

## ÉTUDE JURIDIQUE

### ANALYSE DES ENJEUX JURIDIQUES EN CAS DE POLLUTION PORTUAIRE DANS LE CADRE DES PORTS RÉGIONAUX



Fig1 et 2. Port de Saint-Malo et irisation sur le plan d'eau du port de Palais  
(Source : Vigipol)

# Table des matières

<b>1. Éléments de contexte .....</b>	<b>4</b>
1.1. La demande du Conseil Régional de Bretagne .....	4
1.2. Rôle et responsabilité .....	4
<b>2. Préambule : La distinction entre l’Autorité portuaire (AP) et l’Autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AI3P).....</b>	<b>5</b>
2.1. L’Autorité portuaire (AP).....	5
2.2. L’Autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AI3P).....	6
2.3. La répartition des pouvoirs entre l’AP et l’AI3P .....	6
<b>Partie 1 : Répartition des pouvoirs dans les ports régionaux.....</b>	<b>8</b>
<b>1. Le cadre réglementaire général.....</b>	<b>8</b>
1.1. Les textes .....	8
1.2. Le domaine public portuaire.....	9
1.3. Les capitaineries .....	9
1.4. Les différents régimes de gestion portuaire.....	10
1.4.1. Les grands ports maritimes (GPM).....	10
1.4.2. Les ports décentralisés .....	11
1.5. Les règlements de pouvoir de police générale .....	12
<b>2. Les autorités détenant un pouvoir de police.....</b>	<b>12</b>
2.1. Les pouvoirs de l’Autorité Portuaire (AP) .....	12
2.1.1. La police d’exploitation .....	12
2.1.2. La police de conservation du domaine public portuaire.....	13
2.2. Les pouvoirs de l’Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P).....	13
2.2.1. La police du plan d’eau .....	13
2.2.2. La police des marchandises dangereuses .....	14
2.3. Les pouvoirs de police spéciaux.....	14
2.3.1. La police des eaux .....	14
2.3.2. La police de grande voirie.....	15
2.3.3. La police des ICPE .....	15
2.3.4. La police de la signalisation maritime.....	16
2.3.5. La police de la sûreté.....	17
2.4. Le pouvoir de police générale du maire .....	17
2.4.1. Complémentarité des pouvoirs de police .....	17
2.4.2. Implication en matière d’intervention et de répartition des rôles .....	18
<b>Partie 2 : Les différents types de responsabilité et exonération pouvant être retenus dans l’enceintes des ports régionaux.....</b>	<b>21</b>

<b>1. Quelles responsabilités ?</b> .....	<b>21</b>
1.1. La responsabilité civile .....	21
1.1.1. La responsabilité civile extracontractuelle.....	21
1.1.2. La responsabilité civile contractuelle.....	23
1.2. La responsabilité administrative.....	23
1.2.1. La responsabilité administrative pour faute .....	24
1.2.2. La responsabilité administrative sans faute .....	25
1.3. La responsabilité pénale .....	26
<b>2. Quelles exonérations de responsabilité ?</b> .....	<b>27</b>
2.1. Le cas de force majeure .....	27
2.2. Le cas fortuit .....	27
2.3. Le fait de la victime .....	28
2.4. Le fait du tiers .....	28
2.5. Responsabilité contractuelle : Les clauses exonératoires ou limitatives de responsabilités..	29
2.6. Responsabilité pénale : Les cas de limitation ou d'irresponsabilité .....	29
<b>Glossaire</b> .....	<b>32</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>33</b>

# 1. Éléments de contexte

## 1.1. La demande du Conseil Régional de Bretagne

La région Bretagne adhère à Vigipol depuis 2008. En plus du versement de sa cotisation annuelle, la Région établit des conventions triennales avec le Syndicat mixte pour réaliser des missions complémentaires et lui verse dans ce cadre, une subvention annuelle. Parmi ses adhérents, Vigipol aide déjà concrètement les communes et EPCI à se préparer à gérer une pollution maritime ; pas encore suffisamment les départements et les régions. L'identification des besoins et le développement de mesures d'accompagnement de la Région fait partie des objectifs de la convention 2020-2022.

La convention triennale 2020-2022, se concentre sur deux objectifs principaux :

- > **Accompagner la région Bretagne dans la préparation et la gestion des pollutions maritimes :** Vigipol s'est jusqu'à présent concentré sur la préparation des communes et EPCI dans la mesure où ils sont les premiers et les plus directement impliqués en cas de pollution maritime. Cependant, les départements et les régions sont également concernés en cas de crise et ont à prévoir la réponse opérationnelle à développer en présent cas, en fonction des compétences qui leur sont propres. Vigipol propose donc d'accompagner les services de la Région pour analyser les besoins et développer les outils méthodologiques nécessaires pour leur permettre d'assurer pleinement les compétences de la Région en cas de pollution.
- > **Sensibiliser au risque de pollution maritime et entretenir la vigilance des acteurs concernés :** Maintenir un niveau élevé de conscience du risque et de vigilance demeure un enjeu prioritaire pour mobiliser l'ensemble des acteurs et prendre en compte les enjeux spécifiques pour la Bretagne. Les actions proposées pour les trois années à venir visent donc à la fois à approfondir encore la connaissance du risque spécifique à la Bretagne et à donner plus d'ampleur encore au réseau régional de référents « Pollutions maritimes » initié dans la précédente convention.

C'est dans le cadre de la réalisation de ce premier objectif que s'inscrit cette étude. Plus précisément, la mise en œuvre de la compétence portuaire nécessite d'avoir anticipé la réponse à apporter en cas de pollution dans l'enceinte d'un port. Afin de disposer d'un dispositif opérationnel efficace en cas de crise, la Direction des ports, en tant que gestionnaire des 22 ports régionaux, a soulevé le besoin de préciser au mieux son rôle en cas de pollution, en fonction des pouvoirs de police dont elle dispose : Autorité Portuaire (AP), Autorité Portuaire Investie du Pouvoir de Police (AI3P), Autorité Administrative ou encore Police des Marchandises dangereuses.

## 1.2. Rôle et responsabilité

En apparence, la gestion portuaire peut sembler simple. Tout port a un propriétaire et un exploitant. Cela peut être la même personne lorsque le propriétaire fait le choix d'exploiter directement ce port ou une autre personne lorsqu'il en délègue son exploitation (concessionnaire). Le partage des pouvoirs de police et donc du niveau de responsabilité de la Région varie alors d'un port à l'autre, en fonction du type de contrat (concession).

La Région ne fait **pas partie des acteurs principaux du dispositif ORSEC POLMAR Terre**. Elle y est mentionnée sans que son rôle n'y soit développé. Toutefois, elle peut être **amenée à agir dans le cadre de ses compétences** notamment du fait de son statut de propriétaire de ports régionaux et par conséquent d'AP détenant un pouvoir de police spécial.

La répartition des compétences en matière de lutte contre les sinistres dans l'enceinte portuaire est fixée par un ensemble de textes (cf. *Tableau 1 : textes réglementaires relatifs à la coordination de la lutte antipollution dans l'enceinte portuaire*, p.8) qui définissent deux types de pouvoir de police : le pouvoir de police générale détenu par le maire et les pouvoirs de police spéciaux détenus par l'Autorité Portuaire (AP) et l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AI3P) :

- > Sur son territoire communal, le maire a un rôle certain en matière de prévention et de lutte contre les pollutions accidentelles, tant sur les parties terrestres que sur le plan d'eau (plan d'eau portuaire compris). Le pouvoir de police du maire ne peut être écarté que pour deux raisons : lorsque les conséquences de l'accident dépassent les limites ou les capacités d'une commune ou lorsque le maire, après une mise en demeure, n'a pas pris les mesures nécessaires. Dans ces deux cas de figure, la direction des opérations de secours revient alors au préfet et devra coordonner les opérations de secours sous l'autorité du préfet de département.
- > L'existence des polices spéciales n'exclut nullement l'intervention du maire au titre de ses pouvoirs de police générale. Réciproquement, le pouvoir de police générale du maire ne fait pas obstacle à celui de plusieurs polices spéciales qui relèvent, elles, des autorités portuaires.
- > À l'intérieur des limites administratives du port, en cas de pollution :
  - + L'**AP** (via ses agents) doit mettre en place les premières mesures de sauvegarde avant l'arrivée des secours, mettre à disposition ses moyens si le Directeur des Opérations de Secours (DOS) / Commandant des Opérations de Secours (COS) en formule la demande, elle pourra faire intervenir ses propres moyens dans le cadre des pollutions de petite et moyenne ampleur et assure la coordination des secours sous l'autorité du DOS ;
  - + L'**AI3P** doit mettre en œuvre les premières mesures d'urgence et cela jusqu'à l'arrivée du DOS, à savoir : le maire pour les pollutions de petite et moyenne ampleur, le préfet de département pour les pollutions d'ampleur plus importante.
  - + Les agents portuaires, l'officier de port et les agents assermentés « surveillant de port » et « auxiliaire de surveillance » devront, quant à eux, prêter concours aux actions menées par le DOS.

## 2. Préambule : La distinction entre l'Autorité portuaire (AP) et l'Autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AI3P)

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, en application de la Loi NOTRe de 2015, la région Bretagne s'est vu transférer la propriété de 22 ports. Or, en fonction des spécificités de ces derniers, il conviendra de distinguer l'Autorité portuaire (AP) de l'Autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AI3P).

### 2.1. L'Autorité portuaire (AP)

Depuis 2017, la Région est à la fois le propriétaire des ports régionaux et l'autorité portuaire (AP) de ces ports. En effet, l'AP est, dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'**exécutif de la collectivité territoriale** ou du groupement compétent (C. transports, art. L5331-5). Il s'agit donc ici du Président du Conseil régional, qui délègue en partie son pouvoir à la Direction des Ports.

Dans le cas où le gestionnaire d'un port propriété de la Région est une société portuaire alors l'AP est partagée entre la Région et le Président de la société portuaire.

## 2.2. L'Autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AI3P)

Afin d'assurer le bon fonctionnement de sa mission de service public administratif, le gestionnaire du port (la Région ou la société portuaire) bénéficie d'une prérogative de puissance publique : le pouvoir de police portuaire. Généralement, l'AI3P relève de l'exécutif de la Région Bretagne pour les ports décentralisés et du préfet de département pour les ports maritimes décentralisés dont l'activité dominante est le commerce et/ou qui peut accueillir des transports de marchandises dangereuses (TMD). Couramment, les agents chargés de cette mission sont les officiers de port et leurs adjoints pour les ports disposant d'une capitainerie (Brest, Roscoff, Lorient, Saint-Brieuc et Saint-Malo). Pour les autres ports régionaux, ce sont les référents portuaires, c'est-à-dire un agent de la Région assermenté qui est chargé de réaliser les missions qui incombent à l'AI3P.

## 2.3. La répartition des pouvoirs entre l'AP et l'AI3P

Dans le cadre des ports propriétés de la région Bretagne, il convient de distinguer deux types de ports maritimes décentralisés :

- > **Ceux dont l'activité dominante est le commerce et/ou qui peuvent accueillir du TMD**
  - + L'AP relève de l'exécutif de la Région, soit le Président de la région Bretagne
  - + L'AI3P relève de l'autorité administrative, soit le préfet de département
  - ⇒ concerne les ports de Lorient, Brest, Roscoff, Saint Brieuc et Saint Malo.
- > **Les autres**
  - + L'AP et l'AI3P sont la même personne et relève de l'exécutif de la Région, soit le Président de la Région Bretagne
  - + L'AI3P peut toutefois être déléguée à un agent de la collectivité assermenté
  - ⇒ Il revient par conséquent au Président de la région Bretagne d'exercer l'entière responsabilité des pouvoirs relevant de l'AP et de l'AI3P.

