

Élaborée par le Ministère de la Justice, cette nomenclature est utilisée par l'ensemble des services judiciaires et des administrations. Cela permet de faciliter l'enregistrement d'une procédure, le suivi statistique, la dactylographie des jugements et l'exécution des peines.

Les infractions listées ci-dessus sont celles qui ressortent spécifiquement du code des transports au titre de la police des ports confiée aux officiers de port et officiers de port adjoints. Mais elles ne sont pas les seules à devoir être constatées par les OP/OPA dans les ports.

En effet, le **code de la route** confère également aux OP/OPA une compétence particulière en matière de constatations de certaines contraventions dans les limites administratives des ports ainsi qu'il est dit à l'article L130-4 5°). Nous avons déjà eu l'opportunité de décrire le contexte que nous rappelons ici.

Les deux premiers alinéa de l'article R130-4 disposent que : « *Les agents mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 130-4 peuvent constater les **contraventions aux dispositions concernant l'arrêt ou le stationnement des véhicules autres que celles prévues à l'article R. 417-9.***

*Les agents mentionnés au 5° (OP/OPA) et au 10° de l'article L. 130-4 peuvent constater les mêmes contraventions lorsqu'elles sont commises respectivement **dans les enceintes portuaires** ou dans l'emprise des aérodromes. »*

Après avoir rappelé que nous ne sommes pas habilités à régler la circulation des véhicules (article R130-10), allons plus loin et examinons les infractions pour lesquelles nous sommes effectivement compétents. Les dispositions concernant l'arrêt ou le stationnement des véhicules sont celles contenues dans le chapitre VII du titre 1er du livre IV de la partie réglementaire de ce code. Ce sont ainsi les articles R417-1 à R417-13 de ce code excepté l'article R417-9 (arrêt ou stationnement dangereux) pour lequel nous ne sommes pas compétents.

Infractions	Article	Sanction
Arrêt ou stationnement à contresens	R417-1	Contravention 1ère classe
Non respect du stationnement unilatéral	R417-2	idem
Stationnement dépassé	R417-3	idem
Arrêt ou stationnement irrégulier sur la chaussée hors agglomération	R417-4	idem
Arrêt ou stationnement sur passage piéton	R417-5	idem
Arrêt ou stationnement en contravention avec un règlement particulier	R417-6	idem
Ouverture dangereuse d'une portière par un véhicule en arrêt ou stationnement	R417-7	idem
Stationnement d'un véhicule présentant un risque d'accident en l'absence du conducteur	R417-8	idem
Arrêt ou stationnement gênant	R417-10	Contravention 2ème classe
Arrêt ou stationnement gênant particulier (couloir bus et taxis, places personnes handicapés...)	R417-11	Contravention 4ème classe
Stationnement abusif (> 7 jours)	R417-12	Contravention 2ème classe
Stationnement abusif (> 2 heures après PV stationnement gênant) dans une zone touristique définie par l'autorité administrative	R417-13	Contravention 4ème classe

Enfin, **lorsqu'un règlement préfectoral de police existe dans un port (police de la navigation...), la non observation d'une de ses prescriptions peut donner lieu à l'établissement d'un procès-verbal pour contravention de 1ère classe sur la base de l'article R610-5 du code pénal.**

La liste des infractions portuaires présentées ici ne prétend pas être exhaustive mais elle a le mérite de proposer un guide pour celui ou celle qui veut satisfaire à ses obligations légales de constatation des infractions pénales dans son port d'affectation.

III/ Les pouvoirs des OP/OPA en matière de police judiciaire.

L'article 15 du CPP nous dit que :

« *La police judiciaire comprend :*

1° Les officiers de police judiciaire ;

2° Les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints ;

*3° Les **fonctionnaires** et agents auxquels sont attribuées par la loi **certaines fonctions de police judiciaire.** »*

Nous avons vu que le code des transports, le code de la route et certaines autres dispositions nous confèrent la compétence de constater un certain nombre d'infractions. Nous procédons ainsi du 3° de l'article ci-dessus.

Bien évidemment nous n'avons ni les pouvoirs des agents ni ceux des officiers de police judiciaires en enquête préliminaire (75 à 78 du CPP) ou en flagrant délit (53 à 74-2 du CPP). Comme nous l'avons rappelé plus haut nous n'avons même pas le pouvoir de régler la circulation routière...

