

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01  
« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

**CODE DES TRANSPORTS  
(CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET  
NAVIGATION MARITIMES)**

*(Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports)*

## Article L5000-1

Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires. La liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire.

## Article L5000-2

I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :

1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.

## Article L5000-3

Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :

1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;

2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française.

## Article L5000-4

Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée.

## Article L5000-5

La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et, le cas échéant, aux dispositions des règlements communautaires.

## Article L5000-6

L'exercice par l'Etat des pouvoirs de police en mer qu'il tient des dispositions du présent code est régi par les dispositions de la section 1 du chapitre unique du titre II du livre V de la partie I du code de la défense.

## **LIVRE IER : LE NAVIRE**

### TTTRE IER : STATUT DES NAVIRES

#### Chapitre Ier : Identification des navires

##### Article L5111-1

Les éléments d'identification des navires sont :

- 1° Le nom ;
- 2° Le port d'attache ;
- 3° La nationalité ;
- 4° Le tonnage.

Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire.

##### Article L5111-2

Est puni de 3 750 € d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires prévues à l'article précédent sur les marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.

#### Chapitre II : Francisation

##### Article L5112-1

Les règles relatives à la francisation des navires sont fixées par la section 2 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes.

#### Chapitre III : Construction des navires

##### Section 1 : Règles générales de construction

##### Article L5113-1

Les règles générales de construction destinées à assurer la sécurité, la sûreté, l'hygiène et l'habitabilité à bord des navires, ainsi que la prévention de la pollution par les navires, sont fixées par voie réglementaire.

##### Section 2 : Contrat de construction

##### Article L5113-2

La construction d'un navire pour le compte d'un client fait l'objet d'un contrat écrit.  
Les modifications à ce contrat sont, à peine de nullité, établies par écrit.

##### Article L5113-3

Sauf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais.

##### Article L5113-4

Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client.

##### Article L5113-5

En cas de vice caché, l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice caché.

#### Article L5113-6

L'entreprise qui a procédé à la réparation d'un navire est garante des vices cachés résultant de son travail dans les conditions définies par les articles L. 5113-4 et L. 5113-5.

Chapitre IV : Régime de propriété des navires.

#### Section 1 : Actes de propriétés

##### Article L5114-1

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit.

L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.

##### Article L5114-2

Tous les navires francisés et tous les navires en construction sur le territoire de la République française doivent être inscrits sur un fichier tenu par l'autorité administrative.

##### Article L5114-3

Pour chaque navire est établie une fiche mentionnant notamment :

1° Les énonciations propres à identifier le bâtiment ;

2° Le nom du propriétaire ; s'il y a plusieurs copropriétaires, tous leurs noms figurent, avec l'indication du nombre de leurs parts ou de leurs quotas ;

3° Les droits sur le navire.

##### Article L5114-4

Le fichier d'inscription est public. Toute personne peut en obtenir des extraits selon les modalités prévues à l'article 4 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

##### Article L5114-5

Les modalités d'application du présent chapitre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

#### Section 2 : Hypothèques maritimes

##### Article L5114-6

Les dispositions applicables aux hypothèques maritimes sont fixées par la section 7 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes.

#### Section 3 : Privilèges

##### Article L5114-7

La présente section s'applique aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi.

##### Article L5114-8

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3° Les créances nées du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du contrat de travail des autres personnes employées à bord ;

4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants. Il en est de même pour les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine.

#### Article L5114-9

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

#### Article L5114-10

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article L. 5114-8 sont :

1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° Les rémunérations dues au propriétaire, pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

#### Article L5114-11

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

#### Article L5114-12

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 5114-8, le privilège prévu au profit des personnes engagées à bord du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués au cours du même embarquement.