Dans les autres cas, l'AP et l'AI3P sont une seule et même personne : **l'exécutif de la Région.**

Cette distinction a pour but premier de :

- > réserver les missions de sécurité correspondant aux missions régaliennes de protection du territoire à l'État. L'État reste alors ce qu'il est convenu d'appeler l'AI3P pour les ports de commerce et/ou TMD.
- > réserver les missions de police courantes de l'exploitation et du domaine (attribution des postes à quai, occupation des terre-pleins, etc.) à l'exécutif de la Région, l'AP. Pour les autres ports régionaux, l'AP et l'AI3P, qui sont l'unique et même personne, disposent aussi des missions régaliennes que des missions de police courantes pour l'exploitation et la gestion du port.



# PARTIE 1 : RÉPARTITION DES POUVOIRS DANS LES PORTS RÉGIONAUX

Cette analyse juridique permet d'identifier le cadre réglementaire général applicable aux ports, aux autorités intervenant dans l'espace portuaire et ainsi le rôle qui incomberait à la Région en cas de pollution maritime.

## 1. Le cadre réglementaire général

Cette première section permet de poser le cadre (1) qui entoure le domaine public portuaire (2), les capitaineries (3), les différents régimes de gestion portuaire (4), les règlements de pouvoir de police générale (5) et de différencier l'autorité portuaire (AP) et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P) (6).

### 1.1. Les textes

<b>Loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile</b>	Prévoit la faculté d'arrêter sur certains sites des plans d'urgence dont le déclenchement entraîne un transfert de la responsabilité des secours au préfet.
<b>Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes</b>	Impose la rédaction du règlement général (ou local) pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports et comporte, en annexe, le <b>Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes</b> (RPM).
<b>Code de l'environnement</b> Article L218-72	Définit la possibilité pour l'Autorité Portuaire d'adresser une <b>mise en demeure</b> à un navire, aéronef ou engin en avarie et présentant un danger.
<b>Code de l'environnement</b> Articles L511-1 à L517-2	Dispositions relatives aux <b>installations classées pour la protection de l'environnement</b> justifiant l'intervention du préfet du département lorsque de telles installations sont présentes dans le port.
<b>Code général des collectivités territoriales (CGCT)</b> Art. L.2212-2 5°	Établit les <b>obligations du maire</b> sur la commune notamment en matière de prévention et de lutte contre les pollutions de toute nature (pouvoir de police générale).
<b>Code des transports</b> Articles L5331-1 à L5338-1 et articles R5330-1 à R5337-2	Dispositions consacrées à la <b>police des ports maritimes</b> .
<b>Code des transports</b> Articles L5331-5 à L5331-10	Définis les compétences de l' <b>AP</b> et de l' <b>AI3P</b> en matière de police des ports maritimes.
<b>Code des transports</b> Articles L5331-11 à L5331-16	Définit la fonction et le rôle des <b>agents chargés de la police portuaire</b> .
<b>Code des transports</b> Article L5331-12	Prévoit qu' <i>"en cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent monter à bord d'un navire, bateau ou autre engin flottant pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril"</i> .
<b>Code des transports</b> Articles R5331-17 à R5331-22	Dispositions consacrées aux "Opérations de secours en cas de sinistre".
<b>Avis du Conseil d'État du 28 janvier 2003</b>	Souligne la compétence de police générale dans les ports.

Tableau 1 : textes réglementaires relatifs à la coordination de la lutte antipollution dans l'enceinte portuaire

## 1.2. Le domaine public portuaire

La domanialité portuaire n'existe pas en tant que tel. Dans le Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) on parle de domaine public maritime (DPM) artificiel. Ce dernier est constitué « **des ouvrages ou installations appartenant à une personnes publiques mentionnée à l'article L. 1<sup>1</sup>, qui sont destinés à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime** » et « **à l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à l'article L.1 et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables** »<sup>2</sup>.

Ainsi, la loi ne définit pas réellement ce qu'est le domaine public portuaire. De manière générale, il s'agit de **l'ensemble des biens appartenant au port et qui servent les besoins du service portuaire**. Par conséquent, pour parler du domaine public portuaire, plusieurs conditions cumulatives sont nécessaires : la **propriété d'une personne publique**, l'**affectation à un usage direct du public** ou à un service public, un **aménagement spécial** destiné à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes. Concrètement, il s'agit des **quais portuaires, des hangars, dépôts sous toute forme possible ainsi que des terrains où sont implantés les entreprises du port**. L'AP est compétente pour décider de l'occupation du DPM portuaire.

Le domaine public maritime (DPM) portuaire est :

- > **inaliénable** : on ne peut pas vendre un bien du domaine public portuaire
- > **imprescriptible** : on ne peut acquérir de droits sur le domaine public portuaire par le simple écoulement du temps

L'atteinte au DPM peut donner lieu à des sanctions : les **contraventions de grande voirie**. Cette procédure permet de sanctionner les atteintes à l'intégrité matérielle, physique des dépendances de ce domaine mais également les atteintes aux servitudes de protection ou de conservation du domaine, par exemple, en cas de pollution des eaux dans un port ou en cas de dégradation d'un quai par un navire lors de l'accostage. Cette procédure permet également de sanctionner ce qu'on appelle l'atteinte à l'affectation normale du domaine public, par exemple une occupation privative sans autorisation.

## 1.3. Les capitaineries

### Définition

La notion de capitainerie est ainsi définie à l'article R5331-5 du Code du transport : « **la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'Autorité portuaire ou de l'Autorité investie des pouvoirs de police portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.** »

Seuls les ports décentralisés de métropole où l'État exerce les missions d'AI3P disposent d'une capitainerie. Les ports concernés sont ceux dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses. L'arrêté du 27 octobre 2006<sup>3</sup> définit la liste des ports concernés parmi lesquels figurent, pour la Bretagne : Brest (29), Lorient 56), Saint-Malo (35), Roscoff (29) et Le Légué-Saint-Brieuc (22).

---

<sup>1</sup> CG3P, art. L1 « *Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics* »

<sup>2</sup> CG3P, art. L2111-6

<sup>3</sup> Arrêté du 27 octobre 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État, JO n°267 du 18 novembre 2006

## Composition

La capitainerie regroupe ainsi les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qui relèvent de l'AP et de l'AI3P.

## Missions

La capitainerie exerce ses missions pour le compte de trois autorités :

- > l'autorité administrative, en général le préfet de département du département où sont implantées les installations du port (C. transport, art. R\*5331-6)
- > l'AI3P : pouvoirs régaliens (État) exercés au titre du Code des transports
- > l'AP : le propriétaire du port, ici la Région

Outre les missions spécifiques propre à chacune de ces trois autorités, la capitainerie réalise un certain nombre de missions :

- > pour le compte du préfet de département :
  - + accueil des navires en difficulté
  - + contrôle de la mise en œuvre de la directive relative aux installations portuaires de réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison<sup>4</sup>
  - + contrôles portuaire pour lesquels le préfet est également responsable (marchandises dangereuse)
- > conseil technique et maritime auprès de la DGITM, du préfet et du préfet maritime
- > conseil auprès des usagers du port et commandants de navires
- > conseil nautique auprès des bureaux d'études et des services du port (concessionnaire, exploitant d'installation portuaire ou autorité portuaire)
- > prescriptions pour l'organisation de manifestations sur le port, aussi bien sur le plan d'eau qu'à terre dans les limites du port
- > mesures à prendre en cas de sinistre à un navire dans l'attente de l'arrivée du commandant des opérations de secours (C. transports, art. R5331-19)
- > autorisation de travaux de réparation à chaud à bord des navires stationnant à des postes destinés à la réparation navale, au titre du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes

## 1.4. Les différents régimes de gestion portuaire

En France métropolitaine et outre-mer, on peut distinguer deux grandes catégories de port maritime : les **grands ports maritimes** (11 GPM) et les **ports décentralisés** (532 ports décentralisés dont 30 ports régionaux en Bretagne).

### 1.4.1. Les grands ports maritimes (GPM)

Les grands ports maritimes (GPM) sont le fruit de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Les GPM sont qualifiés comme tels en raison d'une importance particulière au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire. Leur création relève de l'État qui « *peut créer, par décret en Conseil d'État, un **établissement public** de l'État appelé " grand port maritime " » (C. transports, art. L5312-1).*

---

<sup>4</sup> Directive n° 2000/59/CE du 27 nov. 2000 relative aux installations portuaires de réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison, JOUE L 332 du 28 déc. 2000

Ainsi, en France on compte 12 ports maritimes d'État :

- > 11 GPM : Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux, Rouen, La Rochelle et le « Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine »<sup>5</sup> (résultant de la fusion des établissements du Havre, de Rouen et de Paris) ;
- > un port d'intérêt national pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

### 1.4.2. Les ports décentralisés

Les ports décentralisés sont issus de trois réformes successives :

1. La **loi du 22 juillet 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État**<sup>6</sup> : elle confie la gestion des ports considérés comme d'importance secondaire pour l'économie nationale aux communes et aux départements (532 ports secondaires). Toutefois, seule la gestion du port leur est confiée, l'État en reste propriétaire.

2. La **loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales**<sup>7</sup> : elle permet aux collectivités territoriales et à leurs groupements de demander à l'État d'exercer les compétences en matière d'aménagement, d'entretien et de gestion des ports maritimes d'intérêt national ou contigus à un port militaire (18 ports d'intérêt national). Cette loi permet le basculement de la gestion de ces ports vers les régions.

3. La **loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République**<sup>8</sup>, dite **Loi NOTRe**, et la **circulaire du 6 novembre 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes**<sup>9</sup> : elles organisent le possible transfert de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion de tous les ports relevant des départements ou de groupements dont les départements sont membres (établissement public, EPCI) aux autres collectivités territoriales (Région, commune) ou leurs groupements (établissement public, EPCI). Ceci concerne aussi bien les ports de commerce, de pêche et/ou de plaisance. À ce titre, la région Bretagne s'est vu transférer la propriété de 22 ports.

Globalement, les régions ont largement bénéficié de ce transfert dont les modalités ont été déterminées par convention entre l'État et la Région. Cette nouvelle répartition des compétences des collectivités territoriales en matière portuaire a été codifiée au sein du Code des transports aux articles L5314-1 à 13 ; la Région est ainsi compétente pour créer, aménager et exploiter les **ports maritimes de commerce** et dispose d'une compétence pour aménager et exploiter les **ports maritimes de pêche** qui lui sont transférés (C. transports, art. L5314-1).

Enfin, depuis une **loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports**<sup>10</sup>, est prévu la possibilité de créer des sociétés portuaires, c'est-à-dire des sociétés chargées de la gestion de port dont les actionnaires sont des personnes publiques (art. 35 de la loi). C'est ce qu'a mis en place le port de Brest en créant le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Société Portuaire Brest-Bretagne (SPBB) composée à 51 % de la Région Bretagne, à 39 % CCIMBO et à 10 % de la métropole de Brest. La Région Bretagne reste propriétaire du port et son exploitation est transférée à la SPBB qui devient alors gestionnaire du port.

---

<sup>5</sup> Décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, JO n°0116 du 20 mai 2021

<sup>6</sup> Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, JO du 23 juillet 1983

<sup>7</sup> Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, JO n°190 du 17 août 2004

<sup>8</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, JO n°0182 du 8 août 2015

<sup>9</sup> Circulaire du 6 novembre 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, BO 2015-21 du 25 novembre 2015

<sup>10</sup> Loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, JO n°5 du 6 janvier 2006

C'est ainsi la SPBB qui se charge d'exploiter et de proposer des outils et services portuaires. L'AP est ici partagée entre le Président de la SPBB et la Région en tant que propriétaire. C'est ce qu'on appelle la sociétisation des ports, c'est-à-dire la délégation de l'ensemble de la gestion du port à une société publique (SPBB pour Brest) ou privée (Edeis pour Saint-Malo et Cancale).

