

# REPOBLIKAN' I MADAGASIKARA

*Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana*

~~~~~  
VICE - PRIMATURE CHARGÉE DES PROGRAMMES ECONOMIQUES  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE  
~~~~~

## DECRET N°2004-699

portant application de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports  
~~~~~

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT

Vu la Constitution du 08 avril 1998,

Vu l'Ordonnance n°60-099 du 21 septembre 1960 réglementant le domaine public

Vu l'Ordonnance n°62-115 du 1<sup>er</sup> octobre 1962 relative aux permis de construire des bâtiments et aux lotissements,

Vu la Loi n°99-028 du 3 février 2000 portant Code Maritime,

Vu la Loi n°2003-025 du 5 Septembre 2003 portant statuts des ports,

Vu le Décret n° 63-192 du 27 mars 1963 portant Code de l'Urbanisme

Vu le Décret n°64-291 du 22 juillet 1964 fixant les règles relatives à la délimitation, l'utilisation, la conservation et la police du domaine public,

Vu le Décret n°67-550 du 19 décembre 1967 portant organisation des ports de commerce,

Vu le Décret n°67-551 du 19 décembre 1967 portant classement des ports de commerce,

Vu le Décret n°2003-07 du 12 janvier 2003, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

Vu le Décret n°2003-08 du 16 janvier 2003, modifié par le Décret n°2004-001 du 5 janvier 2004 et le Décret n°2004-680 du 5 juillet 2004, portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu le Décret n°2003-098 du 11 février 2003, fixant les attributions du Vice-Premier Ministre ainsi que l'organisation de sa Vice-Primature,

Vu le Décret n°2003-659 du 5 juin 2003 portant création de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale, fixant ses statuts, ses modalités de financement et portant création du Conseil Supérieur des Ports, des Transports Maritimes et Fluviaux,

Sur proposition du Vice-Premier Ministre chargé des Programmes Economiques, Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire,

En Conseil de Gouvernement,

## **DECRETE :**

### **TITRE PREMIER**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **CHAPITRE PREMIER**

#### **STATUT DES PORTS**

ARTICLE 1 : Toute opération de chargement ou de déchargement des navires ou bâtiments de mer autres que militaires doit se faire dans les limites d'un port régi par les dispositions de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports et du présent Décret. Qu'ils soient ouverts au public ou à usage exclusivement privé, les ports font partie du domaine public de l'Etat et doivent faire l'objet d'une délimitation faite en application des dispositions régissant ce domaine public. Toutefois, des opérations de chargement ou de déchargement de navires ou bâtiments de mer peuvent être exceptionnellement effectuées en dehors de ces limites dans les conditions fixées à l'article 5 ci-après.

ARTICLE 2 : Le domaine public portuaire au sens du précédent article comprend :

- le plan d'eau portuaire, qui fait partie du domaine public naturel,
- les ouvrages publics tels que digues, jetées, brises lames, môles, quais, plans inclinés, cales sèches, les terre-pleins destinés à l'exercice d'activités liées à celles du port et les biens immeubles construits sur ces terre-pleins ; ces ouvrages, terre-pleins et biens immeubles font partie du domaine public artificiel,
- le cas échéant, une partie du domaine public légal non aménagé, ou tout terrain à vocation portuaire ou destiné au développement futur du port.

Les dispositions du présent décret s'appliquent à la gestion du domaine public portuaire et à l'exercice des activités exercées à l'intérieur de ce domaine. Elles ne s'appliquent aux installations dédiées aux activités de réparation navale que lorsque celles ci sont situées à l'intérieur d'un port délimité. Elles ne s'appliquent pas dans les zones faisant partie du domaine privé des entités assurant la gestion ou l'exploitation des ports.

ARTICLE 3 : Les décrets classant les ports en port d'intérêt national ou provincial ainsi que ceux conférant à un port d'intérêt national le statut de port à gestion autonome sont pris par décret en Conseil de Gouvernement.

Dans l'attente des décrets mentionnés à l'alinéa précédent, la gestion des ports autres que celui de Toamasina est assurée par l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale.

## **CHAPITRE 2**

### **RECEPTION DES NAVIRES EFFECTUANT DES OPERATIONS A CARACTERE INTERNATIONAL**

ARTICLE 4 : La liste des ports autorisés à recevoir des navires effectuant des opérations à caractère international est fixée par décret pris à l'initiative du Ministre chargé des ports.

Jusqu'à l'approbation de ce décret, les dispositions portant des décrets n°67-550 et n°67-551 du 19 décembre 1967 sur la classification des ports en port long-courrier ou port de cabotage restent en vigueur.

Les autres ports ne sont ouverts qu'aux navires de cabotage ou au bornage n'effectuant aucune opération à caractère international. Toutefois, une opération internationale particulière peut être autorisée dans ces ports par décision du Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale prise après visa des représentants du Ministère chargé des douanes, du Ministère chargé de la santé et du Ministère chargé de l'immigration et de l'émigration.

ARTICLE 5 : Les points de cabotage sont des sites ne disposant d'aucun équipement portuaire autre que des installations légères situées à l'intérieur des limites du domaine public naturel et légal. Ils ne peuvent être utilisés que pour les opérations n'ayant pas de caractère international.

Les points de cabotage font l'objet d'autorisations délivrées par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale après avis de la Commune concernée. L'autorisation fixe les conditions d'utilisation du point de cabotage et les installations légères qui peuvent éventuellement y être mises en place.

Toutefois, en cas de force majeure, une opération internationale particulière peut être effectuée dans un point de cabotage sur autorisation du Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale prise après visa des représentants du Ministère chargé des douanes, du Ministère chargé de la santé et du Ministère chargé de l'immigration et de l'émigration.

Les dispositions ci-après auxquelles sont soumis les ports ayant fait l'objet d'une délimitation, ne sont pas applicables aux points de cabotage.

## **CHAPITRE 3**

### **AUTORITE PORTUAIRE**

ARTICLE 6 : Le rôle d'autorité portuaire tel qu'il est défini à l'article 7 de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports et précisé dans le présent décret, est assuré par une société de port à gestion autonome, représentée par un directeur de port, dans les ports à gestion autonome, ou une société titulaire d'une concession globale, représentée par un chef de port, dans les autres ports. Le directeur ou chef de port est assisté par une Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs et, pour l'exercice de la police portuaire par un, ou des, officiers de port.

ARTICLE 7 : Le directeur ou chef de port est un employé de la société de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome ou de la société titulaire d'une concession globale de gestion et d'exploitation dans les autres ports. Dans les ports à gestion autonome, le directeur du port est le Directeur Général de la société du port à gestion autonome. Dans

les ports faisant l'objet d'une concession globale de gestion et d'exploitation, le chef de port est le directeur de la société concessionnaire.

## **CHAPITRE 4**

### **OFFICIERS DE PORT**

ARTICLE 8 : Les agents chargés à l'intérieur des limites du domaine portuaire de l'exercice de la police portuaire sont les officiers de port qui sont à ce titre seuls habilités, dans les conditions précisées dans le présent décret, à :

- ordonner le placement et les mouvements de navires, et notamment veiller au respect des règles générales et particulières de priorité.
- appliquer les dispositions concernant la police portuaire qui sont fixées dans le TITRE VIII du présent décret et dans les règlements général et particulier de police de l'exploitation portuaire ainsi que dans les règlements concernant la gestion du domaine public.
- appliquer toute mesure destinée à assurer la bonne conservation des ouvrages et du plan d'eau et notamment veiller à l'application des règlements concernant les dépôts et rejets d'effluents et de matières polluantes.
- veiller à l'application des réglementations concernant le stockage et le dépôt de matière dangereuse dans l'enceinte du port.
- appliquer toute mesure de prévention contre les incendies et coordonner les opérations de secours en cas d'incendie.
- prendre, dans les limites du plan d'eau portuaire, toute mesure conservatoire vis à vis des navires en détresse conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

A ces divers titres les officiers de ports sont habilités à dresser procès verbal, à transmettre ces procès verbaux à l'autorité judiciaire compétente sous couvert du directeur ou du chef de port, et à faire appel à la force publique au cas où des contrevenants ne se plieraient pas à leurs injonctions. Ils sont notamment commissionnés pour constater les contraventions concernant la police et l'utilisation du domaine public prévues à l'article 18 de l'Ordonnance 60-099 du 21 septembre 1960. Les officiers de port doivent porter un uniforme distinctif.

ARTICLE 9 : Les officiers de port sont des employés de la société de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome ou de la société titulaire d'une concession globale de gestion et d'exploitation dans les autres ports. Toutefois, compte tenu des prérogatives qui sont les leurs et des pouvoirs de police qui leurs sont conférés, les officiers de port sont assermentés et ne peuvent être nommés qu'après avoir été habilités par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale. Une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale fixe les conditions requises, notamment en terme de formation, pour que ces agents puissent recevoir son agrément ainsi que les conditions dans lesquelles ces agents sont assermentés.

Les agents admis à exercer les fonctions de maître de port conformément aux dispositions du décret n°95-309 du 25 avril 1995 fixant le statut particulier du cadre des maîtres de port sont habilités à exercer les fonctions d'officier de port.

A titre transitoire, et dans l'attente de l'habilitation par l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale des candidats aux fonctions d'officier de port que proposent les ports à gestion autonome ou les titulaires de concession globale, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale pourra mettre à leur disposition les agents admis à exercer les fonctions de maître de port dans les conditions sus-mentionnées qu'elle emploie. Ces agents sont payés par l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale, sans préjudice du bénéfice des primes qui peuvent leur être versées par l'autorité auprès de laquelle ils sont mis à disposition. Les modalités de reversement des salaires versés par l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale sont fixées par cette dernière.

**ARTICLE 10** : Pour chaque port, le nombre d'officiers de port est fixé par l'autorité portuaire après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs.

Dans les sites portuaires principaux des ports à gestion autonome, le ou les officier(s) de port exerce(nt) au sein de la capitainerie du port. Le responsable de la capitainerie prend le titre de capitaine de port. Lorsque l'importance du port le justifie, le capitaine de port peut être secondé par d'autres officiers de port qui prennent le titre de lieutenant de port. La désignation du capitaine de port est soumise à l'agrément de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Dans les autres ports, le ou les officier(s) de port exerce(nt) au sein de la maîtrise du port. Le responsable de la maîtrise de port prend le titre de maître de port. Lorsque l'importance du port le justifie, le maître de port peut être secondé par d'autres officiers de port qui prennent le titre de maître de port adjoint. La désignation du maître de port est soumise à l'agrément de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

**ARTICLE 11** : Nonobstant les dispositions spécifiques qui s'appliquent à eux compte tenu des prérogatives particulières qui sont les leurs, les officiers de port sont placés sous l'autorité hiérarchique du directeur ou chef de port.