Ainsi il faut bien se garder de porter atteinte aux libertés individuelles des contrevenants ou délinquants avec lesquels nous sommes appelés à interagir dans le cadre de nos fonctions.

Nous n'avons donc bien évidemment pas le droit de perquisitionner (ouvrir un coffre d'autorité...), de saisir quoi que ce soit (mais un contrôle documentaire dans le cadre de nos fonctions de contrôle n'est pas une saisie !...), d'auditionner qui que ce soit (les forces de police s'en chargeront ultérieurement sur ordre du procureur...) ou de porter atteinte de quelque manière que ce soit aux libertés fondamentales des individus que nous croisons.

Néanmoins, le code des transports et le code de la route nous permettent tout de même de pouvoir travailler en toute indépendance et légitimité.

En effet, nous sommes en mesure de faire procéder aux identifications de tous les véhicules circulant dans les limites administratives de nos ports (un article a déjà abordé la question). Vous trouverez en annexe les types de procédure à réaliser suivant le cadre des identifications souhaitées (grande voirie ou pénal).

Ensuite, le code des transports nous permet de recueillir l'identité des individus objets de nos procès-verbaux. C'est l'objet du 1^{er} alinéa de l'article L5336-7 du code des transports qui dispose que :

*« 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. »*

Rappelons ici qu'une identité est fondamentale pour la poursuite de la procédure et qu'il convient chaque fois que nécessaire de la relever sur un document officiel (carte nationale d'identité, permis de conduire, passeport...).

Une identité se compose :

- du nom patronymique (ex « nom de jeune fille »);
- du prénom ;
- de la date et lieu de naissance ;
- du nom de la mère et de celui du père.

D'autres éléments d'identification peuvent être utile par la suite :

- domicile ;
- numéro de téléphone...

IV/ Que faire en cas de découverte d'une infraction ?

S'il s'agit d'un **délit**, le code des transports nous demande d'**informer sans délai le procureur de la République** (art. L5336-4 du CT). Il convient donc de prendre attache au préalable avec ce dernier pour déterminer avec lui les conditions dans lesquelles ce magistrat souhaite être informé. Il y a fort à parier que « l'information immédiate » dont il est fait état se résumera à la transmission du PV dans les délais demandés, donc dans les 10 jours de la constatation de l'infraction (L5336-6 du CT).

S'il s'agit d'une **contravention**, le procès-verbal fera l'objet d'une transmission au procureur de la République dans le délai de 10 jours sans information préalable de ce magistrat (L5336-6 al. 1).

a) Constatations

Tous les éléments de nature à étayer les constatations matérielles de l'infraction devront être recherchés. Il peut s'agir de :

- photos ;
- croquis ;
- plans ;
- documents de contrôle...

La prise de photographie est à privilégier sachant qu'en tout domaine un bon dessin vaut toujours mieux qu'un long discours.

Le principe qui doit guider l'enquêteur est qu'il s'adresse à une personne qui ne connaît rien ou presque du milieu portuaire, ne connaît rien des faits que vous lui rapportez, et que nous devons donc être factuels mais aussi pédagogues.

b) Mesures Prises

Le cas échéant, il peut s'avérer nécessaire de prendre des mesures conservatoires juste après avoir constaté une infraction.

Ce peut être le cas d'un conteneur renversé suite à un accident et qui serait dépourvu de plaque étiquettes. Il convient de décrire les mesures prises pour sécuriser une zone avant d'aller plus avant dans l'enquête...

c) Enquête

Même si nos pouvoirs en la matière sont très réduits, rien ne nous empêche de passer un coup de fil à une agence, d'effectuer quelques vérifications, de faire identifier un véhicule ou de demander une identité.

Cela peut paraître bien peu de chose mais il s'agit d'une enquête qu'il convient d'expliquer au magistrat afin qu'il apprécie le respect du cadre légal avant de décider de l'opportunité des

poursuites.

d) Clôture

Le procureur de la République décide de la qualification des infractions que vous lui proposez. Il n'est pas tenu par votre proposition. Vous pouvez très bien qualifier les faits constatés de «*Non-respect des règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de dépôt ou d'entreposage des marchandises dangereuses fixées par les règlements généraux*» et que le magistrat requalifie en «*mise en danger délibérée de la personne d'autrui*» !

On ne fait que proposer une qualification des faits selon notre connaissance de l'affaire, c'est le procureur qui décide in fine...