## 1.5. Les règlements de pouvoir de police générale

Les **pouvoirs de police portuaire** sont des pouvoirs de police spécifiques aux ports maritimes (cf. paragraphe 2 - Les autorités détenant un pouvoir de police). L'exercice de ces pouvoirs contribue au bon fonctionnement des activités portuaires et à la protection des installations. C'est le titre III (Police des ports maritimes), du livre III (Les ports maritimes) de la cinquième partie (Transport et navigation maritimes) du Code des transports qui en définit les modalités d'exercice. Ainsi, c'est l'État qui va fixer les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires (C. transports, art. L5331-2).

Concrètement, les **règlements généraux de pouvoir de police** applicables aux ports de commerce, de pêche et de plaisance (C. transports, art. L5331-2) régissent les pouvoirs de police.

Aussi, dans chaque port des **règlements particuliers de police** peuvent compléter les règlements généraux de police. Les dispositions particulières du présent règlement complètent et précisent celles du Règlement Général de Police Portuaire (RGPP). Par exemple, le règlement particulier du port peut fixer des règles d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants (C. transports, art. R5333-6), peut préciser les conditions dans lesquelles le stationnement et le mouillage des ancres sont autorisés dans le port (C. transports, art. R5333-9), les conditions de stationnement (C. transports, art. R5333-25), etc.

C'est également l'État qui fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses à travers le Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses, dit "RPM", qui est annexé à l'arrêté 18 juillet 2000 (Modifié en dernier lieu par l'arrêté du 7 février 2022<sup>11</sup>).

## 2. Les autorités détenant un pouvoir de police

La répartition des différents pouvoirs de police et de sécurité entre l'État et les autres autorités est régie par les articles L5331-2 à L5331-10 du Code des transports. Il s'agit dans cette deuxième section d'analyser la répartition des pouvoirs et les responsabilités afférentes entre l'AP, l'AI3P, l'État et le maire.

### 2.1. Les pouvoirs de l'Autorité Portuaire (AP)

Les pouvoirs attribués à l'AP sont listés à l'article L5331-7 du Code des transports selon lequel l'AP exerce la police de l'exploitation du port et la police de la conservation du domaine public portuaire.

#### 2.1.1. La police d'exploitation

La police de l'exploitation du port comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. **Ce pouvoir de police donne lieu à la rédaction et l'application du règlement d'exploitation locale.** Concrètement, la police d'exploitation consiste à :

- > faire appliquer le Règlement Général de Police Portuaire (RGPP), le règlement particulier de police et les différentes réglementations sur les terre-pleins de la zone portuaire ;
- > s'assurer que le capitaine ou son représentant effectue les déclarations d'entrée et de sortie du port ;

---

<sup>11</sup> Arrêté du 7 février 2022 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, JO n°0043 du 20 février 2022

- > s'assurer du respect des règles d'amarrage des navires ;
- > constater et relever les infractions en application du Chapitre VI : Sanctions administratives et dispositions pénales (Art. L5336-1 à L5336-17) du Code des transports ;
- > transmettre les procès-verbaux d'infraction à l'autorité administrative et/ou judiciaire ;
- > constater les occupations sans titre.

### 2.1.2. La police de conservation du domaine public portuaire

Le rôle d'AP, tenu par la Région, impose également la charge de la conservation du domaine public. De cette façon, l'AP est tenue d'assurer la propreté et la conservation des ouvrages ainsi que d'autoriser et contrôler les travaux sur les quais et terre-pleins. La police de conservation du domaine public consiste concrètement à :

- > s'assurer que les navires soient maintenus en bon état d'entretien, de navigabilité, de flottabilité et de sécurité ;
- > s'assurer que les navires et bateaux ne causent à aucun moment et en aucune circonstance, des dommages aux ouvrages portuaires, aux autres navires, à l'environnement et ne gênent pas l'exploitation du port ;
- > effectuer une mise en demeure du propriétaire ou de la personne qui a en charge le navire ou bateau afin de faire cesser tout manquement à ces obligations ;
- > prendre des mesures conservatoires nécessaires en cas de manquement ;
- > constater toute dégradation des ouvrages du port ;
- > autoriser et faire respecter les prescriptions et mesures à prendre dans l'exécution des travaux dans le port (carénage, etc.) afin d'en limiter les nuisances (bruit, vapeurs toxiques, odeurs, poussières, etc.) ;
- > veiller au respect des règles de stockage des matériels, équipements telles que définies dans le règlement particulier de police de chaque port ;
- > veiller au respect des règles de circulation et de stationnement des véhicules et des piétons dans la zone portuaire, telles que définies dans le règlement général de chaque port ;
- > effectuer une procédure de contravention de grande voirie si nécessaire ;
- > transmettre les procès-verbaux d'infraction à l'autorité administrative et/ou judiciaire.

## 2.2. Les pouvoirs de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P)

### 2.2.1. La police du plan d'eau

L'AI3P est en charge de la police du plan d'eau, c'est-à-dire de l'organisation des entrées, sorties et des mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. Néanmoins, n'ayant pas la qualité d'AP, **l'AI3P ne peut autoriser l'entrée d'un navire dans les limites administratives du port sans l'accord de l'AP** (C. transports, art. L5334-1). Toutefois, le pouvoir de police du plan d'eau donne à l'AI3P de grandes prérogatives en matière de sécurité.

Dans le cadre de la police du plan d'eau, et indépendamment des pouvoirs dont elle dispose pour autoriser les entrées et les sorties sur le plan d'eau, l'AI3P peut ainsi subordonner l'accès au plan d'eau à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. En cas d'accident par un navire, la réparation des dommages peut être demandée au propriétaire, à l'armateur, à l'exploitant, ou en cas de défaut de police du plan d'eau, au gestionnaire du port (C. transports, art. L5334-3).

L'AI3P peut également autoriser l'accès au port en cas de force majeure, pour des raisons impératives de sécurité, 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 en difficulté pour assurer la sécurité de son entrée au port (C. transports, art. L5334-4).

Aussi, si le maire exerce son pouvoir de police générale sur tout le territoire de sa commune et, pour les communes riveraines de la mer, sur le rivage de la mer jusqu'à la limite des eaux (CGCT, art. L2212-3), son pouvoir ne peut empiéter sur celui de l'AI3P.

## 2.2.2. La police des marchandises dangereuses

En droit international, le Code IMDG (The International Maritime Dangerous Goods)<sup>12</sup> classe les marchandises dangereuses en neuf catégories au rang duquel figure notamment les matières et objets explosibles, les gaz, les liquides et matières solides inflammables, les matières toxiques et matières infectieuses, les matières radioactives, etc. Ce classement a ensuite été repris par le droit français dans le Règlement pour le transport des marchandises dangereuses (RPM)<sup>13</sup>.

Au regard de ces marchandises, l'article L5331-2 du Code des transports précise qu'il revient à l'État de « [fixer] 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'AI3P, qui est l'autorité administrative pour les ports de commerce et/ou TMD, doit, en tant que représentant de l'État, faire respecter le RPM et le règlement local du port qui définissent les obligations en la matière.

Ainsi, l'AI3P peut dresser une contravention si :

- > les règles de transbordement et de manutention ne sont pas respectées ;
- > l'entreposage des matières dangereuses ne respecte ni le RPM ni le règlement local du port ;
- > la nature de la marchandise transportée n'a pas été correctement renseignée au capitaine du navire, au maître de port ou encore au commissionnaire expéditeur ;
- > l'étiquetage réglementaire n'est pas respecté.

Pour les ports ayant un ou des terminaux recevant des marchandises dangereuses, une étude de danger connue et validée par le préfet est obligatoire.

## 2.3. Les pouvoirs de police spéciaux

### 2.3.1. La police des eaux

La police des eaux correspond aux activités de contrôle de la protection et de la qualité de l'eau et a pour objectif l'application des lois concernant cette même ressource.

Au titre du Code des transports, l'État est responsable de la police des eaux (art. L5331-4). Le régime de cette police est régi au sein du Code de l'environnement dont l'article L211-5 dispose que :

- > le **préfet et le maire intéressés doivent être informés**, dans les meilleurs délais par toute personne qui en a connaissance, de tout incident ou accident présentant un danger pour la sécurité civile, la qualité, la circulation ou la conservation des eaux ;
- > **l'autorité administrative compétente peut mettre en demeure** « la personne à l'origine de l'incident ou de l'accident et l'exploitant ou, s'il n'existe pas d'exploitant, le propriétaire » **de prendre les mesures nécessaires** pour mettre fin au dommage constaté ou en circonscrire la gravité et, notamment, les analyses à effectuer ;
- > en cas de carence, et s'il y a un risque de pollution ou de destruction du milieu naturel, ou encore pour la santé publique et l'alimentation en eau potable, le **préfet peut prendre ou faire exécuter les mesures nécessaires** aux frais et risques des personnes responsables.

---

<sup>12</sup> The International Maritime Dangerous Goods Code (Code IMDG), Résolution A. 716(17), 6 nov. 1991

<sup>13</sup> Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, dit « RPM », Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, version consolidée au 21 fév. 2022

Le **préfet et le maire intéressés informent les populations** par tous les moyens appropriés des circonstances de l'incident ou de l'accident, de ses effets prévisibles et des mesures prises pour y remédier.

### 2.3.2. La police de grande voirie

La police de grande voirie a pour but de sanctionner les contraventions de grande voirie caractérisées par tout manquement aux dispositions du « Chapitre V : Conservation du domaine public », « Chapitre VII : Police de la grande voirie » et aux dispositions réglementant l'utilisation du domaine public, notamment celles relatives aux occupations sans titre (C. transports, art. L5337-1).

Concrètement, les contraventions de grande voirie (CGV) répriment les **atteintes à l'intégrité matérielle, physique des dépendances du domaine public** (CG3P, art. L2132-3 et 4) et les **atteintes aux servitudes de protection ou de conservation** du domaine (CG3P, art. L2132-15).

La police de grande voirie implique l'intervention, au titre de la conservation du domaine public portuaire, d'agents afin de constater les infractions relatives à l'usage et l'occupation du domaine public portuaire. Selon l'article L.5337-2 du Code des transports, les agents assermentés pour dresser un procès-verbal de CGV sont :

- > les officiers de port et officiers de port adjoints
- > les surveillants de port mentionnés à l'article L. 5331-13
- > les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 5331-14 pour ce qui concerne la police de l'exploitation et de la conservation
- > les agents du ministère chargé des ports maritimes assermentés à cet effet devant le tribunal judiciaire
- > les agents des collectivités territoriales et de leurs groupements assermentés à cet effet devant le tribunal judiciaire
- > les officiers et agents de police judiciaire

En raison du principe selon lequel l'exercice d'un pouvoir de police ne peut se déléguer par voie contractuelle, les concessionnaires ne disposent d'aucun pouvoir de police et ce, dans quelque domaine que ce soit.

Au titre de la répression des CGV, le préfet dispose d'une compétence exclusive pour poursuivre et en a l'obligation<sup>14</sup>. Concrètement, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal de CGV dans un délai de dix jours à la suite de sa rédaction (C. de justice administrative, art. L774-2). La jurisprudence estime toutefois qu'il ne s'agit pas d'une formalité substantielle et que le non-respect de cette prescription n'est susceptible d'entraîner l'irrégularité de la procédure que si le vice de forme porte atteinte aux droits de la défense<sup>15</sup>.