Les officiers de port peuvent cumuler leurs fonctions avec d'autres fonctions relevant du rôle de l'autorité portuaire.

**ARTICLE 12** : Une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale approuve le règlement général de police de l'exploitation portuaire qui fixe le cadre général dans lequel s'exerce l'exploitation des ports . Ce règlement doit être conforme aux dispositions générales de police portuaire qui font l'objet du TITRE VIII du présent décret.

Les dispositions spécifiques à chaque port sont fixées par le règlement particulier de police de l'exploitation portuaire qui est préparé par l'autorité portuaire, et approuvé par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs.

Ces règlements de police de l'exploitation doivent être tenus à la disposition de l'ensemble du public. Ils sont affichés à la capitainerie ou maîtrise du port et dans les bureaux de l'autorité portuaire qui sont susceptibles d'être fréquentés par les usagers du port. L'autorité portuaire doit les communiquer sur demande à tout usager en faisant la demande, sous la seule réserve qu'il prenne en charge les frais de duplication éventuels.

## CHAPITRE 5

### COMMISSION CONSULTATIVE DES USAGERS ET DES OPERATEURS

ARTICLE 13 : Une Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs doit être créée dans chaque port à l'initiative de la société de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et de la Province Autonome dans les ports d'intérêt provincial.

Une Province Autonome peut cependant décider de créer une seule Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs compétente pour plusieurs ports d'intérêt provincial de sa compétence.

Dans les ports à gestion autonome ayant plusieurs sites portuaires principaux au sens de l'article 27 du présent décret, une Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs doit être créée pour chaque site portuaire principal. Elle est compétente pour les sites portuaires secondaires qui peuvent éventuellement être rattachés à ce site principal.

ARTICLE 14 : La Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs a pour attribution de donner des avis simples sur toute question relevant au fonctionnement, à l'exploitation et à l'équipement du port, et notamment :

- les montants des droits et redevances portuaires ;
- les tarifs maximums applicables par les titulaires de concession de service public;
- l'opportunité des projets de concessions, de permissions et d'autorisations d'occupation du domaine et de leurs avenants ;
- les règlements particuliers du port ;
- les règles particulières de priorité ;
- le respect par les concessionnaires des indicateurs de performance indiqués dans le cahier des charges de leur concession ;
- les rapports d'activité et les programmes d'actions du port qui doivent être préparés chaque année par l'autorité portuaire ;
- les programmes de travaux ou d'aménagement des installations portuaires ainsi que les projets de schéma directeur d'aménagement ;
- la composition et les conditions de travail des services publics devant assurer le fonctionnement des ports.

Par ailleurs, la Commission transmet chaque année à l'APMF un rapport écrit faisant part de son avis sur le fonctionnement global du port et formulant toute recommandation utile visant à l'amélioration de sa compétitivité.

ARTICLE 15 : Les membres de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs sont les suivants:

- un représentant de l'organe exécutif de la Province Autonome dans laquelle est situé le port,
- un représentant du Maire de la commune sur laquelle est situé le port,
- un représentant du Président de la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture sur la circonscription de laquelle est situé le port,
- dans les ports à gestion autonome : un ou deux concessionnaires pour chacune des activités faisant l'objet de concession pour l'exécution d'un service public d'exploitation portuaire telles qu'elles sont listées à l'article 46 du présent décret ; ces représentants des concessionnaires sont désignés par la société du port à gestion autonome,
- un, deux ou trois représentants des permissionnaires autres que ceux assurant la réception des navires pétroliers, lorsqu'il y en a ; ces représentants sont désignés par la société du port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale, dans les ports d'intérêt national non autonomes, ou par la Province Autonome, dans les ports d'intérêt provincial.
- un représentant de la société gérant les installations destinées au transit des hydrocarbures par le port lorsqu'il y en a,
- au moins deux représentants des usagers (chargeurs, compagnies de navigation, sociétés de pêche) ; le nombre de représentants des usagers est au moins égal au nombre de représentants des concessionnaires et permissionnaires ; les représentants des usagers sont désignés sur proposition des organisations professionnelles dont ils relèvent, lorsqu'elles existent, par l'autorité portuaire, dans les ports à gestion autonome, l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale, dans les ports d'intérêt national non autonomes, et la Province Autonome, dans les ports d'intérêt provincial,
- un représentant du service des douanes,
- le chef de la compagnie de gendarmerie dont dépend le port, ou son représentant,
- un représentant de la marine nationale dans les ports où elle est représentée.

Le nombre des représentants des concessionnaires et permissionnaires et des usagers est fixé, dans les ports à gestion autonome, par la société du port à gestion autonome, dans les autres ports d'intérêt national, par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale, et dans les ports d'intérêt provincial, par la Province Autonome. Le mandat des membres de la Commission est de deux ans renouvelable.

La Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs élit son président parmi ses membres. La durée du mandat du Président est de deux ans renouvelable une seule fois. Le secrétariat de la Commission est assuré par l'autorité portuaire locale qui n'a pas voix délibérative aux réunions de la Commission.

Le président de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs peut convoquer toute personne de son choix pour éclairer la Commission.

Le Directeur Général de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale ou son représentant assiste de droit aux réunions de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs mais n'y a pas voix délibérative.

**ARTICLE 16** : La Commission se réunit aussi souvent que nécessaire sur convocation de son Président et sur proposition de l'autorité portuaire qui propose l'ordre du jour des questions à soumettre à son avis.

Elle se réunit au moins une fois l'an pour l'examen du rapport d'activité du port de l'année écoulée et pour la préparation du programme d'actions du port. Les membres doivent être avisés vingt jours (20 jours) au moins avant la date prévue pour la réunion.

La Commission se réunit dans un délai maximum de trente jours (30 j) après que son Président ait été saisi d'une question à lui soumettre par l'autorité portuaire, le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale ou au moins les deux tiers (2/3) des membres de la Commission.

La Commission se réunit valablement avec la moitié de ses membres présents ou représentés. Si ce quorum n'est pas atteint lors d'une première réunion, le Président convoque une deuxième réunion, statuant sur le même ordre du jour, dans un délai de quinze (15) jours au moins, et un (1) mois au plus. Aucun quorum n'est requis lors de cette deuxième réunion. Les avis de la Commission sont pris à la majorité des voix des membres présents ou représentés, celle du président étant prépondérante en cas d'égalité des voix.

## **TITRE II**

### **AMENAGEMENTS DES PORTS**

#### **CHAPITRE PREMIER**

##### **ETABLISSEMENT ET APPROBATION DES SCHEMAS DIRECTEURS ET DES PROGRAMMES DE TRAVAUX**

**ARTICLE 17** : Les schémas directeurs d'aménagement des ports sont préparés à l'initiative des sociétés de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et des Provinces Autonomes dans les ports d'intérêt provincial ; ils sont soumis à l'avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs du port et sont approuvés par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

**ARTICLE 18** : Les projets de travaux d'aménagement portuaire visant à étendre, améliorer, modifier, renouveler ou réhabiliter les infrastructures portuaires, leurs darses et chenaux d'accès sont préparés à l'initiative des sociétés de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et des Provinces Autonomes dans les ports d'intérêt provincial ; ils sont soumis à l'avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs du port. Avant toute exécution ils doivent être approuvés par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale qui s'assure notamment qu'ils sont compatibles avec le schéma directeur d'aménagement du port, s'il en existe.



## CHAPITRE 2

### FINANCEMENT DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT PORTUAIRES

ARTICLE 19 : Nonobstant les dispositions des alinéas 3 et suivants du présent article, et celles des articles 20 et 21, les travaux d'aménagement portuaire sont financés par les sociétés de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et les Provinces Autonomes dans les ports d'intérêt provincial.

Le décret portant création d'un port à gestion autonome ou conférant à un port le statut de port d'intérêt provincial et délimitant sa circonscription peut prévoir que les travaux de dragage n'incombent au port à gestion autonome ou à la Province Autonome que dans une partie du plan d'eau intégré dans la circonscription du port. Les limites de cette partie du plan d'eau sont fixées dans le décret portant création du port à gestion autonome ou instituant le statut de port d'intérêt provincial.

Toutefois, dans les ports à gestion autonome, la société de port à gestion autonome peut confier le financement de travaux d'aménagement portuaire à des sociétés titulaires de concessions ou de permissions délivrées dans les conditions prévues au TITRE VI du présent décret :

- Lorsqu'elles sont concessionnaires, l'autorité concédante pourra, selon l'importance des investissements réalisés, leur reverser tout ou partie des droits et redevances portuaires mentionnés à l'article 32 du TITRE III du présent décret.
- Lorsqu'elles sont permissionnaires, ces sociétés peuvent, selon l'importance des investissements réalisés, être exonérées du paiement, de tout ou partie des droits et redevances portuaires mentionnés à l'article 32 du TITRE III du présent décret.

Dans les ports non autonomes, le financement de travaux d'aménagement portuaire peut être confié à des sociétés titulaires de permissions délivrées dans les conditions prévues au TITRE VI du présent décret. Ces sociétés peuvent alors être exonérées de tout ou partie des droits et redevances portuaires mentionnés à l'article 63 du TITRE VI du présent décret.

ARTICLE 20 : L'Agence Portuaire Maritime et Fluviale peut participer au financement de travaux d'aménagement portuaire dans les ports à gestion autonome et les ports d'intérêt provincial dans les conditions suivantes :

- subvention directe versée au budget du port à gestion autonome ou de la Province Autonome concerné qui assure alors la maîtrise d'ouvrage desdits travaux.
- réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale, avec, le cas échéant, une participation du port à gestion autonome ou de la Province Autonome sous la forme d'une subvention versée au budget de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Le montant de la participation et le mode d'intervention de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale – subvention ou réalisation des travaux par l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale – sont arrêtés par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire

Maritime et Fluviale, la société du port à gestion autonome ou la Province Autonome entendue.

ARTICLE 21 : Dans les ports à gestion autonome, les frais de premier établissement correspondant aux infrastructures lourdes telles que les ouvrages de protection et les chenaux d'accès relèvent de l'Etat qui peut également participer au financement des autres travaux d'aménagement portuaire.

Dans les ports non autonomes, la participation éventuelle de l'Etat au financement des travaux d'aménagement portuaire est fixée dans le contrat de concession.