Il convient néanmoins de porter à la connaissance du magistrat votre vision des faits en explicitant les textes qui prévoient et ceux qui répriment l'infraction constatée.

La transmission directe au procureur de la République est la règle car en matière de police judiciaire votre hiérarchie est le procureur de la République et personne d'autre !

Ces règles de transmission sont rappelées à l'article L5336-6 et s'agissant de la Loi, elles ne souffrent d'aucune exception... et surtout pas de consignes écrites ou verbales d'une quelconque autorité administrative dont la valeur normative est hiérarchiquement bien en dessous de celle de la Loi !

V/ Eléments à faire figurer obligatoirement dans le procès-verbal pénal

Outre les éléments constitutifs des infractions relevées que nous verrons plus loin, il convient de faire figurer les éléments indispensables suivants pour assurer la solidité de votre procédure :

- Nom, prénom, qualité de l'agent rédacteur ;
- Affectation, situation (en service),
- Références des articles qui fondent notre compétence judiciaire (notamment les articles L5331-8, L5331-11, L5336-2, L5336-4, L5336-6, L5336-7 du code des Transports),
- Référence du PV (unité émettrice, numéro d'ordre dans l'unité, année de rédaction),
- Destinataires du PV dont le procureur en double exemplaire, l'autorité hiérarchique (commandant du port dans le cas où il n'est pas le rédacteur du PV), le directeur interrégional de la mer et l'autorité portuaire et **personne d'autre étant entendu que le législateur a limitativement énuméré les destinataires à l'article L5336-6 du CT**. Il ne nous appartient pas de modifier ou d'étendre cette liste !

Avec ces éléments, le procureur de la République est fondé à apprécier l'opportunité des poursuites et à saisir éventuellement un service de police ou de gendarmerie ou toute autre autorité

qu'il jugera nécessaire pour poursuivre votre enquête.

VI/ Les éléments constitutifs des infractions

Chaque pénaliste sait qu'il n'y a pas à proprement parler de définition de l'infraction !

Mais tous s'accordent à dire que l'approche du pénaliste italien CARRARA fait encore référence :

« L'infraction est une violation d'une loi de l'État, résultant d'un acte externe de l'homme, positif ou négatif, socialement imputable, ne se justifiant pas par l'accomplissement d'un devoir, ou l'exercice d'un droit, et qui est frappée d'une peine par la loi. »

Ceci étant posé, il convient de définir les éléments constitutifs de l'infraction que le procureur de la République recherchera systématiquement dans vos procédures (souvent au stabilo après une lecture ultra rapide!).

Une infraction est constitué de trois éléments constitutifs que sont :

- l'élément légal ;
- l'élément matériel ;
- l'élément moral.

➤ **L'élément légal.**

« *nullum crimen, nulla poena sine lege* » comme il a été rappelé plus haut...

Cela signifie que pour qu'une infraction existe il faut nécessairement qu'un texte la définisse. Or cette définition passe par un texte qui **prévoit** et un texte qui **réprime**. Les deux textes peuvent être le même ou être séparé (deux articles distincts du même texte ou un article puisé dans un texte puis un autre dans un autre texte...).

Pour les infractions qui nous intéressent, les textes sont souvent issus du code des transports et les articles très voisins ou identiques.

➤ **L'élément matériel.**

Il consiste en la définition de l'acte incriminé lui-même.

Cet acte ou cette suite d'actes doit se retrouver aussi précisément que possible dans les constatations que vous faites.

Si nous reprenons l'exemple du vol. « *Le vol est la soustraction frauduleuse de la chose d'autrui* » nous renseigne l'article 311-1 du code pénal.

a) Il doit **y avoir soustraction frauduleuse** : l'objet du délit passe de la main du détenteur légitime à l'auteur du délit et **à l'insu et contre** le gré du premier. Attention, une simple manipulation de la chose ne suffit pas, il faut le déplacement (transfert de la possession).

En cas de remise volontaire de la chose, il n'y a pas vol. (monnaie excédentaire remise par un commerçant par exemple). Par contre, si la victime a été contrainte de donner la chose (sans son consentement libre et éclairé), il y a vol. C'est le cas en cas de remise sous la violence, la menace, état d'inconscience (vulnérabilité)

b) La soustraction frauduleuse doit avoir pour **objet une chose** : que l'on peut soustraire, enlever ou prendre. Il ne peut s'agir d'un immeuble, d'une personne ou de services (téléphones).

c) La chose soustraite **devait appartenir à autrui** : Il faut que la chose appartienne à quelqu'un.