### 2.3.3. La police des ICPE

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Une ICPE est soumise à de nombreuses réglementations de prévention des risques environnementaux, notamment en termes d'autorisation.

---

<sup>14</sup> CE, 6 fév. 1981, n° 18513, Association de défense des sites de la forêt de Fouesnant

<sup>15</sup> CE, 10 oct. 2012, n° 338756, Établissement public Voies Navigables de France

\* cf. Annexe I, Partie 2 de la Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil, *JOUE* L 197/1, 24 juillet 2012

Pour le port de Brest, on peut par exemple citer quelques établissements déclarants des rejets et transferts de polluants :

- > La Compagnie des gaz de pétrole Primagaz (Commerce de gros) de combustibles et de produits annexes), classé Seveso seuil haut
- > Bunge France (Fabrication d'huiles et graisses brutes)
- > Naval Group (construction de navires et de structures flottantes)

Pour le port de Lorient, on peut citer :

- > Dépôt pétrolier de Lorient Seignelay (Entreposage et stockage non frigorifique), classé Seveso seuil haut
- > Halieutis (Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques)

Pour Saint-Malo :

- > LSB France (Commerce de gros de bois et de matériaux de construction)
- > Timac agro SA (QI) (Fabrication de produits azotés et d'engrais)

Le statut Seveso impose de nouvelles exigences aux établissements afin de prévenir et de mieux gérer les accidents majeurs impliquant des produits chimiques dangereux, tels que le nitrate d'ammonium, le nitrate de potassium, le pentoxyde d'arsenic, brome, chlore, etc.\*

Le pouvoir de police des ICPE relève du **préfet de département** au titre du Code de l'environnement (art. L512-6-1 à L514-5). Le préfet peut autoriser ou refuser une autorisation de fonctionnement d'une installation, réglementer, contrôler et sanctionner les installations en cas de non-respect des réglementations. Ainsi, il peut notamment :

- > faire des prescriptions de réhabilitation plus contraignantes permettant un usage du site cohérent avec ces documents d'urbanisme ;
- > mettre l'exploitant en demeure de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître les dangers ou les inconvénients constatés ;
- > mettre en demeure l'exploitant de procéder à la mise à l'arrêt définitif de l'installation ;
- > assortir l'enregistrement d'une installation de prescriptions particulières complétant ou renforçant les prescriptions générales applicables à cette dernière ;
- > imposer, par arrêté complémentaire, toutes prescriptions nécessaires ;
- > prescrire la réalisation des évaluations et la mise en œuvre des remèdes que rendent nécessaires soit les conséquences d'un accident ou incident survenu dans l'installation, soit les conséquences entraînées par l'inobservation des conditions imposées en application du présent titre, soit tout autre danger ou inconvénient portant ou menaçant de porter atteinte aux différents intérêts.

### 2.3.4. La police de la signalisation maritime

Bien qu'incorporées au Code des transports, les dispositions relatives à la police de la signalisation maritime ne sont pas spécifiques au domaine portuaire puisqu'elles s'appliquent également en mer. La signalisation maritime consiste, en fonction du volume et de la nature de trafic ainsi que du degré de risque, à identifier les routes de navigation maritime et à marquer les dangers. Elle se compose d'aides à la navigation visuelles, sonores ou radioélectriques conformes aux conventions internationales et tenant compte des recommandations internationales en vigueur (C. transports, art. L5242-20-1).

En l'espèce, l'article L5242-20-2 du Code des transports précise que c'est l'**État** qui :

- > prescrit les mesures de signalisation maritime, en particulier d'établissement, de modification ou de suppression de tous dispositifs d'aides à la navigation, y compris celles rendues nécessaires par une activité ou celles établies à la demande d'un opérateur économique ;
- > est responsable de la police de la signalisation maritime, y compris la suppression ou la modification de dispositifs de nature à créer une confusion avec les aides à la navigation maritime ou un risque pour la navigation.

En vertu de ce pouvoir, l'État supporte en conséquence les frais relatifs à l'entretien des équipements de signalisation.

### 2.3.5. La police de la sûreté

La sûreté portuaire a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les ports et les installations portuaires. Elle impose à tous les ports et à toutes les installations portuaires la réalisation d'une **évaluation de sûreté** (C. transports, art. L5332-1 A) puis l'établissement d'un **plan de sûreté** (C. transports, art. L5332-5). La zone portuaire de sûreté comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres intéressant la sûreté des opérations portuaires (C. transports, art. L5332-1).

Au titre de ce pouvoir de sûreté, l'**AP** élabore le plan de sûreté portuaire valable cinq ans. Aussi, elle définit et met en œuvre les mesures de sûreté dans les emprises terrestres qui n'appartiennent pas à une installation portuaire et coordonne la définition et la mise en œuvre des mesures concernant les installations portuaires. **L'AP a ainsi la charge de coordonner les plans de sûreté et les mesures de sûreté des exploitants des installations portuaires.** Elle doit, en conséquence, prendre les mesures de sa compétence décrites dans le plan de sûreté. Enfin, l'AP désigne également un ASP (agent de sûreté portuaire) après agrément du préfet. Pour les différents ports régionaux, c'est le chargé « sécurité et sûreté portuaire », un agent rattaché à la Direction des Ports qui exerce cette mission.

Le préfet de département délimite à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, les zones d'accès restreint<sup>16</sup> où peut s'exercer le droit de visite aux fins d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent. Ce droit de visite peut également s'exercer sur tout navire à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté. Elle peut également enjoindre à l'AI3P d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants dans la zone portuaire de sûreté ainsi que d'ordonner l'expulsion des navires, bateaux ou autres engins flottants de la zone.

Les **officiers de police judiciaire** et, sur ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du Code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires.

## 2.4. Le pouvoir de police générale du maire

En vertu du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le maire dispose de pouvoirs de police générale afin d'**assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques** sur l'ensemble de son territoire (CGCT, art. L2212-2), y compris dans les ports maritimes. C'est un pouvoir qu'il détient en propre et qu'il ne peut en aucun cas déléguer.

Le pouvoir de police du maire ne peut être écarté en cas de pollution que pour deux raisons :

- > lorsque les conséquences d'un accident dépassent les limites ou la capacité de la commune ;
- > lorsque le maire après une mise en demeure du préfet n'a pas pris les mesures nécessaires.

### 2.4.1. Complémentarité des pouvoirs de police

L'existence des polices spéciales réparties entre l'État et la Région selon les ports, n'exclut nullement l'intervention du maire au titre de ses pouvoirs de police générale. En effet, la compétence du maire en matière de prévention et de lutte contre les accidents et les pollutions de toute nature s'exerce sur tout le territoire communal, a fortiori lorsque la Région a délégué ou a concédé l'exploitation du port à la commune. **Réciproquement, le pouvoir de police générale du maire ne fait pas obstacle aux polices spéciales qui relèvent des autorités administratives ou portuaires.**

---

<sup>16</sup> C. transports, art. R5332-34

En effet, les pouvoirs de police générale et spéciale bien que différents sont complémentaires :

- > Le **pouvoir de police générale** est un pouvoir confié, dans une circonscription territoriale donnée, à une autorité administrative qui peut l'exercer afin d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques, qui concerne tous les administrés.
- > Le **pouvoir de police spéciale** est un pouvoir confié à des autorités déterminées et par des textes spécifiques concernant un domaine particulier d'activité ou visant des buts autres que ceux de la police générale.

Exemple permettant d'illustrer cette complémentarité :

- > Dans le cas d'un très grand incendie à bord d'un navire situé dans un port : la loi confère au maire, en matière de police de la sécurité publique, le pouvoir d'organiser la lutte contre les incendies (CGCT, art. L2212-2 5°)
- > L'article L5331-8 Code des transports confère également :
  - + à l'AP des pouvoirs en matière de conservation du domaine public qui lui permet d'ordonner des manœuvres, prescrire des accostages, des instructions pour l'entrée, la sortie et le stationnement des navires dans le port
  - + à l'AI3P des pouvoirs en matière police du plan d'eau qui lui permettent d'organiser les mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants

#### 2.4.2. Implication en matière d'intervention et de répartition des rôles

Le maire dispose d'un rôle important en matière de prévention et de lutte contre les pollutions sur son territoire communal, tant sur les parties terrestres que sur le plan d'eau dans la limite de 300 m à compter de la limite des eaux (CGCT, art. L2213-23). Toutefois, les attributions du maire peuvent être limitées par celles conférées à l'AP et l'AI3P exercées sur le territoire de la commune mais dans l'enceinte portuaire. Le maire ne doit donc pas empiéter sur les attributions de ces autorités.

Concernant les ports dont l'exploitation est déléguée à la commune, le maire conserve son pouvoir de police générale. Néanmoins, dans la mesure où l'AP et l'AI3P sont la Région, son rôle n'ira pas au-delà de ce qui est défini par le CGCT.

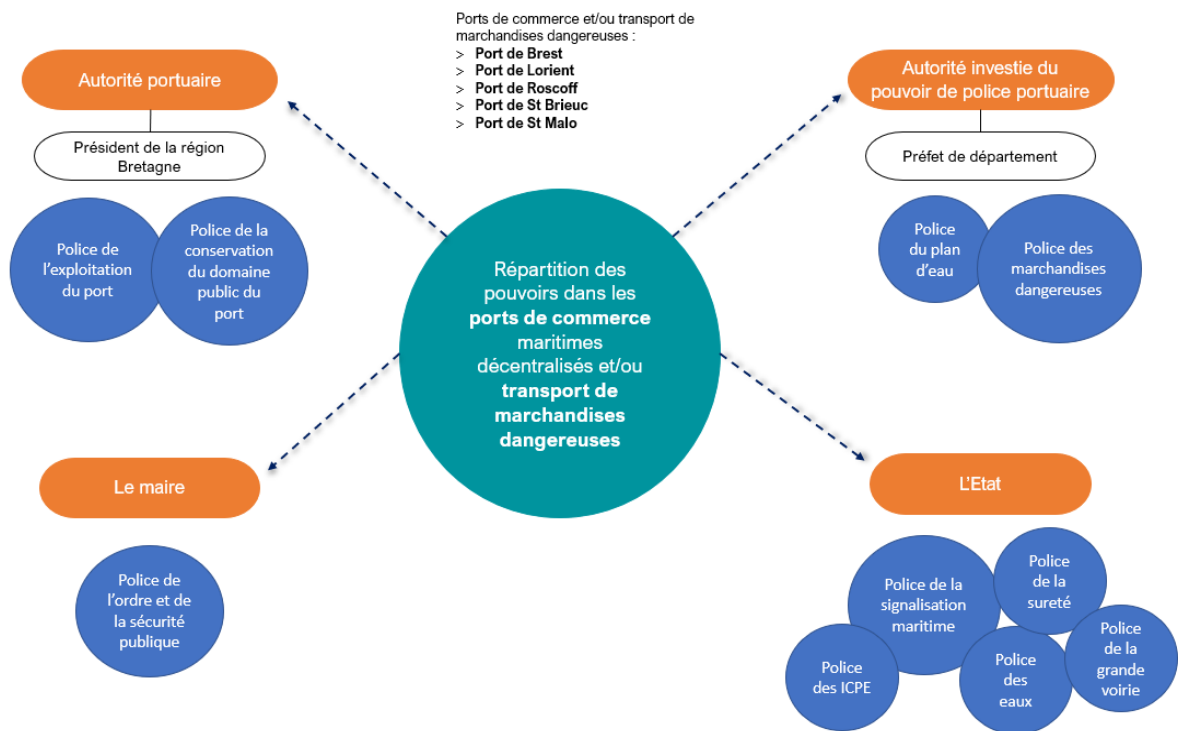
Enfin, à l'intérieur des limites administratives du port, c'est l'officier de port, s'il y en a un, ou la personne détenant l'assermentation « surveillant de port » (donc détenant l'AI3P) qui devra mettre en œuvre les premières mesures d'urgence et cela jusqu'à l'arrivée du Directeur des Opérations de Secours (DOS), à savoir dans le cadre des pollutions de petite et moyenne ampleurs, le maire, et pour les pollutions d'ampleur plus importante, le préfet. Ensuite, les agents assermentés portuaires devront prêter concours aux actions menées par le DOS.