### **CHAPITRE 3**

#### **AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS POUR RENOUVELLEMENT**

ARTICLE 22 : Les sociétés de port à gestion autonome et l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale ont vocation à assurer le renouvellement des ouvrages, immeubles et installations portuaires dont la gestion leur est confiée, et ce nonobstant l'appartenance au domaine public de l'Etat du terrain sur lequel ils peuvent être construits. A cet effet, elles sont tenues de faire figurer en immobilisation à l'actif de leur bilan les ouvrages, immeubles et installations sus-mentionnés.

Afin d'étaler dans le temps les augmentations tarifaires qui pourraient résulter de la prise en charge dans leurs comptes de la totalité des amortissements et provisions pour renouvellement correspondant aux infrastructures lourdes telles que jetées, môles, quais, et terre-plein, les sociétés de port à gestion autonome et l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale, disposent d'un délai maximum de quinze ans (15 ans) à partir de l'approbation du présent décret pour intégrer dans leur compte la totalité des amortissements et provisions pour renouvellement y afférents.

Pendant cette période transitoire de quinze ans, le montant des amortissements et provisions pour renouvellement des dites infrastructures lourdes que les ports à gestion autonome et l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale sont autorisés à ne pas intégrer dans leurs comptes sont fixés par le Ministre chargé des ports après avis du Ministre chargé des finances et de chacun des Conseils d'Administration concernés.

### **CHAPITRE 4**

#### **REGLES D'URBANISME**

ARTICLE 23 : Les dispositions des plans d'urbanisme tels qu'ils sont définis dans le Code de l'Urbanisme ne sont applicables à l'intérieur du domaine public portuaire que si elles ont reçu l'accord de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale donné après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs du port concerné. Sous cette réserve, les plans d'urbanisme s'appliquent à l'intérieur du domaine public portuaire.

ARTICLE 24 : Hormis l'autorisation délivrée par l'autorité portuaire, la construction de magasin, hangar ou bâtiment à l'intérieur d'une enceinte portuaire doit faire l'objet d'un permis de construire délivré par l'autorité compétente définie dans le Code de l'Urbanisme. La construction des ouvrages portuaires tels que jetées, quais, terre-pleins, etc. et les autres structures à usage portuaire telles que portique à conteneurs, bandes transporteuses, etc. ne font pas l'objet de permis de construire.

## **TITRE III**

### **DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PORTS A GESTION AUTONOME**

#### **CHAPITRE PREMIER**

##### **STATUT DES SOCIETES DE PORT A GESTION AUTONOME**

ARTICLE 25 : Les Statuts des sociétés de port à gestion autonome doivent être conformes aux statuts types annexés au présent décret. Ces statuts sont approuvés par arrêté du Ministre chargé des ports.

ARTICLE 26 : Afin d'éviter tout conflit d'intérêt au sein de ces sociétés, les titulaires de concession ou de permission dans un port ne peuvent posséder dans leur ensemble plus de cinq pour cent (5%) du capital de la société du port à gestion autonome où ils exercent.

#### **CHAPITRE 2**

##### **CIRCONSCRIPTION DES PORTS A GESTION AUTONOME**

ARTICLE 27 : La circonscription d'un port à gestion autonome peut comprendre un ou plusieurs sites portuaires distincts qui sont alors classés en sites principaux et sites secondaires rattachés à un des sites principaux. Le décret portant création du port à gestion autonome et délimitant sa circonscription fixe les sites portuaires principaux et secondaires.

#### **CHAPITRE 3**

##### **GESTION DU DOMAINE PORTUAIRE**

ARTICLE 28 : Lorsque le statut de port à gestion autonome est conféré à un port, il est dressé contradictoirement entre la société du port à gestion autonome et l'ancienne autorité assurant la gestion du port un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments, installations ainsi que du matériel remis au port à gestion autonome. Cet inventaire précise les terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériel ressortissant du domaine public de l'Etat.

Les remises sont faites dans l'état où se trouvent, au jour de la substitution du nouveau statut au statut existant, tous les immeubles et objets mobiliers.

Dans le cas de la substitution du régime d'autonomie prévu dans la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports à un ancien régime d'autonomie, il est également dressé contradictoirement un état des actifs détenus par le port autonome existant autres que ceux visés à l'alinéa précédent. Ces éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille et les créances de toute nature. Cet inventaire porte également sur les charges et obligations rattachées aux biens remis et aux activités transférées.

ARTICLE 29 : Les ouvrages, immeubles, bâtiments et installations du domaine public remis en jouissance à une société de port à gestion autonome sont inaliénables et ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation ou d'un transfert de gestion à une autre collectivité, que dans les conditions et suivant la procédure prévues par la réglementation domaniale et foncière applicable aux biens de l'Etat.

Les remises de biens du domaine public à une société de port à gestion autonome ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

Les dispositions du premier alinéa du présent article ne font pas obstacle à la mise à disposition d'un concessionnaire de la société de port à gestion autonome desdits ouvrages, immeubles, bâtiments et installations du domaine public, telle que cette mise à disposition peut être prévue dans le contrat de concession pour les besoins de l'exécution du service public concédé.

## **CHAPITRE 4**

### **EXPLOITATION DANS LES PORTS A GESTION AUTONOME**

ARTICLE 30 : Les tâches d'exploitation portuaire dans les ports à gestion autonome sont assurées par des sociétés de droit privé titulaires de concessions, de permissions ou d'autorisations qui sont délivrées par la société du port à gestion autonome dans les conditions qui sont fixées au TITRE VI du présent décret.

ARTICLE 31 : Les sociétés de ports à gestion autonome peuvent confier la gestion et l'exploitation de sites portuaires secondaires de leur circonscription à des sociétés de droits privés titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation dans les conditions qui sont fixées au TITRE VI du présent décret.

## **CHAPITRE 5**

### **RESSOURCES FINANCIERES DES SOCIETES DE PORT A GESTION AUTONOME**

ARTICLE 32 : Les sociétés de port à gestion autonome sont autorisées à percevoir en rémunération des services qu'ils rendent aux usagers portuaires des droits et redevances portuaires - droits de port navires, marchandises et passagers, droits de stationnement, redevances d'occupation et des redevances au titre des concessions et permissions. Ces ressources financières couvrent l'ensemble des charges supportées par la société du port à gestion autonome pour assurer les services qui lui sont confiés, y compris les dépenses en capital, les amortissements comptables et financiers et les provisions pour renouvellement des ouvrages, immeubles et installations portuaires dont le renouvellement leur incombe et dans les conditions qui sont précisées au TITRE II du présent décret.

ARTICLE 33 : Les montants des droits et redevances portuaires doivent être tenus à la disposition de l'ensemble du public. Ils sont affichés dans les bureaux de l'autorité portuaire qui sont susceptibles d'être fréquentés par les usagers et opérateurs portuaires. L'autorité portuaire les communique sur demande à tout usager en faisant la demande, sous la seule réserve qu'il prenne en charge les frais de duplication éventuels.

ARTICLE 34 : Les montants des droits et redevances portuaires sont fixés librement par l'organe délibérant de la société du port à gestion autonome dans le respect des règles générales concernant assiettes des droits et redevances portuaires qui sont fixées par décret, et sous-réserve des dispositions que pourrait prendre l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale en application des dispositions du TITRE VII du présent décret.

## CHAPITRE 6

### REDEVANCE A VERSER A L'AGENCE PORTUAIRE MARITIME ET FLUVIALE PAR LES SOCIETES DE PORT A GESTION AUTONOME

ARTICLE 35 : En application de l'article 34 de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports, chaque société de port à gestion autonome verse à l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale une redevance annuelle.

Le montant de la redevance due par la société du port à gestion autonome pour la première année pleine de fonctionnement est fixé dans le décret conférant le statut de port à gestion autonome.

Le montant de cette redevance est ensuite révisé annuellement de la façon suivante : la redevance due à l'année N + 1 est égale à la redevance payée l'année N corrigée de l'évolution générale de l'indice des prix, plus un pourcentage du produit de la différence entre le trafic de l'année N et celui de l'année N-1 par la recette moyenne payée par tonne de marchandises transitant dans le port autonome à l'année N, soit :

$$V_{N+1} = V_N \times (1 + I_N) + (a) \times A_N \times (X_N - X_{N-1})$$

où :

- $V_{N+1}$  le montant de la redevance à payer à l'année N + 1
- $V_N$  le montant de la redevance payée à l'année N
- $I_N$  est l'indice ( en %) donnant l'augmentation générale de l'indice des prix à l'année N par rapport à l'année N-1
- $A_N$  la recette moyenne par tonne de marchandise traitée par le port à gestion autonome à l'année N qui est calculée en divisant la somme des recettes perçues par le port à gestion autonome pendant l'année N au titre de son activité portuaire par le trafic total ayant transité dans le port à gestion autonome pendant l'année N
- $X_{N-1}$  est le trafic total à l'année N-1
- $X_N$  le trafic à l'année N
- (a) est un coefficient, exprimé en pourcentage, qui est fixé pour chaque port à gestion autonome dans le décret lui conférant ce statut ; la valeur du coefficient (a) est fonction de l'activité du port à gestion autonome et de l'importance des installations mises à sa disposition par l'Etat.

## CHAPITRE 7

### PERSONNEL DES SOCIETES DE PORT A GESTION AUTONOME

ARTICLE 36 : Le personnel d'une société de port à gestion autonome est soumis aux dispositions du Code du Travail et, éventuellement, des conventions collectives.

Le personnel embarqué à bord des navires de cette société, est soumis au régime spécifique du travail maritime conformément aux dispositions du Code Maritime.

Les fonctionnaires des différentes administrations publiques qui seraient mis à la disposition d'une société de port à gestion autonome pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de disponibilité conformément à la réglementation en vigueur.

Le personnel non fonctionnaire des services publics, tributaire du régime de textes administratifs concernant les emplois de longue durée qui serait intégré dans les services d'une société de port à gestion autonome, a la faculté d'opter pour la conservation de son statut d'origine ou pour son rattachement au régime du personnel de la société.

Les avantages dont bénéficiait ce personnel au moment de son intégration dans les services de la société de port à gestion autonome en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite ne peuvent en aucun cas être réduits.

ARTICLE 37 : A titre transitoire et dans un délai de 3 ans, les sociétés de port à gestion autonome sont tenues de recruter en priorité des agents à compétence et qualification égales actuellement en activité dans les ports, qu'ils relèvent ou non du Ministère chargé des ports.