Il convient donc de faire clairement ressortir ces éléments dans le procès-verbal.

Bien évidemment, les infractions auxquelles nous avons à faire ne sont pas le vol mais celles que nous avons listées notamment plus haut. Il convient donc d'en faire une lecture attentive et de faire ressortir cet élément matériel que le libellé du texte contient.

Rappelez-vous l'« *explication de texte* » du collègue et vos vociférations d'alors vous demandant à quoi cela pouvait-il bien servir !...

➤ **L'élément moral.**

« *Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre* » al. 1 de l'article 121-3 du code pénal.

Il vous faut autant que possible démontrer que l'auteur des faits savait qu'il commettait une infraction au moment où il agissait. Ce peut être parce que vous l'aviez informé auparavant, parce que des panneaux indiquaient l'interdiction, parce que du fait du métier de l'auteur il ne pouvait ignorer certaines dispositions...

Mais bien souvent, la révélation de cette intention procède de l'audition de l'auteur des faits qui sera réalisée par les services de police ou de gendarmerie à la demande du procureur.

En revanche cet élément disparaît pour les contraventions. Ces dernières résultent du simple fait de violer une prescription pénale, que cela ait été fait de façon volontaire, par négligence, voire en toute bonne foi.

Ainsi à la fin de la rédaction de votre procès-verbal, vous devez vous poser la question de savoir si vous avez bien fait ressortir les 3 éléments énumérés dans la description des faits que vous avez pu constater.
--

Et voilà, ça y est, vous venez de rendre un grand service à la société à laquelle vous

appartenez. Vous avez fait votre devoir.

Souvenez-vous qu'il ne vous appartient pas de punir mais seulement de signaler ce que vous constatez.

Souvenez-vous enfin que la constatation des infractions à la loi pénale ne procède pas d'une possibilité mais d'un ordre que la loi vous donne.

Et enfin, allez prendre contact avec vos parquets qui sont eux, seuls, habilités à faire de la politique pénale dans leur ressort c'est-à-dire à vous donner des indications sur la constatation ou non de telle ou telle infraction.

Christian CLERC-DUMARTIN

Officier de port adjoint

Ex Officier de police judiciaire de la gendarmerie

ATTACHE DU PORT

PV n° < N° du PV / année >

POLICE DE LA ROUTE

PROCES-VERBAL DE REQUETE AUX FINS D'IDENTIFICATION DU PROPRIETAIRE D'UN VEHICULE EN INFRACTION

Le < *date* > ,

Nous soussigné, < *nom et prénom* > , Officier de port adjoint au port de < *nom du port* > , en service à la Capitainerie, < *adresse* > ,

Vu l'article L5331-11 du code des transports,
Vu les articles L130-4 5°, **L330-2 5°** et R330-3 du code de la route,

Dans le cadre de l'infraction suivante :

< *libellé de l'infraction et article du code de la route* >

Commise le < *date* > dans les limites administratives du port de < *nom du port* > par le conducteur du véhicule de marque < *marque* > , type < *type* > , immatriculé < *immatriculation* >

Requérons de la part de vos services la communication dans les meilleurs délais de l'identité de son propriétaire conformément aux articles L.330-2 5°/ et R.330-3 du code de la route.

Cette communication pourra intervenir par tout moyen suivant :

- fax : < *numéro de fax capitainerie* >
- mail : < *mail capitainerie* >
- courrier : < *adresse postale capitainerie* >

Fait et clos à < *nom du port* > , le < *date et heure* > .

L'officier de port adjoint

Destinataire : < *service de police ou de gendarmerie territorialement compétent* >

Le modèle précédent est valable, comme son titre l'indique, pour la constatation d'une infraction à la

police de la route et donc principalement au stationnement.

Pour une identification dans le cadre d'une contravention de grande voirie, il convient de remplacer le titre « police de la route » par « police de la grande voirie » et de remplacer l'article surligné en jaune par le **L330-2 7°**.

Pour une identification dans le cadre d'un délit pénal, il convient de remplacer le titre « police de la route » par « police des ports maritimes » et de remplacer l'article surligné en jaune par le **L330-2 7°**.

Exemples de PV poursuivis

Bien évidemment, ce ne sont que des exemples. On pourrait les décliner à l'infini mais il vous appartient de faire votre propre expérience. Ils sont destinés à ceux qui voudraient faire mais qui n'osent pas...