#### Article L5114-13

Les créances privilégiées énumérées à l'article L. 5114-8 sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

#### Article L5114-14

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

#### Article L5114-15

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont énumérées à l'article L. 5114-8.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps. Toutefois, les créances mentionnées aux 4° et 6° de l'article L. 5114-8 sont, dans chacune de ces catégories, payées, par préférence, dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence. En cas d'insuffisance des prix, les créances sont payées en proportion de leur montant.

## Article L5114-16

Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

## Article L5114-17

Les privilèges prévus par la présente section s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an pour toute créance, à l'exception de celles de fournitures mentionnées au 6° de l'article L. 5114-8, qui s'éteignent à l'expiration d'un délai de six mois.

## Article L5114-18

Les privilèges prévus par la présente section suivent le navire en quelque main qu'il passe.

## Article L5114-19

Ils sont éteints, indépendamment des modalités d'extinction des obligations :

1° Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;

2° Par la vente du navire en justice ;

3° En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.

## Section 4 : Saisie

## Article L5114-20

La saisie du navire est régie par les dispositions de la présente section.

## Sous-section 1 : Dispositions communes

## Article L5114-21

Le navire qui fait l'objet d'une saisie ne peut quitter le port, sauf autorisation donnée par le juge de l'exécution pour un ou plusieurs voyages déterminés, sur justification d'une garantie suffisante.

Dans ce cas, si, à l'expiration du délai imparti par le juge, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par la police.

## Sous-section 2 : Saisie conservatoire

## Article L5114-22

Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire.

## Sous-section 3 : Saisie-exécution

## Article L5114-23

La saisie exécution d'un navire est précédée de la signification d'un commandement de payer.

## Article L5114-24

La vente des biens saisis est ordonnée par un jugement, qui fixe la mise à prix et les conditions de la vente.

## Article L5114-25

La vente forcée du bien saisi a lieu aux enchères publiques, à l'audience du juge.

Néanmoins, le juge peut ordonner que la vente soit faite soit devant une autre juridiction, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.

#### Article L5114-26

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

#### Article L5114-27

Une fois le bien adjudgé, les demandes en distraction sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de l'adjudication.

#### Article L5114-28

L'adjudicataire consigne le prix, sans frais, à la Caisse des dépôts et consignations.

A défaut de paiement ou de consignation, la vente est résolue de plein droit.

Sans préjudice des dommages et intérêts auxquels il peut être condamné, l'adjudicataire défaillant est tenu au paiement de la différence entre son enchère et le prix de la revente, si celui-ci est moindre, ainsi que des frais.

#### Article L5114-29

Seuls sont admis à participer à la distribution du prix de la vente les créanciers ayant formé opposition.

#### Section 5 : Copropriété

#### Article L5114-30

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5114-34, les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions de la présente section sont, à peine de nullité, rédigées par écrit.

#### Article L5114-31

Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils contribuent, dans la même proportion, aux dépenses de la copropriété et répondent aux appels de fonds du ou des gérants présentés en exécution des décisions prises dans les conditions de majorité prévues par les dispositions de l'article L. 5114-30.

#### Article L5114-32

Tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants, sauf décision contraire faisant l'objet d'une publicité dans des conditions définies par voie réglementaire.

Par une décision prise à la majorité des intérêts, la copropriété peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

En cas de pluralité des gérants, ceux-ci agissent d'un commun accord.

#### Article L5114-33

Le ou les gérants ont tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de leur mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle de leurs pouvoirs est sans effet à l'égard des tiers.

#### Article L5114-34

Le ou les gérants peuvent hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

## Article L5114-35

Lorsque aucune majorité des intérêts ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la copropriété, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

## Article L5114-36

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans.

Outre le cas de vice de forme, l'annulation de la décision attaquée est prononcée si elle est contraire à l'intérêt général de la copropriété et si elle est prise dans le seul but de favoriser la majorité au détriment de la minorité des intérêts.

## Article L5114-37

Le capitaine se conforme aux instructions des gérants.

## Article L5114-38

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

## Article L5114-39

Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Toutefois, il peut être stipulé, par convention, qu'ils ne répondent des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts.