## **CHAPITRE 8**

### **DISSOLUTION ET LIQUIDATION DES SOCIETES DE PORT A GESTION AUTONOME**

ARTICLE 38 : En cas de dissolution ou de liquidation d'une société de port à gestion autonome, l'ensemble des ouvrages, immeubles et autres biens immobiliers construits sur le domaine public portuaire sont exclus des biens à liquider et sont remis en l'état à l'Etat.

## **TITRE IV**

### **DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PORTS D'INTERÊT NATIONAL NON AUTONOMES**

ARTICLE 39 : Les ouvrages, immeubles, bâtiments et installations du domaine public constituant les ports d'intérêt national non autonomes sont inaliénables et ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation ou d'un transfert de gestion à une autre collectivité, que dans les conditions et suivant la procédure prévues par la réglementation domaniale et foncière applicable aux biens de l'Etat.

Les remises des biens du domaine public à l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

ARTICLE 40 : Dans les ports d'intérêt national non autonomes, le rôle d'autorité portuaire et les tâches d'exploitation portuaires sont confiés par l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale à des titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation dans les conditions qui sont fixées au TITRE VI du présent décret.

ARTICLE 41 : Jusqu'au 5 Septembre 2008 au plus tard, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale peut assurer en direct le rôle d'autorité portuaire dans des ports d'intérêt national non autonomes, sur décision du Ministre chargé des ports prise sur proposition de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale.

Pendant cette période transitoire, les redevances de concessions mentionnées à l'article 52 du présent décret ainsi que les droits et redevances portuaires et les redevances de permissions mentionnés en son article 63 sont perçus par l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale dans les ports dont elle assure la gestion en direct.

## **TITRE V**

### **DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PORTS D'INTERÊT PROVINCIAL**

ARTICLE 42 : Lorsque le statut de port d'intérêt provincial est conféré à un port, il est dressé contradictoirement entre la Province Autonome et l'autorité qui assurait jusque là la gestion du port un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments, installations ainsi que du matériel remis à la Province Autonome. Cet inventaire précise les terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériel ressortissant du domaine public de l'Etat.

Les remises sont faites dans l'état où se trouvent, au jour de la substitution du nouveau statut au statut existant, tous les immeubles et objets mobiliers.

ARTICLE 43 : Les ouvrages, immeubles, bâtiments et installations du domaine public constituant les ports d'intérêt provincial sont inaliénables et ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'une affectation ou d'un transfert de gestion à une autre collectivité, que dans les conditions et suivant la procédure prévues par la réglementation domaniale et foncière applicable aux biens de l'Etat.

Les remises des biens du domaine public à une Province Autonome ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

ARTICLE 44 : Dans les ports d'intérêt provincial, le rôle d'autorité portuaire et les tâches d'exploitation portuaire sont confiés par la Province Autonome à des titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation dans les conditions qui sont fixées au TITRE VI du présent décret.

La Province Autonome peut toutefois par délibération déléguer son rôle d'autorité concédante à la Commune sur le territoire de laquelle est situé le port.

ARTICLE 45 : Jusqu'au 5 septembre 2008 au plus tard, les Provinces Autonomes peuvent assurer en direct le rôle d'autorité portuaire dans des ports d'intérêt provincial qui leur sont confiés, sur décision du Ministre chargé des ports prise sur proposition de la Province Autonome après avis de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale.

Pendant cette période transitoire, les redevances de concessions mentionnées à l'article 52 du présent décret ainsi que les droits et redevances portuaires et les redevances de permissions mentionnés en son article 63 sont perçus par chaque Province Autonome dans les ports dont elle assure la gestion en direct.

## **TITRE VI**

# EXPLOITATION DES PORTS

## CHAPITRE PREMIER

### DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 46 : Sont considérés comme services publics d'exploitation portuaire au sens de l'article 15 de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports, les services rendus au public à l'intérieur d'un port délimité, et qui recouvrent les services rendus aux personnes et ceux rendus aux navires :

Les services rendus aux personnes comprennent :

- l'exploitation des gares maritimes destinées à l'accueil des passagers,
- l'embarquement et le débarquement des animaux,
- le chargement et le déchargement des marchandises,
- la mise en dépôt des marchandises sur terre-plein et en magasin,

Les services rendus aux navires ou embarcations comprennent tous les services qui facilitent leur rapprochement, séjour ou départ, en toute sécurité, des postes d'accostage ou des zones de rades comprises dans l'enceinte d'un port délimité ; ces services comprennent:

- le remorquage,
- le pilotage,
- le lamanage,
- la mise à disposition de rades,
- l'exploitation d'installations et d'outillage destinés à la mise au sec et à la mise à l'eau des navires à l'intérieur de l'enceinte d'un port (plans inclinés, cales sèches, élévateurs à bateaux, etc.),
- l'exploitation d'installations spécifiquement destinées à l'accueil de certains types de navires tels que pétroliers, navires porte conteneurs, navires de pêche, navires de plaisance (coffres et bouées d'amarrage, pontons flottants, etc.).

ARTICLE 47 : Sauf cas de nécessité impérieuse constaté par décision du Ministre chargé des ports après avis de la Commission Consultatives des Usagers et des Opérateurs compétente et sur proposition du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale, l'exécution des services publics d'exploitation portuaire est faite dans le cadre de concessions délivrées à des sociétés de droit privé. Les concessions peuvent prendre la forme :

- de concessions globales de gestion et d'exploitation,
- de concessions d'exploitation.

ARTICLE 48 : Sont considérés comme nécessité impérieuse :



- l'absence de société de droit privé ayant manifesté son intérêt pour assurer le service de la concession,
- le risque manifeste d'abus de situation de monopôle.

Lorsqu'un cas de nécessité impérieuse a été constaté par une décision du Ministre chargé des ports :

- les services publics d'exploitation portuaire peuvent être confiés par concession ou mandat de gestion à toute personne morale publique ou privée, ou être assurés directement par les équipages des navires dûment autorisés pour ce faire par l'autorité portuaire.
- dans les ports non autonomes, le rôle d'autorité portuaire peut être confié par concession ou mandat de gestion à toute personne morale publique ou privée, ou assuré directement par des agents de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale, si le port est d'intérêt national, ou de la Province Autonome, dans le cas contraire.

ARTICLE 49 : La mise en place et l'exploitation dans un port d'ouvrage, immeubles installations et outillage à usage exclusivement privé ou destinés à exercer une activité autre que celles listées à l'article 46 est faite dans le cadre de permissions qui doivent prendre la forme :

- de permissions d'outillage privé,
- ou de permissions de construction et d'exploitation d'ouvrages, immeubles, installations et outillage privé.

Le contrat de permission fixe les droits et obligations respectifs du permissionnaire et de l'autorité concédante.

ARTICLE 50 : Seuls les titulaires de concession de service public sont autorisés à effectuer des opérations de chargement et de déchargement des marchandises à l'intérieur d'une enceinte portuaire ouverte au public.

Toutefois, les opérations de chargement et de déchargement de marchandises peuvent exceptionnellement faire l'objet de permission dans l'un ou l'autre des deux cas suivants :

- lorsque ces prestations sont exclues des obligations auxquelles sont tenues les concessionnaires au titre de leur concession,
- lorsque les deux conditions suivantes sont réunies :
  - l'armateur ou l'affréteur du navire transportant la marchandises, ou son propriétaire, souhaite assurer lui même ces opérations avec ses moyens propres,

et

- aucun concessionnaire exerçant dans le port considéré ne souhaite ou n'est en état d'assurer ces opérations.

Par ailleurs, les sociétés de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et la Province Autonome dans les ports d'intérêt provincial, peuvent prévoir que la manutention des marchandises transportées sur certaines catégories de navires au bornage puisse être assurée par les équipages de ces navires, sans que ceci fasse l'objet ni d'une permission, ni d'une concession. Ces éventuelles dérogations sont portées à la connaissance du public et s'appliquent sans discrimination à l'égard de l'ensemble des navires des catégories concernées.

ARTICLE 51 : Sauf accord de l'autorité concédante, nulle société ne peut se substituer au titulaire d'une concession ou d'une permission pour assurer le service de la concession ou de la permission.

Toutefois, dans le cas où le concessionnaire ou le permissionnaire a financé des équipements publics meubles ou immeubles, le contrat de concession ou de permission peut prévoir les hypothèses et les conditions de substitution d'une société tierce à une société concessionnaire ou permissionnaire qui serait défaillante, soit au titre de la concession ou de la permission, soit encore au titre des contrats de financement des équipements publics. Cette substitution pourra se faire, notamment sur l'initiative des prêteurs du concessionnaire ou du permissionnaire, étant précisé toutefois que, dans tous les cas, l'agrément de l'autorité concédante devra faire l'objet d'un avenant et que l'entité substituée au concessionnaire ou au permissionnaire défaillant devra présenter des capacités techniques et financières au moins équivalentes à celles du concessionnaire ou permissionnaire défaillant.

ARTICLE 52 : Outre un éventuel droit d'entrée qui peut être prévu à la délivrance de la concession, les titulaires de concession et permission versent à l'autorité concédante une redevance annuelle, dite redevance de concession ou de permission. Cette redevance comprend une redevance domaniale calculée sur la base de la surface que le concessionnaire ou le permissionnaire est autorisé à occuper, et une redevance dite d'exploitation calculée sur la base du volume d'activité exercée au titre de la concession ou de la permission dont il est titulaire. Les montants et les modalités de paiement et de révision de ces redevances sont fixés par l'autorité concédante dans le cahier des charges de la concession ou de la permission.

ARTICLE 53 : Obligation est faite aux concessionnaires de tenir une comptabilité selon le plan comptable en vigueur qui peut être détaillé suivant les instructions de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale. Les situations comptables sont communiquées à l'autorité concédante suivant les délais définis dans le contrat de concession et sur sa demande. Le contrat de concession précise, le cas échéant, les ouvrages et autres biens immeubles construits par le concessionnaire qu'il est autorisé à amortir dans ses comptes nonobstant l'appartenance au domaine public du terrain sur lequel ils sont construits.