Ils sont imparfaits mais sincères. Ils ont fait l'objet de poursuites de la part du parquet sans prise de contact verbale préalable.

La forme et la rédaction sont libres dès lors que les éléments qui doivent y figurer sont bien présents.

Ces exemples ne sont là que pour montrer la facilité avec laquelle on peut faire remonter la constatation d'un fait pénal simple.

Les noms et quelques éléments ont été modifiés ici pour préserver la confidentialité des faits.

Grand Port Maritime de Bordeaux

Capitainerie du Port

Secteur : Bordeaux / Bassens / Blaye

POLICE DES PORTS MARITIMES

PROCES-VERBAL DE CONSTATATION

Délit

PV n° xxx/année
Pièce n° 1/2

NATINF 22250

Vu les articles L5331-8, L5331-11, L5336-2, L5336-4, L5336-6, L5336-7 du code des Transports,

Vu le Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes (Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes) dit « RPM »

Vu le Règlement Local pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les limites administratives du Port Autonome de Bordeaux (Annexe à l'arrêté préfectoral du 28 janvier 2005)

Nous soussigné, **Christian CLERC-DUMARTIN**, officier de port adjoint en service à la capitainerie du Grand Port Maritime de Bordeaux secteur Bassens (33), agissant en uniforme,

PREAMBULE

Les règles de manutention des matières dangereuses transportées en conteneurs dans les limites administratives du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB, ex-port autonome) obéissent notamment aux règlements nationaux et locaux susmentionnés.

Au sein du GPMB, secteur de Bassens, un terminal est aménagé pour le stockage et la manutention des matières dangereuses transportées en conteneurs.

L'exploitant de ce terminal au sens des règlements susmentionnés est la société à action simplifiée XXXXXXXXXXXX dont le siège social se situe (*adresse*). M. Bourboul VANUATOU en est le président.

Conformément à l'article 12-2 du « RPM », le rôle de l'exploitant est de procéder, s'il y a lieu, aux formalités administratives, d'obtenir les agréments prescrits et d'assurer, le cas échéant, les obligations imposées par la législation concernant la prévention des risques majeurs.

2	M. le procureur de la République à Bordeaux	Fait et clos à Bassens le 24/07/2014
1	M. le commandant du Grand Port Maritime de Bordeaux	
1	M. le Directeur Général du Grand Port Maritime de Bordeaux	L'officier de port adjoint
1	M. le Directeur Interrégional de la Mer à Bordeaux	Christian CLERC-DUMARTIN
1	Archives	



L'exploitant assure la mise en œuvre :

- des mesures de sécurité prescrites,
- des mesures de sécurité qu'il estime nécessaire,
- des mesures de sécurité dont l'élaboration lui a été prescrite, et participe aux mesures et plans d'urgence déclenchés par les autorités responsables.

Le deuxième alinéa de l'article 22-3-1 du règlement local susvisé indique que « *la durée des dépôts de marchandises dangereuses, en dehors du nitrate d'ammonium et des engrais en contenant est fixée à 5 jours maximum. Des autorisations spéciales peuvent cependant être accordées par l'autorité portuaire pour prolonger cette durée.* »

CONSTATATIONS

Le jeudi 17 juillet 2014, nous attirons l'attention du gestionnaire du parc à matières dangereuses sur l'échéance de la durée de stationnement autorisé de dix sept conteneurs qui vient à terme le soir même. En effet, les conteneurs visés ont été débarqués du navire VAVITE qui a appareillé de BASSENS le samedi 12 juillet 2014 à six heures, soit cinq jours avant.

L'intéressé nous demande une dérogation jusqu'au mardi 22 juillet 2014. Compte tenu des éléments de faits, nous accordons cette dérogation jusqu'au lundi 21 juillet 2014 soirée.

.....(pièce n° 2/2)

Notons que des rappels récurrents ont été effectués auprès du gestionnaire concernant les mesures de sécurité à appliquer au sein de ce parc, notamment concernant une absence de marquage au sol nécessaire au repérage des conteneurs.