# SCHÉMAS DE SYNTHÈSE

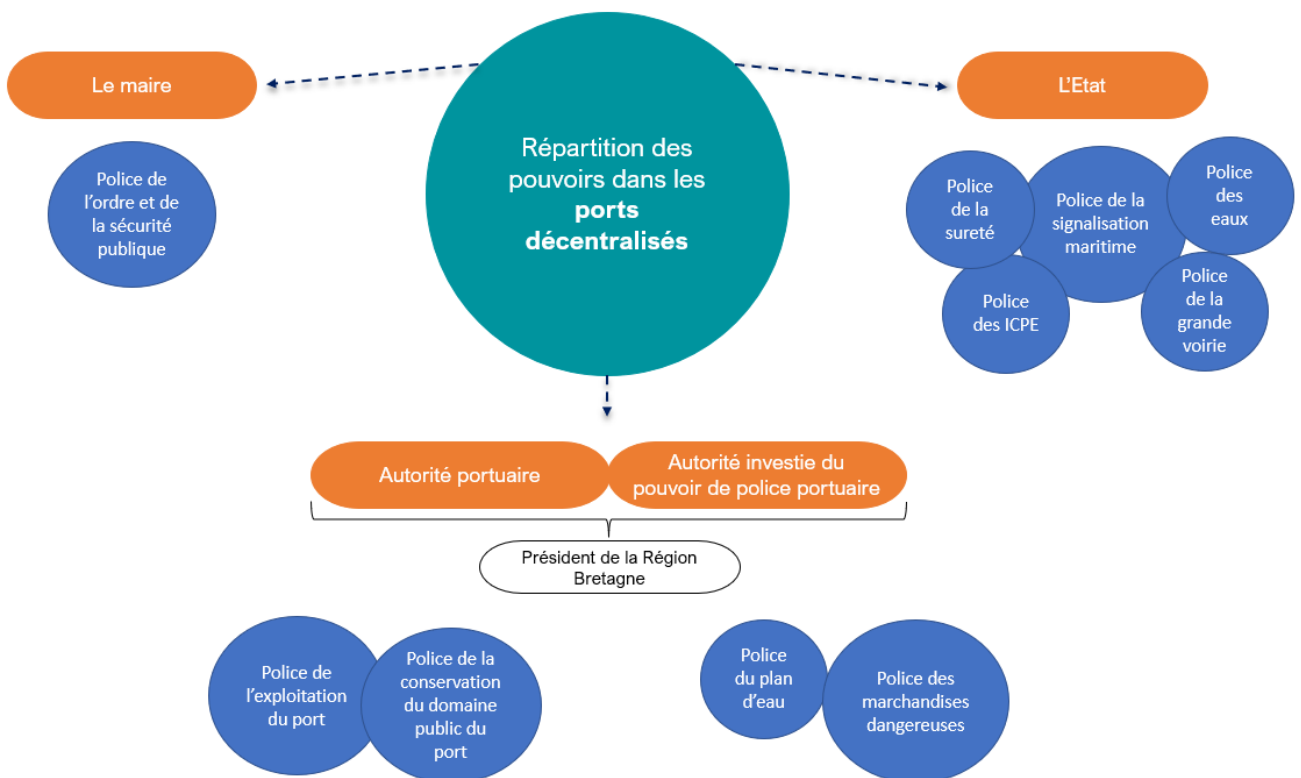
## Les différents pouvoirs de police s'exerçant dans les ports

	Les pouvoirs de police	Concrètement	Autorité compétente	Sources légales
<b>Les pouvoirs de police propres aux ports maritimes</b>	Police de l'exploitation du port	Attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins	AP	Article L5331-7 du Code des transports
	Police de conservation du domaine public du port	Information, ordonner des manœuvres, prescrire des accostages, instructions pour l'entrée, la sortie et le stationnement des navires dans le port		
	Police du plan d'eau	Organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants	AI3P	Article L5331-8 du Code des transports
	Police des marchandises dangereuses	Application de la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses		
<b>Les pouvoirs de police spéciale</b>	Police des eaux	Activités d'instruction et de contrôle de la protection et de la qualité de l'eau	État	Article L5331-4 du Code des transports Article L211-5 du Code de l'environnement
	Police de grande voirie	Sanctionner les atteintes à l'intégrité matérielle, physique des dépendances du domaine public	État	Article L5337-1 du Code des transports
	Police des ICPE	Proposition de l'inspection des installations classées	État	Article L171-8 du Code de l'environnement
	Police de la signalisation maritime	Sécurité de la navigation maritime Identifier les routes de navigation maritime et à marquer les dangers.	État	Article L5331-4 du Code des transports Article L5242-20-1 et suivant
	Police de la sûreté	Évaluations de la sûreté portuaire et des installations portuaire, établissement d'un plan de sûreté portuaire	État AP	Article L5331-2 et L5332-1 A du Code des transports Article L5332-5 du Code des transports
<b>La police générale du maire</b>	Police générale du maire	Lutte contre les incendies	Maire	Article L2212-2 du CGCT

## La répartition des pouvoirs dans les ports décentralisés de commerce et/ou TMD



## La répartition des pouvoirs dans les autres ports régionaux



# PARTIE 2 : LES DIFFÉRENTS TYPES DE RESPONSABILITÉ ET EXONÉRATION POUVANT ÊTRE RETENUS DANS L'ENCEINTES DES PORTS RÉGIONAUX

## 1. Quelles responsabilités ?

La responsabilité est l'obligation, pour une personne, de répondre de certains actes qu'elle a commis. Il existe trois types de responsabilité : la responsabilité civile, la responsabilité administrative et la responsabilité pénale.

### 1.1. La responsabilité civile

La responsabilité civile d'une personne peut être engagée lorsque la transgression d'une norme a causé un dommage à un tiers. Elle a donc pour fonction de réparer un dommage causé.

C'est le cas du gestionnaire d'un outillage public portuaire (un manutentionnaire) qui heurte un usager du port (un marin) et le blesse grièvement. Ici, le manutentionnaire a manqué à son devoir de vigilance dans l'exercice de sa mission ce qui l'oblige à devoir réparer le préjudice causé à la victime.

La responsabilité civile peut se diviser en deux sous-catégories : la responsabilité civile extracontractuelle et la responsabilité civile contractuelle. Toutefois, en vertu du principe du non-cumul des responsabilités, la victime d'un dommage issu d'un contrat n'aura pas d'autre choix que d'agir sur le terrain de la responsabilité contractuelle.

#### 1.1.1. La responsabilité civile extracontractuelle

La responsabilité civile extracontractuelle est fondée sur l'article 1240 du Code civil selon lequel « *tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». La responsabilité civile extracontractuelle d'une personne est donc engagée lorsque celle-ci a manqué au devoir général de diligence incombant à tous ; même la faute légère oblige son auteur à la réparer.

C'est le cas d'un défaut d'entretien d'un outillage public (une grue par exemple) par l'AP qui cause un dommage à un navire amarré dans le port. Le propriétaire de la grue, ici l'AP, doit réparer les dommages qu'elle a causé à autrui, ici le propriétaire du navire. Le devoir général de diligence qui incombait à l'AP était d'entretenir correctement la grue afin que celle-ci ne cause aucun dommage à quiconque.

La responsabilité civile extracontractuelle peut être fondée sur une **faute**, un **risque** ou une **garantie**. Aussi, l'engagement de la responsabilité extracontractuelle d'une personne suppose la réunion de trois conditions :

- > Un **fait générateur** : une faute, un risque ou une garantie
- > Un **dommage** : le dommage doit être certain, direct et légitime
- > Un **lien de causalité** entre le fait générateur et le dommage

Plusieurs **faits générateurs** peuvent ainsi engager la responsabilité extracontractuelle d'une personne :

- > **Le fait personnel**, c'est-à-dire la faute (C. civ., art. 1240 et 1241) :
  - ⇒ Cas de la responsabilité de l'AP pour avoir donné de mauvaises indications pour l'amarrage d'un navire dans le port, faute ayant provoqué des dommages au navire ou au quai.
- > **Le fait des choses dont on a la garde** (C. civ., art. 1242 al. 1<sup>er</sup>) : La responsabilité du fait des choses implique la réunion de quatre conditions cumulatives
  - + un **dommage** : préjudice corporel, matériel, moral, perte de chance c'est-à-dire la disparition d'une éventualité favorable, d'une occasion de tenter quelque chose ou un préjudice par ricochet ;
  - + une **chose** : par principe, toute chose peut être source de responsabilité, à l'exception de celles citées à l'article 1242 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil (choses communes, sans maître, celles régies par un régime spécial et le corps humain) ;
  - + **fait actif de la chose** : c'est le lien de causalité entre la chose et le dommage c'est-à-dire que la chose doit être l'instrument du dommage ;
  - + **gardien de la chose** : le propriétaire ou le détenteur de la chose lors de la réalisation du dommage
    - ⇒ Cas de la responsabilité de l'AP en raison des dommages causés par la grue qui lui appartient (exemple précité).
- > **Le fait d'autrui**, responsabilité des commettants du fait de leurs préposés (C. civ., art. 1242 al. 5) et, plus généralement, à la charge de ceux qui ont la garde d'autrui (C. civ., art. 1242, al. 1er)
  - + **la garde** : responsabilité qui suppose un certain pouvoir de direction et de contrôle sur la personne à l'origine du dommage ;
  - + **la faute** : le « gardé » doit avoir commis une faute, un simple fait causal ne suffit pas.
    - ⇒ Cas de la responsabilité de l'AP au titre des faits commis par ses agents dans l'enceinte portuaire.

Il existe par ailleurs plusieurs **régimes spéciaux de responsabilité** et notamment :

- > La **responsabilité du dommage causé par la ruine d'un bâtiment** (C. civ., art. 1244) :
  - + **bâtiment** : elle ne s'applique que si le dommage a été causé par une construction, c'est-à-dire un ouvrage fait par la main de l'Homme. Pour les autres immeubles, il faut se tourner vers la responsabilité générale du fait des choses ;
  - + **ruine du bâtiment** : il faut entendre par là la dégradation de toute partie de la construction ou de tout élément mobilier ou immobilier qui y est incorporé de façon indissoluble, il faut nécessairement qu'il y ait chute de matériaux ;
  - + **origine de la ruine** : défaut d'entretien ou par l'effet d'un vice de construction qui doivent être prouvés par la victime ;
    - ⇒ Cas de la responsabilité de l'AP des dommages physiques ou matériels que peut causer la ruine d'un bâtiment du port
- > La **responsabilité du fait des produits défectueux** (C. civ., art. 1245 s.) ;
  - ⇒ Cas de la responsabilité du producteur ou du fabricant d'un bien de réparer le dommage causé par ce dernier n'offrant pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre par celui-ci.
- > La **responsabilité pour préjudice écologique** (C. civ., art. 1246 s.) ;
  - ⇒ Cas de la responsabilité de l'armateur d'un navire pour avoir, suite à une pollution issue de son navire, porté atteinte de façon significative à l'environnement.
- > La **responsabilité en matière d'accident de la circulation** ;
  - ⇒ Cas de la responsabilité de l'AP pour des dommages résultant d'un accident impliquant un véhicule appartenant à cette même autorité dans l'enceinte portuaire

### 1.1.2. La responsabilité civile contractuelle

La responsabilité civile contractuelle peut être engagée en cas de dommage subi par une partie lors de l'inexécution d'un contrat : « *La partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté, ou l'a été imparfaitement, peut : [...] demander réparation des conséquences de l'inexécution* » (article 1217 du Code civil). Aussi, afin d'engager la responsabilité contractuelle, le créancier doit préalablement mettre en demeure son débiteur d'exécuter son obligation (C. civ. art. 1231). Si la mise en demeure est infructueuse, le créancier pourra contraindre son débiteur à l'exécution forcée de l'obligation, sous certaines conditions. Dans le cas où celle-ci ne peut être obtenue, il pourra demander des dommages-intérêts afin de réparer son préjudice issu de l'inexécution du contrat.