ARTICLE 54 : Obligation est faite aux concessionnaires et permissionnaires de tenir des états statistiques d'activité dans les formes qui sont fixées par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale. Ces états statistiques sont communiqués à l'autorité concédante et à l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale à leur demande et suivant la périodicité fixée par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

## CHAPITRE 2

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES APPLICABLES AU REMORQUAGE, PILOTAGE ET LAMANAGE

ARTICLE 55 : La liste des ports dans lesquels le lamanage, le pilotage et le remorquage sont obligatoires ainsi que les navires qui y sont soumis sont arrêtés par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Les règles générales régissant le fonctionnement des services de lamanage, de pilotage et de remorquage sont fixées par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale. Nul ne peut exercer la fonction de pilote dans un port que s'il a reçu une Commission de Pilote délivrée dans des conditions fixées par décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

## CHAPITRE 3

### DISPOSITIONS COMMUNES AUX CONCESSIONS

ARTICLE 56 : Les concessions pour l'exécution d'un service public d'exploitation portuaire sont des contrats administratifs, même si l'autorité concédante est une personne de droit privé comme c'est le cas pour les concessions délivrées par les sociétés de port à gestion autonome. Les contrats de concession ne sont pas soumis aux règlements des marchés publics.

Ces contrats sont composés d'une convention de concession qui comprend les clauses contractuelles de la concession, à savoir celles établies dans l'intérêt principal du concédant et du concessionnaire, et un cahier des charges qui est annexé à la convention et qui comporte les clauses réglementaires de la concession relatives à l'organisation et au fonctionnement du service. Ce cahier des charges fixe notamment :

- les obligations de service public auxquelles le concessionnaire est soumis,
- les objectifs de performance que le concessionnaire est tenu de réaliser,
- les moyens minima qu'il est tenu de mettre en place,
- les dispositions tarifaires applicables aux usagers,
- et, le cas échéant, les conditions d'exécution des travaux sur le domaine public que le concessionnaire est autorisé à réaliser au titre de sa concession.

Une annexe au cahier des charges donne la liste des biens mis à disposition du concessionnaire par l'Etat ou le concédant, ainsi que des biens que le concessionnaire est tenu de mettre en place pour assurer le service public de la concession. Parmi ces derniers biens, la liste distingue les biens dits « de retour » qui reviennent à l'autorité concédante au terme de la concession, et les biens dits « de reprise » qui sont les biens qui peuvent rester la propriété du concessionnaire au terme de la concession. L'ensemble des biens immeubles (digues, jetées, quais, terre-pleins, magasins, hangars, bâtiments, etc.) que le concessionnaire peut être autorisé à construire sur le domaine public possèdent nécessairement le caractère de bien de retour.

ARTICLE 57 : Des contrats types de concession comprenant une convention et un cahier des charges sont approuvés par arrêtés du Ministre chargé des ports.

Lorsqu'elles sont conformes à un de ces contrats types, les concessions pour l'exécution d'un service public d'exploitation portuaire sont approuvées, après avis de la Commission Consultative des Usagers et Opérateurs, par décision de l'organe délibérant de l'autorité concédante qui est la société de port à gestion autonome dans les ports à gestion autonome, l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale dans les ports d'intérêt national non autonomes et la Province Autonome dans les ports d'intérêt provincial.

Lorsqu'elles dérogent substantiellement aux contrats types, les concessions sont approuvées par arrêté du Ministre chargé des ports, sur proposition de l'organe délibérant de l'autorité concédante et après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs et de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Dans l'attente de la parution des arrêtés approuvant les contrats types, les autorités concédantes peuvent délivrer des concessions pour l'exécution de services publics d'exploitation portuaire sous réserve que ces concessions soient approuvées par arrêté du Ministre chargé des ports sur proposition de l'organe délibérant de l'autorité concédante et après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs et de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Chaque convention de concession doit prévoir expressément le droit au maintien de l'équilibre économique général du contrat notamment en cas de modification unilatérale de la convention de concession ou de son cahier des charges, du fait de l'exercice par une autorité concédante de ses prérogatives de puissance publique. Sauf cas d'urgence impérieuse, les modalités pratiques de calcul des indemnités éventuelles et, ou, des autres modifications à apporter à la convention de concession ou à son cahier des charges seront arrêtés par voie d'avenant au contrat de concession préalablement à la mise en œuvre des nouvelles conditions d'exécution du service public induites par les modifications unilatérales.

ARTICLE 58 : Dans les ports où il existe plusieurs concessionnaires pour un même service public d'exploitation portuaire, et sauf décision contraire de l'autorité portuaire qui doit être motivée par des considérations liées à une bonne exécution du service public et à une bonne utilisation des installations portuaires, le choix du concessionnaire chargé d'assurer le service appartient à l'armateur du navire ou à son représentant ou, le cas échéant, au propriétaire de la marchandise ou à son représentant.

ARTICLE 59 : Dans le cas où les investissements réalisés par le concessionnaire pour assurer le service de sa concession sont destinés prioritairement à l'usage d'un utilisateur particulier, la concession peut prévoir des limitations à l'accès du public aux installations objet de la concession. Ces limitations sont fixées dans le cahier des charges de la concession, les règlements particuliers de police de l'exploitation du port et dans les règles particulières de priorité du port.

ARTICLE 60 : Les concessions sont d'une durée initiale équivalente au minimum à la durée d'amortissement normal des biens financés par le concessionnaire pour assurer le service de sa concession. Cette durée ne saurait cependant excéder trente années (30 ans) si la concession prévoit la construction par le concessionnaire d'infrastructures lourdes telles que jetées, môles, quais, etc.; dans le cas contraire, elle ne saurait excéder quinze années (15 ans). Le renouvellement des concessions fait l'objet de procédures de publicité et de mise en concurrence identiques à celles retenues pour la délivrance des concessions.

Sauf faute du concessionnaire, ou manquement aux obligations de son cahier des charges, l'autorité concédante ne peut résilier la concession de façon anticipée qu'en cas de nécessité impérieuse justifiée par l'intérêt public et qu'après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs. Dans ce cas, l'autorité concédante doit verser au concessionnaire une indemnité calculée selon des principes qui sont arrêtés dans la convention de concession et qui, sous peine de nullité, couvrent au minimum la valeur résiduelle des investissements ayant le caractère de biens de retour qui ont été financés par le concessionnaire dans le cadre de sa concession et qui ne sont pas encore amortis à la date de la résiliation, et d'une fraction du manque à gagner du concessionnaire entre la date de résiliation de la concession et son terme normal

En cas de résiliation de la concession pour manquement substantiel du concessionnaire aux obligations essentielles de la convention de concession ou de son cahier des charges, le concessionnaire ne pourra prétendre à d'autres indemnités que celles calculées sur la valeurs résiduelle des investissements ayant le caractère de biens de retour qu'il a été autorisé à réaliser à ses frais au titre de sa concession qui ne sont pas amorties à la date de résiliation, après déduction de toutes les sommes dues par le concessionnaire au concédant au titre de la convention de concession ou de son cahier des charges.

## **CHAPITRE 4**

### **CONCESSION GLOBALE DE GESTION ET D'EXPLOITATION**

ARTICLE 61 : Les concessions globales de gestion et d'exploitation s'appliquent dans le cas où une société de droit privé est chargée par concession d'assurer le service public comprenant à la fois le rôle d'autorité portuaire tel qu'il est défini à l'article 7 de la loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports et au chapitre 3 du TITRE PREMIER du présent décret, et des services publics d'exploitation portuaire pendant un temps déterminé à ses risques et périls moyennant l'autorisation de percevoir auprès des usagers des rémunérations correspondant aux prestations qu'il fournit à l'aide de moyens mis en place par l'autorité concédante, l'Etat ou lui même.

Dans le cas où le titulaire d'une concession globale de gestion et d'exploitation n'assume pas lui même au titre de sa concession l'ensemble des services publics d'exploitation portuaire, les concessions pour l'exécution desdits services publics sont délivrées par l'autorité ayant délivré la concession globale.

Les concessions globales de gestion et d'exploitation peuvent prévoir la conception et la construction par le concessionnaire sur le domaine public portuaire de biens immeubles (ouvrages, terre-pleins, hangars, magasins, bâtiments, etc.) et de manière générale de toutes installations devant être affectées à la gestion ou à l'exploitation portuaire.

Les concessions globales de gestion et d'exploitation peuvent également prévoir que le concessionnaire assure la surveillance des profondeurs et les travaux de dragage dans des conditions qui sont précisées dans le cahier des charges de la concession.

Les dispositions des textes relatifs aux déclarations d'utilité publique s'appliquent aux travaux réalisés dans le cadre d'une concession globale de gestion et d'exploitation.

ARTICLE 62 : Dans le cas où le titulaire d'une concession globale de gestion et d'exploitation refuse de délivrer une permission d'outillage privé avec usage exclusivement privé à un pétitionnaire, celui ci peut saisir l'autorité ayant délivré la concession globale. Si celle ci juge

insuffisantes les raisons du refus, elle peut mettre en demeure le titulaire de la concession globale de délivrer la dite permission, le titulaire de la concession globale entendu, et après avis de la Commission Consultative des Usagers et Opérateurs.

ARTICLE 63 : Les ressources financières que les titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation sont autorisés à percevoir en rémunération des services qu'ils rendent aux usagers portuaires comprennent :

- les droits et redevances portuaires qui comprennent les droits de port navires, marchandises et passagers, les droits de stationnement et les redevances d'occupation temporaire,
- les redevances des permissions,
- les tarifs des prestations d'exploitation qui leur sont confiées au titre de leur concession.

Ces ressources financières couvrent l'ensemble des charges supportées par le concessionnaire pour assurer les services qui lui sont confiés, y compris les dépenses en capital, les amortissements comptables et financiers et les provisions pour renouvellement des ouvrages, immeubles et installations portuaires lorsque ce renouvellement lui incombe et dans les conditions qui sont précisées au TITRE II du présent décret.

ARTICLE 64 : Les tarifs maxima des prestations d'exploitation applicables par les titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation sont approuvés par le concédant dans des conditions fixées au cahier des charges de la concession qui doit prévoir que cette approbation est faite par application du principe de non objection en vertu duquel ces tarifs maxima proposés par le concessionnaire sont obligatoirement soumis au concédant préalablement à leur mise en vigueur, et sont applicables, sauf objection motivée du concédant dans un délai fixé dans le cahier des charges de la concession. En outre, les tarifs maxima peuvent faire l'objet d'une actualisation annuelle par application d'une formule d'actualisation fixée dans le cahier des charges de la concession lequel prévoit également les conditions dans lesquelles cette formule peut être revue périodiquement.

L'objection de l'autorité concédante aux propositions de modification des tarifs maxima faites par le concessionnaire ne peut s'appuyer que sur un non respect caractérisé des indicateurs de performance relatifs aux obligations substantielles du concessionnaire prévus dans le cahier des charges de la concession ou de la non fourniture par le concessionnaire des documents comptables et statistiques prévus aux articles 53 et 54 du présent décret.