Le mardi 22 juillet 2014 à neuf heures, nous constatons que les conteneurs suivants sont toujours stationnés dans le parc soit plus de dix jours après leur mise en place :

- CGMU2954103 – classe 3 – 17750 kgs d'alcool entre 24 et 70 %, UN 3065 ;
- CGMU2960343 – classe 3 – 20000 kgs d'alcool à 70 %, UN 3065 ;
- HPNU2500076 – classe 3 – 22789 kgs d'alcool entre 24 et 70 %, UN 3065 ;
- SGCU9250143 – classe 3 – 20000 kgs d'alcool à 70 %, UN 3065 ;
- UNIU5041077 – classe 9 – 1500 kgs, véhicule à moteur à explosion, UN 3166.

Nous joignons au présent procès-verbal le manifeste de déclaration de ces conteneurs.

.....(annexe n° 1/1)

ENQUETE

Nous nous transportons le mardi 22 juillet 2014 à neuf heures et dix minutes dans les locaux du gestionnaire du parc à matières dangereuses à Bassens, au sein du GPMB. Nous l'informons des infractions constatées et qu'il en sera dressé procès-verbal.

Le gestionnaire nous assure qu'il va faire le nécessaire pour que les conteneurs quittent le parc avant la fin de la journée.

Le même jour à 18 heures 00, nous constatons que seuls deux conteneurs ont effectivement quitté le parc. Il s'agit des n° HPNU2500076 et SGCU9250143.

Le conteneur n° CGMU2954103 quitte le parc dans la matinée du mercredi 23 juillet 2014.

Les conteneurs restants, n° CGMU2960343 et UNIU5041077, quittent le parc le même jour dans l'après-midi.

CLOTURE

Des constatations effectuées, il ressort que la société XXXXXXXXX est susceptible d'être poursuivie pour :

- Non respect des 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, délict prévu et réprimé par l'article L5336-17 du code des transports.

(natif 22250)

Conformément à l'article L5336-6 du code des transports, nous transmettons directement à M. le procureur de la République à Bordeaux la présente procédure en double exemplaire et adressons une copie à M. le Commandant du GPMB, au Directeur interrégional de la Mer et à M. le Directeur Général du Grand Port Maritime de Bordeaux afin que ces autorités fassent connaître leurs observations.

Fait et clos à Bassens le 24 juillet 2014.

Officier de port adjoint CLERC-DUMARTIN



Grand Port Maritime de Bordeaux

Capitainerie du Port

Secteur : Bordeaux / Bassens / Blaye

POLICE DES PORTS MARITIMES

PROCES-VERBAL DE CONSTATATION

Délit – NATINF 22250

PV n° xxxx/année
Pièce n° 1/2

Vu les articles L5331-8, L5331-11, L5336-2, L5336-4, L5336-6, L5336-7 du code des Transports,

Vu le Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes (Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes) dit « RPM »

Vu le Règlement Local pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les limites administratives du Port Autonome de Bordeaux (Annexe à l'arrêté préfectoral du 28 janvier 2005)

Vu l'arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit arrêté ADR)

Nous soussigné, **Christian CLERC-DUMARTIN**, officier de port adjoint en service à la capitainerie du Grand Port Maritime de Bordeaux à Lormont (33), secteur Bassens (33), agissant en uniforme,

PREAMBULE

Les règles de transport et de manutention des matières dangereuses transportées en conteneurs dans les limites administratives du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB, ex-port autonome) obéissent aux règlements nationaux et locaux susmentionnés.

Au sein du GPMB, secteur de Bassens, un terminal est aménagé pour le stockage et la manutention des matières dangereuses transportées en conteneurs.

L'article 9 de l'arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route (dit arrêté ADR) dispose que le stationnement des matières dangereuses est réglementé dès que sa durée dépasse 2 heures.

2	Mme le procureur de la République à Bordeaux	Fait et clos à Bassens le 01/08/2014
1	M. le commandant du Grand Port Maritime de Bordeaux	
1	M. le Directeur Général du Grand Port Maritime de Bordeaux	L'officier de port adjoint
1	M. le Directeur Interrégional de la Mer à Bordeaux	Christian CLERC-DUMARTIN
1	Archives	



Entre 2 heures et 12 heures, il est toléré en agglomération sous réserve qu'il ait lieu sur un espace libre approprié, à plus de 30 mètres de tout lieu habité ou de tout établissement recevant du public. Au-delà de 12 heures, le stationnement doit être effectué hors agglomération, à plus de 50 mètres de tout lieu habité ou de tout établissement recevant du public. Il est toutefois toléré en agglomération sous réserve qu'il ait lieu dans un dépôt soumis à la réglementation des installations classées ou dans un parc surveillé. Le conducteur, lorsqu'il quitte son véhicule, doit alors disposer à l'intérieur une pancarte, visible de l'extérieur, sur laquelle sont inscrits :

- soit le nom de l'entreprise, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse où peut être joint en cas de besoin, à tout moment, un responsable de l'entreprise qui effectue le transport ;

- soit le nom du conducteur, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse du lieu où il peut être joint immédiatement.