C'est le cas de l'AP qui pourra voir sa responsabilité contractuelle engagée si, dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire de marchandises, des dommages sont causés à celles-ci du fait de l'utilisation des outillages de manutention ou des moyens de stockage par exemple. L'AP sera tenue de réparer les dommages causés à la marchandise.

Au même titre que pour la responsabilité extracontractuelle, l'engagement de la responsabilité contractuelle suppose la réunion de trois conditions :

- > un **fait générateur** : on distingue deux types d'obligation :
  - + Obligation de moyens : la violation de l'obligation doit être fautive pour engager la responsabilité du débiteur.
  - + Obligation de résultat : il suffit de prouver que le résultat auquel le débiteur s'était engagé n'a pas été atteint pour engager sa responsabilité.
- > un **dommage** : il doit être certain, direct et légitime
- > un **lien de causalité** entre le fait générateur et le dommage

Si on reprend l'exemple précédent : nous sommes en présence d'un contrat avec une obligation de moyen pour l'AP de décharger/charger ou stocker la marchandise. Dans l'hypothèse, où la marchandise est abimée lors de ces opérations, il pourra être considéré que l'AP (le débiteur de l'obligation) n'a pas correctement exécuté le contrat. Par conséquent, le propriétaire de la marchandise (le créancier de l'obligation) aura seulement à prouver que le débiteur n'a pas atteint le résultat promis pour demander réparation au titre de l'inexécution du contrat. Le juge devra alors statuer, en fonction des éléments de preuve, de la non-exécution du contrat.

## 1.2. La responsabilité administrative

La responsabilité administrative a pour fonction de réparer les dommages issus de l'activité des personnes publiques, c'est-à-dire de l'État et/ou de son administration ainsi que des collectivités locales. La responsabilité administrative peut donc s'entendre comme l'obligation pour l'administration de réparer le dommage qu'elle cause à autrui. Cette dernière peut par conséquent être assimilée à une responsabilité civile dans le sens où elle conduit au versement de dommages et intérêts à la victime. Toutefois, elle ne doit pas être confondue avec la responsabilité de droit civil qui s'applique aux personnes privées telle que développée ci-dessus.

Au même titre que pour la responsabilité civile, l'engagement de la responsabilité administrative suppose la réunion de trois conditions :

- > Un **fait générateur** : un acte administratif qu'il soit matériel ou juridique
  - + Fautif
  - + Non fautif
- > Un **dommage** : il doit être certain et évaluable en argent
- > Un **lien de causalité** entre les deux

La responsabilité administrative repose sur deux fondements : la responsabilité pour faute et la responsabilité sans faute.

### 1.2.1. La responsabilité administrative pour faute

La responsabilité pour faute est une responsabilité pécuniaire encourue par les personnes publiques à raison d'une faute présumée ou prouvée née d'une décision, d'un agissement, d'un retard à agir, voire d'une abstention. Contrairement à la responsabilité civile, toute faute de l'administration n'entraîne pas nécessairement une obligation de réparer les dommages causés.

Aussi, en principe, la victime doit apporter la preuve de la faute commise par l'administration mais des présomptions de faute peuvent être instituées par la jurisprudence. Cette présomption part du postulat que certaines activités incombent de fait à l'administration. C'est, par exemple, le cas de l'entretien normal des feux tricolores ou de la maintenance d'un ouvrage public. Ainsi, tout dommage qui résulterait d'un défaut d'entretien d'un ouvrage public implique une présomption de faute de l'administration. Dans ce cas, la charge de la preuve pèse sur l'administration, c'est-à-dire qu'elle devra apporter la preuve qu'elle n'a pas commis de faute. La victime est dispensée d'apporter la preuve d'une faute. Toutefois, il s'agit d'une présomption simple : il suffit par conséquent à l'administration d'en apporter la preuve contraire pour qu'elle tombe.

Dans la majorité des domaines d'action de l'administration, une **faute simple ou légère** (faute d'action, d'omission, d'abstention, retard) suffit à engager sa responsabilité à la condition que la faute soit à l'origine du dommage. Il peut s'agir de la faute d'un agent non grave ou qui ne traduit pas une intention de nuire ou d'une faute de service (mauvais fonctionnement, mauvaise organisation du service). Concrètement, il peut s'agir de l'illégalité d'un acte de l'administration, d'un renseignement erroné, d'un retard abusif, d'un engagement non tenu, du non-respect du droit européen. La notion de faute va être appréciée de façon concrète en fonction de circonstances de lieu et de temps.

En parallèle, la faute lourde est une faute d'une particulière gravité. Ce type de faute est progressivement abandonné par le juge administratif notamment dans le domaine médical, en matière de secours et dans le cadre de l'administration pénitentiaire et fiscale. Toutefois, une **faute lourde** est nécessaire afin d'engager la responsabilité de l'administration notamment pour certains services publics en raison des difficultés d'exercice de l'activité par la personne publique : c'est le cas pour les activités de police, de contrôle de légalité des actes, des activités bancaires ou dans le domaine des renseignements généraux. Le juge va regarder le type d'activité concernée, les effets qu'elle peut engendrer et sa difficulté de mise en œuvre. Il s'agit d'une conciliation entre des intérêts divergents : ceux de l'État et ceux des particuliers.

Enfin, la faute sera jugée illégale dans le cas d'un manquement de l'administration dans son obligation d'agir ou de s'abstenir. Il peut s'agir de la **faute personnelle de l'agent**, notion jurisprudentielle qui consiste :

- > soit en la faute commise par l'agent dans sa vie privé ;
- > soit une faute de l'agent dans l'exercice de ses fonctions si elle révèle une intention de nuire et/ou si la faute est particulièrement grave (faute inexcusable).

L'acte dommageable relève alors d'une personne. Il pourra également s'agir d'une **faute de service** dans le cadre d'un mauvais fonctionnement global du service ou lorsque la faute a été commise par un agent dans l'exercice de ses fonctions. L'acte dommageable est alors impersonnel.

Exemples :

- > Faute simple ou légère : cas d'un défaut d'entretien du quai qui blesse un usager du port
- > Faute lourde : cas de l'autorisation d'entrer dans un port alors que le chenal n'était pas libre et qui provoque de graves dommages au navire autorisé à entrer
- > Faute personnelle de l'agent : cas de dommages occasionnés à un navire à la suite d'un ordre inapproprié donné par un officier de port
- > Faute de service : cas de négligence de la capitainerie dans l'application de la réglementation en matière de transport de matières dangereuses (TMD)

### 1.2.2. La responsabilité administrative sans faute

La responsabilité sans faute de l'administration est une responsabilité pécuniaire des personnes publiques pour laquelle les victimes ont seulement à prouver le lien de causalité entre l'activité de l'administration et le dommage qu'elles ont subi. L'engagement de la responsabilité de l'administration peut être fondée sur :

- > **Le risque** que l'administration fait courir aux administrés ou à ses collaborateurs. Concernant le risque subi par les administrés, il est principalement fondé sur les activités dangereuses. Ainsi, cela peut notamment concerner les activités de travaux publics qui peuvent se dérouler sur le port (réfection de bâtiment) ou bien le transport et/ou la manutention de marchandises dangereuses. Concernant le risque encouru par les collaborateurs de l'administration, il s'agira aussi bien des collaborateurs permanents du service public exposés à certaines situations dangereuses dans l'accomplissement de leur mission que des collaborateurs occasionnels qui prêtent ponctuellement leur concours au service public.

Au titre du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, dit "RPM", annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000, l'expression marchandises dangereuses désigne « les marchandises dangereuses et les marchandises polluantes définies ci-après :

**On entend par marchandises dangereuses :**

- > les marchandises mentionnées dans le code IMDG lorsque transportées en colis
- > les produits chimiques liquides dangereux mentionnés au chapitre 17 du Recueil IBC lorsque transportés en vrac
- > les gaz liquéfiés mentionnés au chapitre 19 du Recueil IGC lorsque transportés en vrac
- > les matières solides appartenant au groupe B du Code IMSBC lorsque transportées en vrac
- > les marchandises dangereuses soumises aux réglementations indiquées à l'article 11-1-2

**On entend par marchandises polluantes :**

- > les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention MARPOL
- > les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention MARPOL

Les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention MARPOL. »

- > **Une rupture d'égalité** devant les charges publiques du fait de l'activité législative ou de l'activité administrative. L'objectif est ici d'indemniser les personnes auxquelles l'intérêt général a imposé un sacrifice financier suffisamment important pour les transformer en victime d'une inégalité devant les charges publiques. Cette responsabilité implique un net avantage pour les victimes puisqu'elles n'ont pas à rapporter la preuve d'une faute dans l'action de l'administration.

Ce régime de responsabilité sans faute a tendance à être élargi par le juge et le législateur dans un souci de protéger au mieux les victimes des faits dommageables provoqués par l'action de la personne publique.

### 1.3. La responsabilité pénale

La responsabilité pénale consiste quant à elle, à répondre juridiquement d'agissements constitutifs d'une infraction pénale (C. pénal, art. 121-1 et s. du). L'engagement de cette responsabilité concerne aussi bien les personnes physiques que morales de droit privé (entreprise, association, syndicat) ou de droit public (collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics), à l'exception de l'État.

La responsabilité pénale, pour être engagée, **suppose la réunion de trois éléments** :

- > Un **élément légal** : une infraction inscrite dans le Code pénal
  - ⇒ **Contravention** : acte puni d'une amende inférieure à 3 000 €
  - ⇒ **Délit** : acte puni d'une amende supérieure à 7 500 € et jusqu'à 10 ans d'emprisonnement
  - ⇒ **Crime** : acte puni de 15 ans d'emprisonnement et la réclusion à perpétuité
- > Un **élément matériel** : matérialité de l'infraction
- > Un **élément moral** : volonté ou non de commettre cette infraction

Exemples d'infractions pénales :

- > **Contravention** :
  - + Le fait, pour un capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou tout autre engin flottant de ne pas obtempérer aux signaux ou aux ordres conformément aux dispositions de l'article L5334-5 du Code des transports est passible d'une amende calculée comme suit :
    - 1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 500 €
    - 2° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres et inférieure ou égale à 100 mètres : 8 000 € ;
    - 3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout 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. (C. transports, art. L5337-5)
- > **Délit** :
  - + Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait de détruire, déplacer ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement (C. transports, art. L5336-16)
- > **Crime** :
  - + Le fait de donner volontairement la mort à autrui constitue un meurtre, puni de 30 ans de réclusion criminelle (C. pénal, art. 221-1)

## 2. Quelles exonérations de responsabilité ?

L'engagement de responsabilité, qu'elle soit civile, administrative ou pénale peut bénéficier d'exonérations : **le cas de force majeure, le cas fortuit, le fait de la victime et le fait du tiers**. Aussi, en parallèle de ces quatre cas d'exonération, les responsabilités contractuelle et pénale disposent de leur propre mécanisme d'exonération.