Il peut être également stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.

## Article L5114-40

Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il est stipulé par convention que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. A défaut d'une telle stipulation, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

## Article L5114-41

Les conventions mentionnées aux articles L. 5114-39 et L. 5114-40 ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité définie par voie réglementaire.

## Article L5114-42

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu, dans les conditions fixées par les articles L. 5114-38 à L. 5114-40, des dettes contractées avant d'avoir effectué la publicité de l'aliénation réalisée.

## Article L5114-43

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui entraîne la perte de la francisation du navire est soumise à l'autorisation de tous les autres copropriétaires.

## Article L5114-44

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes prévues par les dispositions de la section 7 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes.

## Article L5114-45

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par la juridiction compétente.



## Article L5114-46

Le décès, l'incapacité ou la liquidation judiciaire d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

## Article L5114-47

Lorsqu'une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente est étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

## Article L5114-48

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

## Article L5114-49

La licitation volontaire est décidée par les copropriétaires représentant la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

## Article L5114-50

La juridiction qui prononce la dissolution de la copropriété en application des dispositions de l'article L. 5114-35 ordonne les conditions de la vente du navire.

## TITRE II : REGIMES DE RESPONSABILITE

## Chapitre Ier : Régime général de responsabilité

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5121-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sous réserve des dispositions spéciales fixées par le chapitre II du présent titre.

## Article L5121-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés terrestres ou nautiques agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Elles peuvent être invoquées par le capitaine et les autres membres de l'équipage, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affrètement, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

## Section 2 : Le droit à limitation de responsabilité

## Article L5121-3

Les personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 peuvent limiter leur responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'Etat, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Elles peuvent, dans les mêmes conditions, limiter leur responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés au premier alinéa, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Toutefois, elles ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels et qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

## Article L5121-4

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- 1° Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- 2° Aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- 3° Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- 4° Aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

## Article L5121-5

Les limites de la responsabilité prévues à l'article L. 5121-3 sont celles établies par la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, modifiée.

Toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par les dispositions de l'article 6 de la convention, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 500.

## Section 3 : Mise en œuvre de la limitation de responsabilité

## Article L5121-6

Lorsque l'ensemble des créances nées d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité déterminées par les dispositions de l'article L. 5121-5, le montant global des répartitions dues par le propriétaire ou toute autre personne mentionnée à l'article L. 5121-2 dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire, de cette personne ou de toute autre personne à eux substituée, en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire ou de toute autre personne mentionnée par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

## Article L5121-7

Lorsque le propriétaire ou une autre personne mentionnée à l'article L. 5121-2 a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances nées d'un même événement et pour lesquelles la responsabilité peut être limitée.

## Article L5121-8

Le fait pour le propriétaire ou toute autre personne mentionnée à l'article L. 5121-2 d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité.

## Article L5121-9

Dans tous les cas où une personne est autorisée par le présent chapitre à limiter sa responsabilité, elle peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Elle prouve au préalable qu'elle a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Pour l'application des dispositions du premier alinéa du présent article, il est tenu compte de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes, non seulement sur le territoire de la République française, mais également :

- 1° Soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant ;
- 2° Soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;
- 3° Soit au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

## Article L5121-10

Le fonds de limitation prévu par l'article L. 5121-6 comporte trois parties affectées respectivement :

- 1° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers au sens de l'article L. 5421-1 ;
- 2° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
- 3° Au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fait entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances.

Lorsque le montant des créances prévues par le 2° dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles, prévues par le 3°.

## Article L5121-11

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances mentionnées aux articles L. 5121-3 et L. 5121-4, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds.

Toutefois, cette possibilité ne peut s'exercer que si le droit de l'Etat où le fonds est constitué permet au créancier de faire reconnaître sa créance à l'encontre du propriétaire.