Le GPMB ne possède qu'un seul parc à matières dangereuses surveillé. Il est sous la gestion de la société xxxxxxxxxxxxxxxx dont le siège social se situe (adresse).

CONSTATATIONS

Le vendredi 1^{er} août 2014 à seize heures, nous constatons dans l'enceinte du GPMB du site de Bassens, dans l'aire du parc à bois à proximité de l'entrée 2 et le long du Quai Français, la présence du conteneur n° TCKU 2810629 supposé contenir des matières dangereuses de classe 3 comme l'indique la présence de plaques étiquettes sur les côtés de l'engin de transport.

.....(vues n°1 et 2)



vue n° 1



vue n° 2

Ce conteneur est porté par une remorque immatriculée **3161 PA 33**. Elle est stationnée à proximité immédiate d'autres remorques.

.....(vue n° 3)

L'aire du parc à bois n'est pas surveillée et sa nature ne correspond pas à un dépôt soumis à la réglementation des installations classées.

Les matières dangereuses de classe 3 correspondent à des matières liquides inflammables dont les risques principaux sont l'incendie et l'explosion.

Aucune déclaration n'a été effectuée à la capitainerie préalablement à l'entrée de ce conteneur dans les limites administratives du GPMB contrairement aux obligations imposées à l'article 21-1-2 des règlements susmentionnés.



Vue n° 3

Aucun document ne se trouve ni sur la remorque ni sur la citerne de nature à pouvoir nous indiquer une personne à contacter ou la nature exacte des produits transportés.

MESURES PRISES

Nous adressons immédiatement une requête aux fins d'identification de la remorque auprès des services du commissariat de police de Lormont (33).

.....(pièce n° 2/2)

Nous adressons également un courriel à l'ensemble des transporteurs travaillant sur le site afin de déterminer lequel d'entre eux est responsable des faits. Nous n'obtiendrons aucune réponse.

ENQUETE

Le jour même à seize heures et quarante minutes les services du commissariat de Lormont nous communiquent les renseignements suivants :

Identification de la remorque :

N° identification du véhicule : **VFKDF33C1X2NL0565**

Date de 1ère mise en circulation : **02/07/1999** ;

Marque : **FRUEHAUF**

PTAC : **32000 kg**

Couleur et nuance : **marron clair**

Genre : **SREM**

Propriétaire : **TRANSPORTS JESPEREARRIVER**

Les MORBLEUS – AMBES 33810 – Tél : 123123123

A seize heures et quarante cinq minutes, nous contactons par téléphone la société concernée. Le représentant de la société nous affirme avoir fait décrocher sa remorque et son conteneur l'après-midi même en attente de la réintégrer à son dépôt. Il nous avise vouloir la laisser à cette place jusqu'au lendemain matin.

Après l'avoir informé de la législation en vigueur, il accepte de faire enlever la citerne à notre demande dans les meilleurs délais.

Un chauffeur vient enlever la remorque le même jour vers dix sept heures et trente minutes.

Nos investigations ne nous ont permis de déterminer ni l'identité du conducteur ayant déposé la remorque ni celle de celui l'ayant enlevé.

CLOTURE

Des constatations effectuées, il ressort que la société TRANSPORTS JESPEREARIVER est susceptible d'être poursuivie notamment pour :

- **Non respect des 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, délit prévu et réprimé par l'article L5336-17 du code des transports.**

NATINF 22250

- **Stationnement d'un véhicule présentant un risque d'accident en l'absence du conducteur, contravention de 1ère classe prévue et réprimée par l'article R417-8 du code de la route.**

Conformément à l'article L5336-6 du code des transports, nous transmettons directement à Mme le procureur de la République à Bordeaux la présente procédure en double exemplaire et adressons une copie à M. le Commandant du GPMB, au Directeur Interrégional de la Mer et à M. le Directeur Général du Grand Port Maritime de Bordeaux afin que ces autorités fassent connaître leurs observations.

Fait et clos à Bassens le 1^{er} août 2014.

Officier de port adjoint CLERC-DUMARTIN