### 2.1. Le cas de force majeure

Le cas de force majeure est un évènement imprévisible, irrésistible et extérieur. L'évènement vient rompre le lien de causalité entre le fait générateur et le dommage ce qui permet une exonération totale de la responsabilité. Le caractère **imprévisible** de l'évènement implique que la personne, auteur du dommage ou débitrice de l'obligation, ne pouvait pas prédire la survenance du dommage. Son caractère **irrésistible** implique que cette même personne ne pouvait surmonter cet évènement d'une intensité telle que personne ne pouvait y résister. Enfin, son caractère **extérieur** implique que l'évènement est issu d'une cause étrangère et indépendante de la volonté de l'auteur.

Une catastrophe naturelle ; telle une tempête majeure comme Xynthia (27 et 28 février 2010, Charente-Maritime et Vendée), constitue un cas de force majeure

- > **Imprévisibilité** : l'auteur du dommage ou la personne tenue d'une obligation envers une autre ne pouvait prédire la survenance du dommage
- > **Irrésistibilité** : une tempête d'une telle intensité que personne ne peut y résister
- > **Extériorité** : une tempête étrangère et indépendante de la volonté de l'auteur du dommage ou de la personne tenue d'une obligation envers une autre.

Ces trois conditions étant cumulatives, ce n'est que très exceptionnellement que le juge reconnaît le cas de force majeure. Aujourd'hui, seuls les phénomènes naturels exceptionnels se voient reconnaître le caractère de force majeure, indépendamment du fait qu'un état de catastrophe naturelle ait été proclamé ou la zone déclarée sinistrée ou non.

**Toutefois, dès lors que ces trois critères sont réunis, la force majeure est caractérisée et entraîne l'exonération de responsabilité civile, administrative ou pénale de la personne.**

### 2.2. Le cas fortuit

À l'inverse du cas de force majeure, le cas fortuit est un évènement **imprévisible, irrésistible** et **interne** à la personne tenue par une obligation ou auteur du dommage.

C'est, par exemple, le cas du vice du matériel de manutention nécessaire à l'exécution d'une obligation de chargement qui cause un dommage à la marchandise. Le manutentionnaire ne peut pas prévoir un tel vice, il ne peut y résister mais l'acte dommageable lui est interne dans le sens où cela ne vient pas d'un élément qui lui est extérieur.

Exemple : vice d'une grue nécessaire à la manutention portuaire qui cause un dommage au navire en train d'être chargé. Cet événement est :

- > **imprévisible** : le vice de la grue ne pouvait pas être prévu par l'auteur du dommage (le manutentionnaire) ou le débiteur de l'obligation (l'AP dans son obligation de service de manutention)
- > **irrésistible** : le manutentionnaire ou l'AP ne pouvait résister au vice de la grue qui a causé un dommage à un navire
- > **interne** au manutentionnaire mais qui ignore la cause originaire du vice de la grue

### 2.3. Le fait de la victime

Le fait de la victime consiste en la faute de la victime qui a participé de façon exclusive ou partielle à la survenance de son dommage. Selon le rôle de la victime dans la survenance de son dommage, l'exonération sera totale ou partielle. Si la victime est la seule personne intervenue dans la réalisation de son dommage alors l'exonération de responsabilité sera totale. À l'inverse, si la victime a joué un rôle partiel dans la réalisation du dommage alors l'exonération de responsabilité sera partielle pour la personne à l'origine du dommage.

Exemple : cas d'un usager du port ivre, qui se prend les pieds dans des cordages laissés sur le quai et se blesse. Dans ce cas, la personne qui a laissé les cordages sur le quai (lamaneur, agent portuaire) pourra invoquer le fait de la victime qui a contribué à la réalisation de son dommage corporel pour échapper partiellement ou totalement à sa responsabilité. En effet, si l'usager du port était sobre il aurait dû voir les cordages et ne pas chuter sur ces derniers.

### 2.4. Le fait du tiers

Le fait du tiers consiste en l'intervention d'une personne tierce, à la victime et au présumé responsable, qui a participé de façon exclusive ou partielle à la survenance du dommage. Selon le rôle du tiers dans la survenance du dommage, l'exonération sera totale ou partielle de la personne présumée responsable. Si la participation du tiers est exclusive dans la réalisation du dommage alors l'exonération de responsabilité sera totale. À l'inverse, si le tiers a joué un rôle partiel dans la réalisation du dommage alors l'exonération de responsabilité de la personne à l'origine du dommage sera partielle.

Aussi, si le fait du tiers présente les caractères d'imprévisibilité et d'extériorité pour la personne dont la responsabilité est engagée alors cette dernière pourra s'exonérer totalement de sa responsabilité.

Reprenons le cas du cordage sur le quai : dans l'hypothèse où l'usager du port n'est pas ivre mais qu'il chute tout de même et se blesse. L'usager du port se retourne vers l'AP et engage sa responsabilité au regard de son pouvoir de police de l'exploitation du port afin de réparer son dommage. Cependant, s'il s'avère que le cordage appartenait aux lamaneurs qui n'ont pas rangé leur matériel alors l'AP pourra invoquer le fait du tiers pour s'exonérer partiellement de sa responsabilité. Les lamaneurs ayant contribué à la réalisation du dommage seront tenus de réparer, aux côtés de l'AP, le préjudice corporel subi par l'usager du port blessé.

## 2.5. Responsabilité contractuelle : Les clauses exonératoires ou limitatives de responsabilités

Dans le cadre de la responsabilité contractuelle, le **contrat liant les parties peut contenir des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilités**. Il existe plusieurs types de clauses :

- > les parties peuvent avoir insérées une **clause de non-responsabilité** selon laquelle le débiteur qui n'exécutera pas, mal ou tardivement son obligation ne sera pas tenue de réparer le dommage qui en découle.
- > les parties peuvent également avoir conclu une **clause limitative de responsabilité** afin de fixer un montant maximal des dommages-intérêts encourus.
- > les parties peuvent avoir stipulé une **clause pénale** selon laquelle elles conviennent qu'au cas où le débiteur manque à son obligation, il devra verser au créancier une somme d'argent dont le montant, fixé à l'avance, est indépendant du préjudice causé.

Ainsi, selon les clauses contenues dans le contrat, les parties pourront plus ou moins voir leur responsabilité engagée en cas d'inexécution de leurs obligations ou de dommage.

Exemple : Dans le cadre d'un contrat passé entre le propriétaire de marchandise et l'AP pour stocker la marchandise. En cas de dommage subi par la marchandise dans le lieu de stockage, si le contrat contient une clause limitative de responsabilité, l'AP pourra voir le montant de réparation des dommages limités à ce qui a été convenu dans le contrat. L'AP ne sera pas tenue de réparer la totalité du montant des dommages causés à la marchandise.

## 2.6. Responsabilité pénale : Les cas de limitation ou d'irresponsabilité

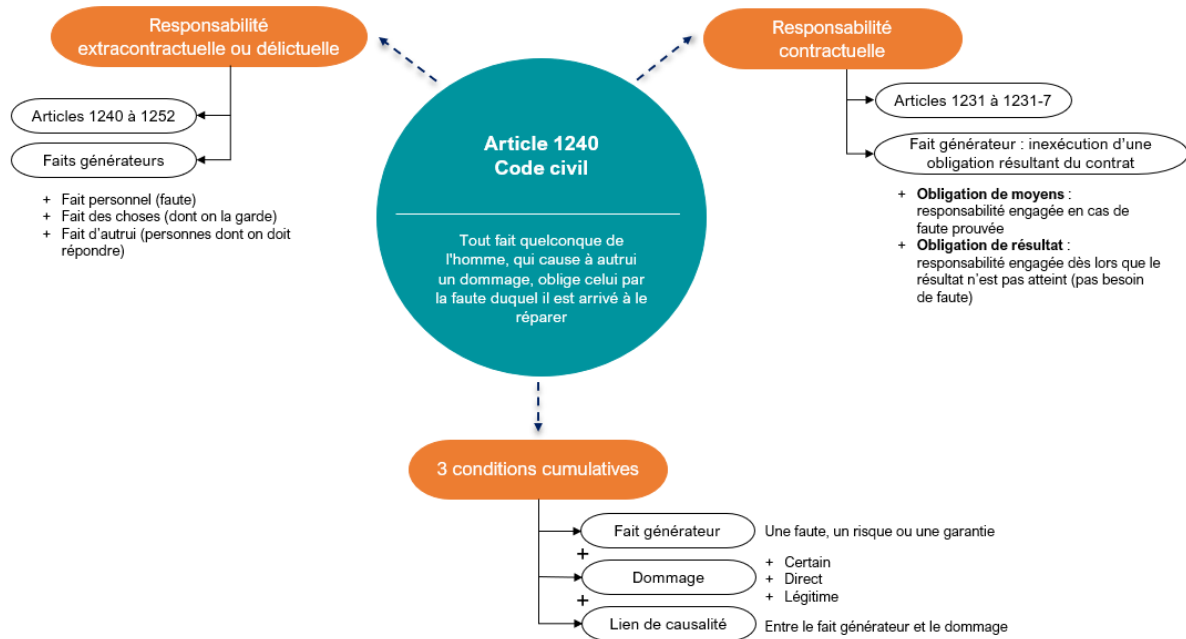
En droit pénal, la loi a déterminé des cas dans lesquels la personne, responsable d'une infraction (contravention, délit ou crime), peut voir sa responsabilité atténuée ou exonérée. C'est le cas :

- > **lorsque la personne a des troubles psychique ou neuropsychique** qui ont aboli son discernement ou le contrôle de ses actes (C. pénal, art. 122-1)
- > **lorsque la personne a agi sous l'empire de la force ou d'une contrainte** à laquelle elle n'a pu résister (C. pénal, art. 122-2)
- > lorsqu'il y a **une erreur de droit et que la personne justifie avoir cru pouvoir légitimement accomplir l'acte** (C. pénal, art. 122-3)
- > **lorsque la personne a agi en cas de légitime défense** (C. pénal, art. 122-5 et -6)
- > **lorsque la personne a accompli un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien**, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace (C. pénal, art. 122-7).