## Chapitre II : Régimes spéciaux de responsabilité

## Section 1 : Responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires

## Article L5122-1

Au sens de la présente section :

- 1° Est un exploitant la personne autorisée par l'Etat du pavillon à exploiter un navire nucléaire ou l'Etat qui exploite un tel navire ;
- 2° Est un navire nucléaire tout navire ou navire de guerre pourvu d'une installation de production d'énergie qui utilise ou est destinée à utiliser un réacteur nucléaire comme source d'énergie, que ce soit pour la propulsion ou à toute autre fin ;
- 3° Est un dommage nucléaire tout dommage qui provient en tout ou en partie des propriétés radioactives du combustible nucléaire ou de celles de produits ou déchets radioactifs de ce navire ;
- 4° Est considéré comme constituant un même accident nucléaire tout fait ou toute succession de faits de même origine qui cause un dommage nucléaire.

## Article L5122-2

L'exploitant d'un navire nucléaire est responsable de plein droit, à l'exclusion de toute autre personne, des dommages nucléaires dus à un accident nucléaire.

La responsabilité de l'exploitant déterminée par les dispositions de la présente section ne s'étend pas :

- 1° Aux accidents nucléaires survenus avant la prise en charge du combustible nucléaire par l'exploitant ni après la prise en charge du combustible ou des produits ou déchets radioactifs par une autre personne légalement autorisée ;
- 2° Aux dommages nucléaires imputables à un acte de guerre civile ou étrangère, à des hostilités ou à une insurrection ;
- 3° Au dommage nucléaire subi par le navire nucléaire lui-même, ses agrès et appareils, son combustible et ses provisions.

## Article L5122-3

En cas de dommages dont l'origine est à la fois nucléaire et non nucléaire, sans qu'il soit possible de déterminer quel est l'effet de chacune des causes de l'accident, la totalité des dommages est régie par les dispositions de la présente section.

## Article L5122-4

Entre la date du lancement du navire et celle où son exploitation est autorisée, le propriétaire de celui-ci est considéré comme l'exploitant au sens de l'article L. 5122-1 et le navire est réputé battre pavillon de l'Etat où il a été construit.

## Article L5122-5

L'exploitant qui établit que le dommage nucléaire est dû à la faute intentionnelle de la victime est exonéré de toute responsabilité envers celle-ci.

## Article L5122-6

L'exploitant est tenu de maintenir une assurance ou d'offrir toute autre garantie financière couvrant sa responsabilité pour dommage nucléaire.

## Article L5122-7

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 18 000 € d'amende le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 5122-6.

## Article L5122-8

Les sommes provenant de l'assurance ou de la garantie financière mentionnées à l'article L. 5122-6 sont exclusivement réservées à la réparation des dommages nucléaires mentionnés par la présente section.

## Article L5122-9

Le montant de la responsabilité de l'exploitant concernant un même navire nucléaire est limité à 76 224 509 € pour un même accident nucléaire, même si celui-ci résulte d'une faute personnelle de l'exploitant ; ce montant ne comprend pas les intérêts, ni les dépens alloués par la juridiction compétente dans une action en réparation intentée en vertu des dispositions de la présente section.

Toutefois, le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire étranger est, sauf accord passé avec l'Etat dont le navire bat pavillon, celui fixé par la loi de cet Etat, sans que ce montant puisse, en aucun cas, être inférieur à celui qui est fixé par les dispositions du premier alinéa.

En cas de dommages nucléaires causés sur le territoire ou dans les eaux soumises à la souveraineté d'un Etat étranger par un navire nucléaire battant pavillon français affecté à un service public de l'Etat, le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant est, sauf accord passé avec l'Etat concerné, déterminé par la loi de cet Etat. La responsabilité est illimitée si cette loi ne fixe aucune limite.

## Article L5122-10

En cas de dommages dus au combustible nucléaire ou aux produits ou déchets radioactifs d'un navire nucléaire dont l'exploitation ne faisait pas, au moment de l'accident, l'objet d'une autorisation accordée par un Etat, le propriétaire du navire est considéré comme en ayant été l'exploitant, sans toutefois que sa responsabilité soit limitée.