Le montant des droits et redevances portuaires que le concessionnaire est autorisé à percevoir sont fixés dans les mêmes conditions que les tarifs maxima des prestations d'exploitation. Ces droits et redevances doivent respecter des règles générales concernant leurs assiettes qui sont fixées par décret.

ARTICLE 65 : Les montants des droits et redevances portuaires et les tarifs maxima des prestations d'exploitation sont tenus à la disposition du public. Ils sont affichés dans les endroits susceptibles d'être fréquentés par les usagers du port. Ils sont communiqués à tout usager qui en fait la demande, sous la seule réserve qu'il prenne en charge les frais de duplication éventuels.

Les droits et redevances portuaires et les tarifs des prestations d'exploitation sont appliqués sans discrimination et les réductions éventuelles s'appliquent indifféremment à tous les usagers appartenant aux catégories susceptibles d'en bénéficier.

ARTICLE 66 : Sauf exceptions prévues à l'article 47 de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports, les concessions globales de gestion et d'exploitation sont attribuées suite à des procédures d'appel d'offres publics conformément à la législation et à la réglementation malgache en vigueur au moment de sa mise en œuvre pour de tels contrat. En l'absence de législation et de réglementation malgaches propres à la publicité, la mise en concurrence et l'attribution de tels contrats de concession, l'organe délibérant de l'autorité concédante élabore ou fait élaborer un règlement particulier d'appel d'offres dont le contenu doit assurer l'égal accès de tous les soumissionnaires ayant exprimé un intérêt et jugés techniquement et financièrement qualifié à l'octroi de la dite concession. Ce règlement d'appel d'offres est approuvé par le Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs concernée.

ARTICLE 67 : Les titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation ne sont pas autorisés à sous-traiter le rôle d'autorité portuaire mais peuvent sous-traiter tout ou partie des activités d'exploitation qui leur sont confiées au titre de leur concession. Toutefois, préalablement à leur mise en vigueur, les contrats de sous-traitance éventuels sont soumis à l'approbation du concédant qui ne peut y objecter que si le sous-traitant proposé n'offre pas toute garantie d'une bonne exécution du service public portuaire et si la sous-traitance ne conduit pas à une augmentation inacceptable des tarifs. Les mêmes dispositions s'appliquent aux modifications des contrats de sous-traitance. Le titulaire de la concession reste seul responsable vis à vis du concédant de la bonne exécution des services de la concession qui sont sous-traités.

## **CHAPITRE 5**

### **CONCESSION D'EXPLOITATION**

ARTICLE 68 : Les concessions d'exploitation s'appliquent dans le cas où une société de droit privé est chargée par concession de faire fonctionner un service public d'exploitation portuaire pendant un temps déterminé à ses risques et périls moyennant l'autorisation de percevoir auprès des usagers des rémunérations correspondant aux prestations qu'il fournit à l'aide de moyens mis en place par lui même, l'autorité concédante ou l'Etat.

Les concessions d'exploitation peuvent porter occupation du domaine public portuaire et peuvent prévoir la conception et la construction sur ce domaine public portuaire de biens immeubles (ouvrages, terre-pleins, hangars, magasins, bâtiments, etc.) et de manière générale de toutes installations devant être affectées à l'exploitation portuaire.

Les dispositions des textes relatifs aux déclarations d'utilité publique s'appliquent aux travaux réalisés dans le cadre d'une concession d'exploitation.

ARTICLE 69 : Les tarifs maxima perçus dans un port par les titulaires de concession d'exploitation en rémunération du service qu'ils rendent aux usagers sont approuvés par le concédant dans les mêmes conditions que celles fixées à l'article 64.

ARTICLE 70 : Les tarifs maxima sont tenus à la disposition du public. Ils sont affichés dans les endroits susceptibles d'être fréquentés par les usagers du port. Ils sont communiqués à tout

usager qui en fait la demande, sous la seule réserve qu'il prenne en charge les frais de duplication éventuels.

Ces tarifs sont appliqués sans discrimination et les réductions éventuelles s'appliquent indifféremment à tous les usagers appartenant aux catégories susceptibles d'en bénéficier.

Lorsque les dispositions du troisième alinéa de l'article 19 s'appliquent, les conditions dans lesquelles tout ou partie des droits et redevances portuaires est reversée au concessionnaire sont fixées dans le cahier des charges de la concession.

ARTICLE 71 : Sauf décision contraire de l'organe délibérant de l'autorité concédante, les concessions d'exploitation sont attribuées suite à des procédures d'appel d'offres publics conformément à la législation et à la réglementation malgache en vigueur au moment de sa mise en œuvre pour de tels contrat. En l'absence de législation et de réglementation malgaches propres à la publicité, la mise en concurrence et l'attribution de tels contrats de concession, l'organe délibérant de l'autorité concédante élabore ou fait élaborer un règlement particulier d'appel d'offres dont le contenu doit assurer l'égal accès de tous les soumissionnaires ayant exprimé un intérêt et jugés techniquement et financièrement qualifié à l'octroi de la dite concession. Ce règlement d'appel d'offres est approuvé par le Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs concernée.

ARTICLE 72 : Les titulaires de concession d'exploitation ne peuvent sous-traiter qu'une partie des prestations de service public dont ils ont la charge, après approbation expresse par l'autorité concédante du sous-traitant ainsi que de la nature et de l'importance des missions de service public que le concessionnaire propose de sous-traiter.

## **CHAPITRE 6**

### **PERMISSION D'OUTILLAGE PRIVE**

ARTICLE 73 : Les permissions d'outillage privé s'appliquent dans le cas où une personne morale publique ou privée est autorisée à mettre en place et exploiter sur le domaine public portuaire un outillage à usage exclusivement privé au sens donné à l'article 49, ou destiné à lui permettre d'exercer une activité autre que celles listées à l'article 46. Ces permissions peuvent prévoir occupation du domaine public mais ne prévoient pas la construction d'ouvrages ou immeubles sur le domaine public portuaire. Sauf accord contraire entre le permissionnaire et l'autorité concédante, l'outillage utilisé par le permissionnaire dans le cadre de sa permission reste propriété du permissionnaire à l'expiration de la permission ou à sa résiliation.

Les permissions d'outillage privé sont accordées à titre précaire et révocable. Toutefois, elles ne peuvent être résiliées qu'après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs et moyennant un préavis fixé dans leur convention. Elles sont d'une durée initiale fixée en tenant compte de la durée de vie des installations mises en place par le permissionnaire au titre de sa permission. Cette durée ne peut cependant excéder quinze années (15 ans). Elles peuvent ensuite être renouvelées par avenant au contrat donnant la permission. Les avenants de renouvellement sont approuvés dans les mêmes conditions que celles applicables à l'approbation des conventions de permission.

ARTICLE 74 : Les demandes de permission d'outillage privé sont adressées à l'autorité portuaire qui fait instruire les dossiers par ses services compétents.



**ARTICLE 75** : Les permissions d'outillage privé font l'objet d'une convention passée entre le permissionnaire et l'autorité concédante; cette convention fixe notamment :

- l'activité que le permissionnaire est autorisé à exercer au titre de sa permission,
- les dispositions financières applicables,
- le cas échéant, la partie du domaine public que le permissionnaire est autorisé à occuper.

Les convention de permission d'outillage privé ne sont pas soumis aux règlements des marchés publics.

Les permissions d'outillage privé sont approuvées dans les mêmes conditions que les concessions pour l'exécution d'un service public d'exploitation portuaire telles que prévues à l'article 57 ci-dessus.

## **CHAPITRE 7**

### **PERMISSION POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION D'OUVRAGES, IMMEUBLES ET OUTILLAGE PRIVES**

**ARTICLE 76** : Les permissions pour la construction et l'exploitation d'ouvrages, immeubles et outillage privés s'appliquent dans le cas où une personne morale publique ou privée est autorisée à construire tout bien immeuble (ouvrages, terre-pleins, hangars, magasins, bâtiments, etc.) nécessaire pour l'installation sur le domaine public portuaire d'installations ou d'un outillage qu'elle est autorisée à mettre en place et à exploiter à usage exclusivement privé au sens donné à l'article 49, ou destinés à lui permettre d'exercer une activité autre que celles listées à l'article 46. Ces permissions portent occupation du domaine public.

La propriété des biens immeubles construits par le permissionnaire dans le cadre de cette permission est transférée à l'Etat à l'expiration de la permission, ou, en cas de résiliation anticipée de la permission, dès que cette résiliation prend effet. Sauf accord contraire entre le permissionnaire et l'autorité concédante, les biens meubles utilisés par le permissionnaire dans le cadre de sa permission restent propriété du permissionnaire à l'expiration de la permission ou à sa résiliation.

Ces permissions sont d'une durée initiale fixée en tenant compte de la durée de vie des installations mises en place et construites par le permissionnaire au titre de sa permission. Cette durée ne saurait cependant excéder trente années (30 ans) si la permission prévoit la construction par le permissionnaire d'infrastructures lourdes telles que jetées, môles, quais, etc.; dans le cas contraire, elle ne saurait excéder quinze années (15 ans). Ces permissions peuvent ensuite être renouvelées par avenant au contrat de permission. Les avenants de renouvellement sont approuvés dans les mêmes conditions que celles applicables à l'approbation des conventions de permission.

Sauf faute du permissionnaire, ou manquement aux obligations de sa convention de permission, l'autorité concédante ne peut résilier la permission de façon anticipée qu'en cas de nécessité impérieuse justifiée par l'intérêt public et qu'après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs. Dans ce cas, l'autorité concédante verse au permissionnaire une indemnité calculée sur la base de la valeur résiduelle des biens immeubles construits par le permissionnaire dans le cadre de sa permission et qui ne sont pas

encore amortis à la date de la résiliation, et, le cas échéant, des pertes du permissionnaire qui sont directement imputables à la résiliation. Les modalités de calcul de ces indemnités sont prévues dans la convention de permission.

En cas de résiliation de la permission pour faute du permissionnaire ou par manquement aux obligations de sa convention, le permissionnaire ne pourra prétendre à d'autres indemnités que celles calculées sur la base du montant des valeurs non amorties des biens immeubles qu'il a été autorisé à construire sur le domaine public au titre de sa permission et qui sont remis au concédant lors de sa résiliation, après déduction de toutes les sommes dues par le permissionnaire au concédant.