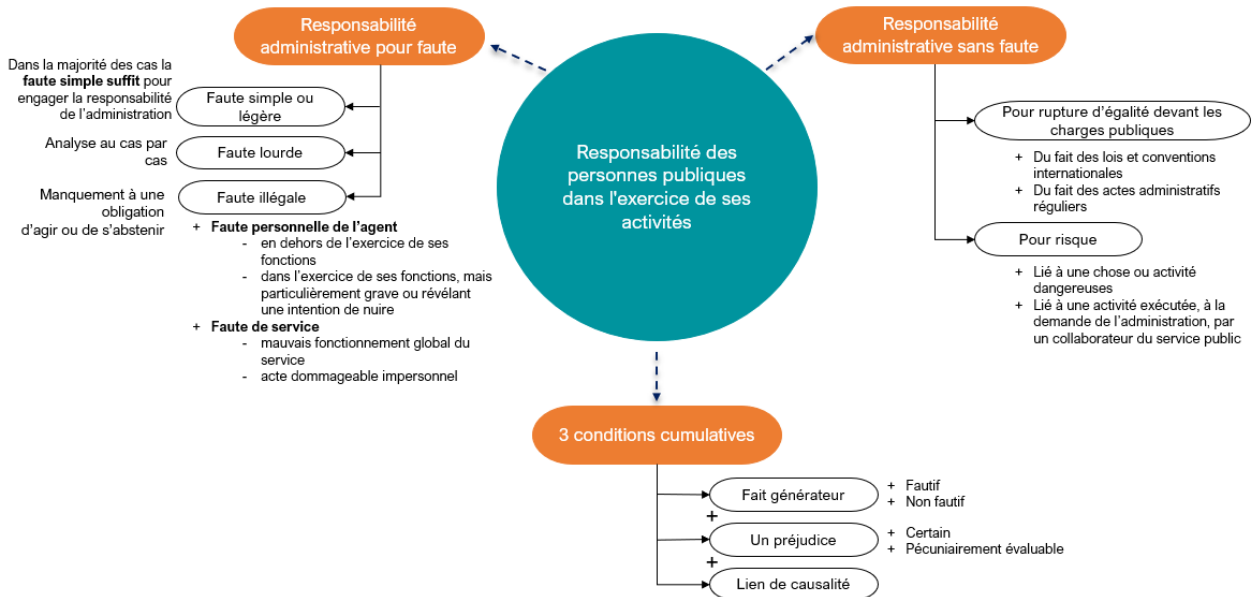
Exemple : le fait de détruire ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende (C. transports, art. L5336-16). Cependant, si le capitaine du navire a commis ce délit sous l'emprise d'une force ou d'une contrainte tels que des vents violents additionnés d'une forte houle le capitaine pourra demander au juge ce cas de limitation de responsabilité.

# SCHÉMAS DE SYNTHÈSE

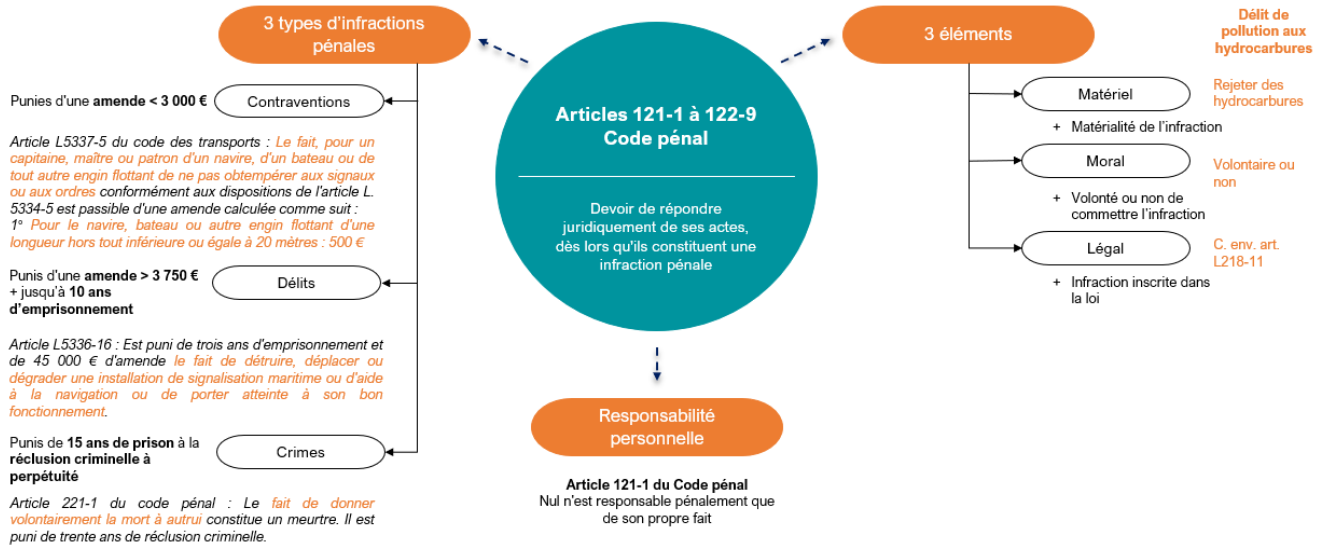
## La responsabilité civile



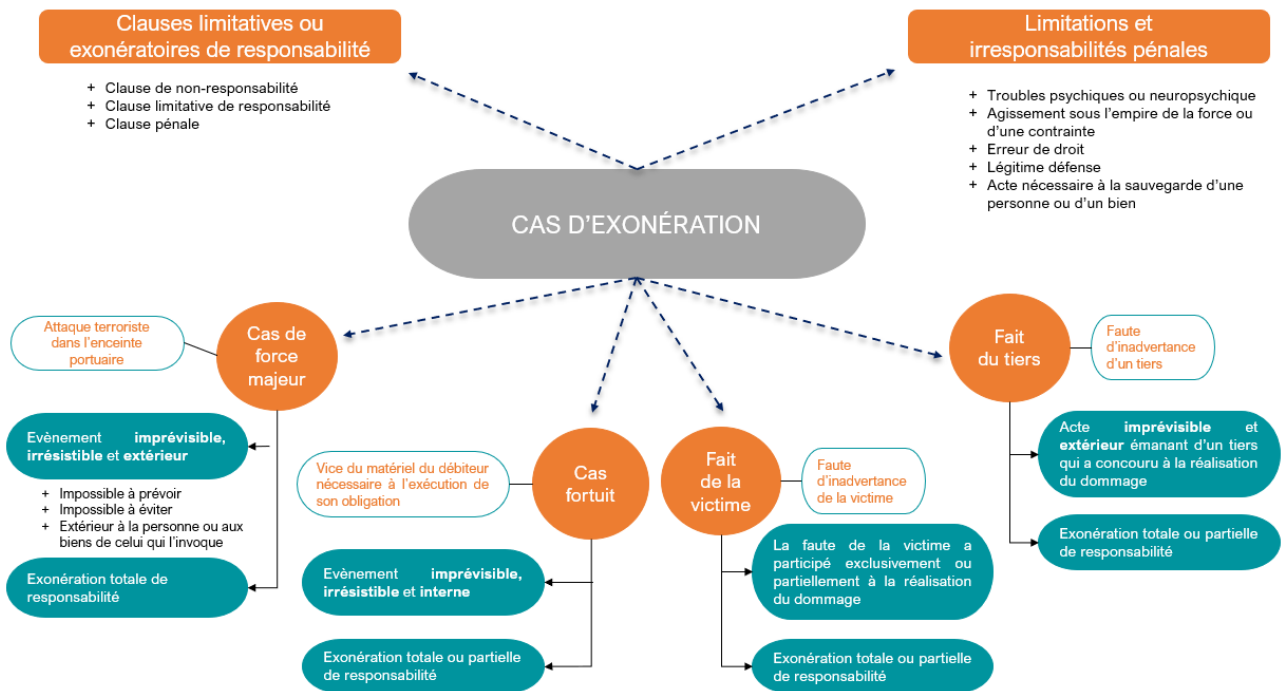
## La responsabilité administrative



## La responsabilité pénale



## Les exonérations de responsabilité



# GLOSSAIRE

**AP** : Autorité portuaire

**AI3P** : Autorité investie des pouvoirs de police portuaire

**CGCT** : Code général des collectivités territoriales

**CG3P** : Code général de la propriété des personnes publiques

**CGV** : Contravention de grande voirie

**COS** : Commandant des Opérations de Secours

**DOS** : Directeur des Opérations de secours

**DPM** : Domaine public maritime

**GPM** : Grands ports maritimes

**ICPE** : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

**IMDG** : The International Maritime Dangerous Goods Code

**RGPP** : Règlement général de police portuaire

**RPM** : Règlement pour le transport des marchandises dangereuses

**TMD** : Transport de marchandises dangereuses

# BIBLIOGRAPHIE

## I. Sources de droit

### Droit international

- > The International Maritime Dangerous Goods Code (Code IMDG), Résolution A. 716(17), 6 nov. 1991

### Droit de l'Union européenne

- > Directive n° 2000/59/CE du 27 nov. 2000 relative aux installations portuaires de réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison, *JOUE* L 332 du 28 déc. 2000
- > Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil, *JOUE* L 197/1, 24 juillet 2012, Annexe I, Partie 2

### Droit français

#### Sources législatives

##### Codes

- > Code de l'environnement
- > Code général des collectivités territoriales
- > Code général de la propriété des personnes publiques
- > Code de la justice administrative
- > Code des transports

##### Lois

- > Loi n°83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, *JO* du 23 juillet 1983
- > Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, *JO* n°190 du 17 août 2004
- > Loi n° 2006-10 du 5 janv. 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, *JO* n°5 du 6 janv. 2006
- > Loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire
- > Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, *JO* n°0182 du 8 août 2015

##### Règlementations

- > Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes modifié par arrêté du 7 fév. 2022
- > Arrêté du 27 oct. 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État, *JO* n°267 du 18 nov. 2006
- > Arrêté du 7 fév. 2022 portant modification du règlement annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, *JO* n°0043 du 20 fév. 2022
- > Circulaire du 6 nov. 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, *BO* 2015-21 du 25 novembre 2015
- > Décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique, *JO* n°0116 du 20 mai 2021
- > Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, dit « RPM », Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, version consolidée au 21 fév. 2022

## Jurisprudence

- > CE, 6 fév. 1981, n° 18513, Association de défense des sites de la forêt de Fouesnant
- > CE, avis, 28 janv. 2003
- > CE, 10 oct. 2012, n° 338756, Établissement public Voies Navigables de France

## II. Sources doctrinales

- > P. Chaumette, *Droit maritime*, Dalloz Action, 4<sup>ème</sup> édition, 2021/2022
- > Responsabilité civile, Fiches d'orientation, Dalloz, Novembre 2021
- > Responsabilité civile contractuelle, Fiches d'orientation, Dalloz, Novembre 2021
- > Responsabilité pénale, Fiches d'orientation, Dalloz, Août 2021
- > C. Assailly et F. Marendet, « *Organisation du travail dans les capitaineries* », Rapport 010879-01, mars 2017, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
- > M.-Y. Le Garrec, « *La responsabilité de l'autorité portuaire en raison de l'accueil des navires dans les ports* », DMF n° 563, 01.09.1996,
- > M.-Y. Le Garrec, « *La responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des ouvrages portuaires* », DMF n° 564, 01.10.1996
- > M.-Y. LE GARREC, « *La responsabilité de l'autorité portuaire dans l'exercice de son activité commerciale et d'utilisation des outillages* », DMF n° 565, 01.11.1996
- > R. Rezenhel, « *Contravention de grande voirie : détermination du contrevenant* », DMF, n°798, 01.01.2018
- > R. Rezenhel, « *Le décret du 2 février 2012 et l'accueil des navires en difficulté : Une décision lourde de conséquences pour les gestionnaires de ports* », DMF n° 735, 01.04.2012
- > R. Rezenhel, « *L'exercice des pouvoirs de police dans les ports maritimes* », DMF, n° 647, 01.04.2004
- > R. Rezenhel, « *L'application raisonnable du droit de l'environnement aux opérations de dragage portuaires* », DMF n°612, 01.02.2001
- > R. Rezenhel, « *La gestion des ports de plaisance* », DMF n° 603, 01.04.2000
- > R. Rezenhel, « *La prévention des risques dans la gestion des ports de plaisance* », DMF n° 589, 01.01.1999
- > R. Rezenhel, « *Le régime de la responsabilité des activités de plaisance* », DMF n° 576, 01.11.1997
- > R. Rezenhel, « *Le régime de la responsabilité des activités de plaisance* », DMF n° 577, 01.12.1997
- > R. Spataru, « *L'officier de port* », DMF n° 559, 01.04.1996
- > S. Miribel et R. Rezenhel, « *Création et extension des ports de plaisance : un soutien à la liberté de naviguer* », DMF n°687, 1er décembre 2007