Les dispositions des textes relatifs aux déclarations d'utilité publique s'appliquent aux travaux réalisés dans le cadre d'une permission de construction et d'exploitation d'ouvrages, immeubles et outillage avec usage exclusivement privé.

ARTICLE 77 : Lorsque les installations de la permission ne sont pas intégrées dans un port ouvert au public, les modalités particulières d'exercice du rôle d'autorité portuaire sont fixées dans la convention de permission.

ARTICLE 78 : Les demandes de permission pour la construction et l'exploitation d'ouvrage, immeubles et outillage privés sont adressées à l'autorité portuaire qui fait instruire les dossiers par les services compétents.

ARTICLE 79 : Les permissions pour la construction et l'exploitation d'ouvrage, immeubles et outillage privés font l'objet d'une convention passée entre le permissionnaire et l'autorité concédante; cette convention fixe notamment :

- l'activité que le permissionnaire est autorisé à exercer au titre de sa permission,
- la partie du domaine public qu'il est autorisé à occuper,
- les biens immeubles qu'il est autorisé à construire sur ce domaine et les conditions d'exécution des travaux,
- les conditions financières de l'opération.

Les convention de permissions ne sont pas soumises aux règlements des marchés publics.

Lorsque les dispositions des troisième et quatrième alinéas de l'article 18 s'appliquent, les conditions dans lesquelles le permissionnaire peut être exonéré de tout ou partie des droits et redevances portuaires sont fixées dans la convention de permission.

Les permissions pour la construction et l'exploitation d'ouvrage, immeubles et outillage privés sont approuvées dans les mêmes conditions que les concessions pour l'exécution d'un service public d'exploitation portuaire telles que prévues à l'article 57 ci-dessus.

## **CHAPITRE 8**

### **RESEAUX PORTUAIRES DE VOIES FERREES**

ARTICLE 80 : Pour chaque port où aboutit une voie ferrée, une convention est conclue entre l'autorité portuaire et celle responsable de la gestion et/ou de l'exploitation du réseau ferré . En tant que de besoin, les sociétés tierces concessionnaires ou permissionnaires qui sont concernées, en tant qu'utilisatrices potentielles de cette voie ferrée, sont parties à cette convention.

Cette convention précise le périmètre et définit la consistance du réseau portuaire des voies ferrées et les conditions d'exploitation de ce réseau qui fait partie intégrante de l'infrastructure portuaire.

## **CHAPITRE 9**

### **OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC**

ARTICLE 81 : Toute occupation de terre-pleins et tout mouillage de corps morts, coffre d'amarrage ou ponton flottant à usage exclusivement privé doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par l'autorité portuaire.

Les durées de ces autorisations ne sauraient excéder une année, elles sont renouvelables, par périodes de six mois sans que la durée globale puisse dépasser quatre ans. Dans le cas contraire, elles sont soumises aux dispositions du chapitre 6 ou 7 ci-dessus.

Ces autorisations sont inscrites sur un registre de contrôle tenu par l'autorité portuaire.

Les occupations de terre-pleins et mouillage de corps morts, coffre d'amarrage ou ponton flottant susceptibles d'être utilisés, même à titre accessoire, par ou pour des tiers font l'objet de concessions délivrées conformément aux dispositions du présent décret.

ARTICLE 82 : Les occupations de terre-pleins donnent lieu à perception d'une redevance, fixée par l'autorité portuaire sur la base des surfaces occupées et des tarifs de référence fixés par le service des domaines.

Le mouillage de corps mort, coffre d'amarrage ou ponton flottant donnent lieu à perception d'une redevance fixée par l'autorité portuaire.

ARTICLE 83 : L'occupation des ouvrages portuaires et du plan d'eau par les navires n'est pas soumise à autorisation, elle donne lieu à la perception d'un droit de stationnement qui fait partie des droits et redevances portuaires.

Les occupations du domaine public faites dans le cadre des concessions et permissions régies par les chapitres 2 à 7 ci-dessus échappent au régime prévu dans le présent chapitre 9.

## **TITRE VII**

### **REGULATION PAR L'AGENCE PORTUAIRE, MARITIME ET FLUVIALE**

ARTICLE 84 : En tant qu'autorité de régulation du sous-secteur portuaire chargée en vertu de l'article 3 de la Loi 2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports de veiller à ce que la

gestion et l'exploitation des ports soient assurées dans le respect des règles d'une libre concurrence transparente entre opérateurs, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale est habilitée à mettre en demeure les sociétés de port à gestion autonome, les titulaires de concession globale de gestion et d'exploitation et les Provinces Autonomes :

- d'annuler des concessions ou permissions non conformes aux textes en vigueur,
- de délivrer une permission dans le cas où sa délivrance a été refusée pour des raisons manifestement infondées au regard des principes de libre accès au port et de respect des règles de la concurrence,
- de lancer une procédure d'appel d'offres dans les formes prévues aux articles 66 et 71 ci-dessus pour la délivrance de nouvelles concessions dans les situations où le respect des règles de libre et transparente concurrence entre opérateurs le justifie,

Dans tous les ports, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale est habilitée à objecter aux montants des droits et redevances portuaires établis par les autorités portuaires, si elle estime que ceux-ci relèvent d'un abus manifeste de situation de monopôle.

Dans les ports non autonomes, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale est habilitée à objecter aux tarifs maximums d'exploitation proposés par les titulaires de concession, si elle estime que ceux-ci relèvent d'un abus manifeste de situation de monopôle.

Ces mises en demeure et objections font l'objet d'une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale prise après avis de la Commission Consultative des Usagers et Opérateurs concernée.

L'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale s'assure de la mise en place et du bon fonctionnement des Commissions Consultatives des Usagers et des Opérateurs et plus généralement du respect des dispositions du présent décret dans l'ensemble des ports.

Cette agence est également habilitée à prendre ou faire prendre toute disposition afin que les ports comprennent l'ensemble des services publics portuaires nécessaires pour recevoir les navires autorisés et procéder aux opérations de chargement, de déchargement, de dépôt et d'entreposage des marchandises conformément aux réglementations en vigueur concernant la sécurité des biens et des personnes et la prévention des pollutions marines et tout en respectant des cadences compatibles avec les contraintes opérationnelles des compagnies de navigation modernes.

ARTICLE 85 : En cas de litige entre, d'une part, un usager, un concessionnaire, un permissionnaire ou toute autre personne et, d'autre part, un port à gestion autonome, le titulaire d'une concession globale de gestion et d'exploitation ou une Province Autonome pour une affaire ayant trait à la gestion et à l'exploitation portuaire, le litige est porté devant l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale qui intervient en tant que médiateur. Ce n'est qu'en cas d'échec de la médiation, que le plaignant peut saisir le Ministère chargé des ports et la juridiction compétente.

## **TITRE VIII**

### **REGLES GENERALES DE POLICE PORTUAIRE**

#### **CHAPITRE PREMIER**

##### **MOUVEMENT ET STATIONNEMENT DES NAVIRES**

ARTICLE 86 : Tout navire qui arrive dans un port, doit avant toute communication physique avec la terre ou avec un autre navire déjà amarré ou ancré, être reconnu par l'autorité portuaire et les services techniques d'arraisonnement conformément aux règlements en vigueur.

Au cours de cette opération obligatoire, sont notamment constatées la provenance du navire et les conditions sanitaires et techniques dans lesquelles il se présente.

Tout navire, avant de sortir d'un port, doit être reconnu par l'autorité portuaire et les services techniques d'arraisonnement qui peuvent interdire le départ du navire s'il ne se conforme pas aux règlements en vigueur notamment en matière de sécurité.

ARTICLE 87 : Les officiers de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans les ports. Ils ordonnent et contrôlent tous les mouvements.

ARTICLE 88: Le capitaine ou patron de tout navire entrant dans un port doit remettre au bureau du port une « déclaration d'entrée » suivant le modèle fixé par l'autorité portuaire conformément aux instructions qui peuvent être données par l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

Le même type de déclaration doit être fait avant la sortie ou avant tout mouvement à l'intérieur du port.

Ces déclarations remises par les capitaines ou patrons sont inscrites dans l'ordre de leur présentation sur un registre spécial où elles reçoivent un numéro d'ordre.

ARTICLE 89 : L'obligation de pilotage, de lamanage et de remorquage pour les navires faisant mouvement à l'intérieur des plans d'eau portuaires, est fixée par une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale.

#### **CHAPITRE 2**

##### **CHARGEMENT ET DECHARGEMENT**

ARTICLE 90 : Les navires sont inscrits par les officiers de port dans un tour de rôle dans l'ordre de leur arrivée sur rade. Sauf priorités fixées dans des conditions indiquées ci-après, les opérations de chargement et de déchargement des navires s'effectuent en respectant ce tour de rôle.

Une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale fixe les règles générales de priorité s'appliquant dans tous les ports. Cette décision distingue :

- la priorité « relative » qui a pour effet de situer le navire bénéficiaire en tête de liste des navires en attente ;
- la priorité « absolue » qui le substitue à un ou plusieurs navires en opération et entraîne le déplacement éventuel d'un navire déjà à quai ou au poste de mouillage ;

dans ce cas, la décision fixant les règles de priorité précise le navire auquel incombent les frais de déhalage et d'attente éventuels.

Une décision de l'autorité portuaire fixe les règles particulières de priorité s'appliquant dans le port où elle est compétente. Ces règles particulières de priorité, qui doivent se conformer aux règles générales édictées par l'APMF, sont approuvées par le Directeur Général de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale après avis de la Commission Consultative des Usagers et des Opérateurs.

Copie de la décision fixant les règles de priorité doit être tenue à la disposition du public. Elle doit être affichée dans les bureaux de l'autorité portuaire et les endroits susceptibles d'être fréquentés par les usagers du port. Elle doit être communiquée sur demande à tout usager en faisant la demande, sous la seule réserve qu'il prenne en charge les frais de duplication éventuels.

ARTICLE 91 : Les chargements et déchargements ne peuvent être effectués qu'après l'accomplissement des formalités prévues par la réglementation en la matière.

Une décision du Conseil d'Administration de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale visée par le Ministère chargé du travail, fixe les mesures particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux opérations de chargement et de déchargement à bord des navires.

ARTICLE 92 : Les navires chargés de matières dangereuses ou inflammables doivent, avant de pénétrer dans les limites du port, prévenir les officiers de port et se conformer aux instructions qui leur sont données.

L'embarquement ou le débarquement des matières dangereuses doit avoir été autorisé au préalable par les officiers de port.

### **CHAPITRE 3**

#### **CONSTRUCTION, REPARATION, CARENAGE ET DEMOLITION DES NAVIRES**

ARTICLE 93 : Dans les limites du domaine public portuaire aucun navire ne peut être construit, réparé, caréné ou démolé que sur les points désignés par l'autorité portuaire. Ces opérations doivent être réalisés dans les délais fixés et avec les mesures de précautions, notamment vis à vis de la protection de l'environnement, prescrites par les officiers de port, conformément aux prescriptions techniques arrêtées par les services compétents.

Si, à l'expiration du délai fixé, l'opération n'est pas terminée, le propriétaire de l'engin sera, sous peine de sanction, mis en demeure de l'achever.

ARTICLE 94 : Le lancement d'un navire ne peut avoir lieu sans qu'il en ait été fait déclaration soixante douze heures à l'avance aux officiers de port pour qu'ils puissent assister à l'opération et prendre le cas échéant, avec la direction du chantier, les mesures de précaution jugées nécessaires.

ARTICLE 95 : Lorsqu'un navire a coulé bas ou s'est échoué dans le port, le capitaine ou l'armateur est tenu de baliser immédiatement l'épave, d'en communiquer les coordonnées à l'autorité portuaire et de le faire relever ou dépêcher sans délai s'il est jugé nécessaire par l'autorité portuaire. A défaut d'exécution par le capitaine ou l'armateur dans les délais fixés,

l'autorité portuaire peut prendre les mesures nécessaires pour hâter l'exécution des travaux et au besoin les faire exécuter d'office aux frais des propriétaires.

## **CHAPITRE 4**

### **LUTTE CONTRE LES SINISTRES DANS LES PORTS**

ARTICLE 96: La prévention et l'organisation contre tout sinistre tels qu'incendie, déversement d'hydrocarbures, etc. survenant dans les limites du port ou risquant de s'y propager, ainsi que la coordination des équipes de secours, relèvent des officiers de port sauf dispositions contraires faisant l'objet de textes réglementaires spécifiques.

ARTICLE 97 : Si un sinistre se déclare à bord d'un navire armé, la direction de la lutte à bord incombe au capitaine de ce navire.

Si un sinistre se déclare à bord d'un navire désarmé, l'officier de port prend les mesures qui s'imposent.

ARTICLE 98 : Si un sinistre se déclare dans l'enceinte portuaire, ailleurs que sur un navire, la direction des opérations incombe aux officiers de port qui coordonnent l'action des équipes de secours.

ARTICLE 99 : Les officiers de port sont juges des mesures à prendre pour éviter ou limiter l'extension du sinistre ainsi que l'opportunité du déplacement soit du navire sinistré, soit des navires voisins.

Aucune mesure telle que les abordages, échouements, surcharges en eau compromettant la stabilité du navire, et d'une manière générale toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires, ne doit être prise sans leur ordre.

Le capitaine de tout navire présent au port doit obtempérer aux ordres des officiers de port en ce qui concerne l'application des prescriptions ci-dessus.

ARTICLE 100 : L'autorité portuaire est tenue d'établir avec l'assistance des officiers de port un plan de sécurité présentant les mesures de prévention contre les sinistres, les consignes concernant l'organisation de la lutte contre les sinistres, ainsi que les moyens humains et matériel mobilisables en cas de sinistre. Ce plan de sécurité est soumis à l'avis de la Commission Consultative et des Opérateurs et est approuvé par le Directeur Général de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale. Il doit être affiché dans les locaux fréquentés par les usagers, les opérateurs et les travailleurs du port.

## **CHAPITRE 5**

### **SURVEILLANCE DES PORTS**

ARTICLE 101 : Les ports dont l'importance ou la situation le justifie sont équipés:

- D'une unité de gendarmerie qui :
  - veille au maintien de l'ordre, à la sûreté publique et d'une manière générale au respect des Lois et règlements;

- assure l'application des consignes de police et de sécurité édictées par l'autorité portuaire;
  - assure la fonction de police judiciaire et oriente plus particulièrement son action vers la répression des infractions relevant de sa compétence;
  - assure la police de la circulation, la surveillance des personnes et des installations, et contrôle les autorisations de circuler dans l'enceinte du port;
  - prête main forte à leur demande, conformément à la Loi, dans l'exécution des missions de leur compétence aux fonctionnaires et agents en activité dans le port, et notamment aux officiers de port.
- Des services compétents de la police nationale qui assurent le contrôle de l'immigration et de l'émigration et veillent à l'application des lois et des règlements relatifs à l'entrée, à la circulation et au séjour des étrangers.

Des arrêtés interministériels des Ministres chargés des ports, de la défense et de l'immigration et de l'émigration fixent les ports devant être équipés de tels services.

ARTICLE 102 : Les locaux mis à la disposition de ces services publics, ainsi que l'entretien de ces immeubles, sont à la charge de l'autorité portuaire qui met gratuitement à disposition les embarcations dont elle dispose pour l'exécution des attributions fixées à l'article 101 ci-dessus. Tous les autres frais de fonctionnement y afférents sont à la charge des services utilisateurs.

## **CHAPITRE 6**

### **POLICE DES BASSINS, QUAIS ET TERRE-PLEINS**

ARTICLE 103 : Nul ne peut pénétrer dans l'enceinte d'un port s'il n'est porteur d'une autorisation délivrée par l'autorité portuaire, cette disposition ne s'applique pas au personnel de la sécurité nationale chargé d'une enquête judiciaire, qui sera tenu néanmoins de se faire connaître auprès de l'autorité portuaire.

ARTICLE 104 : Tout conducteur de véhicule circulant à l'intérieur de l'enceinte portuaire est tenu de se conformer aux règlements particuliers de police de l'exploitation portuaire sur la circulation et le stationnement.

ARTICLE 105 : Tout capitaine ou patron de navire se trouvant à l'intérieur des limites du port, qu'il soit à quai ou sur rade, doit faire appliquer par son bord les règlements portuaires en matière de propreté, d'hygiène et de protection de l'environnement.

ARTICLE 106 : L'autorité portuaire est tenue de mettre en place les installations destinées à la réception des déchets générés par l'activité portuaire conformément aux prescriptions édictées par les services compétents. Les usagers sont tenus de prendre toute disposition afin que tout déchet provenant de leur activité soit déposé dans ces installations.

ARTICLE 107 : Les capitaines et patrons de navires sont responsables des avaries que leurs navires feraient éprouver aux ouvrages du port.



## CHAPITRE 7

### PENALITES ET SANCTIONS

ARTICLE 108 : Les modalités d'application des chapitres 1 à 6 du TITRE VIII du présent décret sont précisées dans le règlement général et les règlements particuliers de police de l'exploitation portuaire pris dans les conditions fixées à l'article 12 ci-dessus.

ARTICLE 109 : Toute infraction aux règles édictées dans le présent décret et dans les règlements de police de l'exploitation portuaire établis dans les conditions fixées à l'article 12 constitue une contravention passible d'une amende dont le montant est précisé à l'article 12 de la Loi n°2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports.

Ces contraventions sont constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de port ou les agents assermentés chargés de ces fonctions, par les officiers de police judiciaire et autres fonctionnaires ayant qualité pour le faire.

ARTICLE 110 : Les procès-verbaux à tout délit ou contravention commis sur le port autres que ceux dressés par les agents de la gendarmerie, de la police nationale et des douanes sont transmis sous couvert de l'autorité portuaire, suivant la nature de l'infraction constatée, aux autorités judiciaires compétentes.

Les agents des unités de la gendarmerie, de la police nationale ou des douanes qui opèrent dans le port sont tenus d'informer l'autorité portuaire de toute infraction qu'ils auront constatée dans l'enceinte du port.

ARTICLE 111 : A défaut du capitaine ou patron, les armateurs et propriétaires des navires sont civilement responsables des infractions constatées.

ARTICLE 112 : En cas de dégradations faites par un navire aux ouvrages ou installations portuaires, l'autorité portuaire fait établir un devis des réparations nécessaires. Les frais d'établissement de ce devis et les frais de réparation sont à la charge de l'armateur ou du propriétaire du navire responsable des dégradations. Le navire ne peut quitter le port ou la rade avant que ces frais aient été couverts ou que bonne et valable caution ait été fournie en garantie du paiement de ces frais.

ARTICLE 113 : Lorsqu'en exécution du présent décret, il a été fait d'office certains frais à la charge du capitaine, du patron, de l'armateur ou du propriétaire du navire, ou lorsqu'il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à amende à la charge de ce même capitaine, patron, armateur ou propriétaire, le navire ne peut quitter le port ou la rade avant que le capitaine ou le patron ait fourni bonne et valable caution en garantie du paiement des frais ou de l'amende.

## TITRE IX

### DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 114 : Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires au présent décret, et notamment celles du décret 67-550 du 19 décembre 1967 portant organisation des ports de commerce.

ARTICLE 115 : Le Ministre chargé des ports, le Ministre chargé des domaines, le Ministre chargé des finances, le Ministre chargé de la fonction publique, le Ministre de la Justice, le

Ministre de l'Intérieur, le Ministre chargé de la santé et le Ministre de la Défense Nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République.

Fait à Antananarivo, le 13 juillet 2004

JACQUES SYLLA

**PAR LE PREMIER MINISTRE  
CHEF DU GOUVERNEMENT  
LE VICE-PREMIER MINISTRE  
CHARGE DES PROGRAMMES ECONOMIQUES  
MINISTRE DES TRANSPORTS,  
DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

**LE MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DU TRAVAIL ET DES LOIS  
SOCIALES**

**ZAZA MANITRANJA RAMAMDIMBIARISON**

**JEAN THEODORE RANJIVASON**

**LE MINISTRE DE L'ECONOMIE  
DES FINANCES ET DU BUDGET**

**LE MINISTRE DE LA JUSTICE**

**ANDRIAMPARANY BENJAMIN RADAVIDSON**

**LALA HENRIETTE RATSIHAROVALA**

**LE MINISTRE DE L'INTERIEUR  
ET DE LA REFORME  
ADMINISTRATIVE**

**LE MINISTRE  
DE LA DEFENSE NATIONALE**

**SOJA**

**PETERA BEHAJAINA**

**LE MINISTRE  
DE L'AGRICULTURE DE L'ELEVAGE  
ET DE LA PECHE**

**LE MINISTRE  
DE LA SANTE ET DU PLANNING  
FAMILIAL**

**HARISON EDMOND RANDRIARIMANANA**

**RICHARD JEAN-LOUIS ROBINSON**