Lorsqu'il s'agit d'un navire nucléaire battant pavillon français, l'Etat prend en charge l'indemnisation des dommages subis sur le territoire français, dans les limites et les conditions prévues par les dispositions des articles L. 5122-9 et L. 5122-13.

## Article L5122-11

Lorsque les dommages nucléaires engagent la responsabilité de plusieurs exploitants sans qu'il soit possible de déterminer avec certitude ceux de ces dommages qui sont attribuables à chacun d'eux, ces exploitants sont solidairement responsables.

Chacun d'eux est tenu de réparer l'entier dommage, sauf son recours contre les autres exploitants à proportion de leurs fautes respectives. Si la gravité respective des fautes ne peut être déterminée, les uns et les autres contribuent par parts égales.

En aucun cas, la responsabilité de chaque exploitant ne peut excéder la somme fixée par les dispositions de l'article L. 5122-9.

## Article L5122-12

Si, à la suite d'un accident nucléaire, il apparaît que l'ensemble des dommages causés par celui-ci risque d'excéder la limite de responsabilité résultant de l'application des dispositions de l'article L. 5122-9 et, le cas échéant, de celles de l'article L. 5122-11, un décret constate cette situation dans un délai de six mois à compter du jour de l'accident.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Ce décret peut définir les mesures de contrôle particulier auxquelles doit se soumettre la population pour déterminer les personnes susceptibles d'avoir subi un dommage et fixer l'importance des indemnités provisionnelles, non susceptibles de réduction, qui peuvent être attribuées aux victimes par la juridiction compétente.

Ces indemnités peuvent être majorées, dans les mêmes conditions, si des éléments nouveaux le permettent.

Les règles définitives de l'indemnisation, opérée dans la limite de responsabilité prévue par les dispositions des articles L. 5122-9 et L. 5122-11 sont également déterminées, le moment venu, dans les mêmes conditions.

## Article L5122-13

Pour les navires nucléaires battant pavillon français, la réparation des dommages est subsidiairement supportée par l'Etat, dans la mesure où l'assurance ou les autres garanties financières ne permettraient pas le règlement des indemnités mises à la charge de l'exploitant à concurrence du montant fixé par l'article L. 5122-9.

Lorsque cette intervention subsidiaire est la conséquence de l'inobservation par l'exploitant de l'obligation d'assurance ou de garantie mise à sa charge, l'Etat peut demander à ce dernier le remboursement des indemnités qu'il a dû verser de ce fait.

## Article L5122-14

En ce qui concerne les dommages corporels, un décret établit, en fonction de l'irradiation et de la contamination reçues et du délai dans lequel l'affection a été constatée, une liste non limitative des affections qui, sauf preuve contraire, sont présumées avoir pour origine l'accident.

## Article L5122-15

Les indemnités provisionnelles ou définitives effectivement versées aux victimes ne peuvent donner lieu à répétition en raison des limitations de responsabilités et de garanties prévues par l'article L. 5122-9.

## Article L5122-16

La victime d'un dommage peut agir directement contre l'assureur de l'exploitant responsable ou contre toute personne ayant accordé sa garantie financière.

## Article L5122-17

Les tribunaux judiciaires sont compétents pour connaître des actions intentées en application des dispositions de la présente section.

La juridiction répressive, éventuellement saisie, ne peut statuer sur l'action civile.

## Article L5122-18

Toutes actions en réparation de dommages nucléaires sont intentées dans les quinze années à compter du jour de l'accident.

Toutefois, si la loi de l'Etat du pavillon prévoit que la responsabilité de l'exploitant est couverte par une assurance ou toute autre garantie financière pendant une période supérieure à quinze ans, ces actions peuvent être intentées pendant toute cette période, sans porter atteinte aux droits de ceux qui ont agi contre l'exploitant du chef de décès ou dommage aux personnes avant l'expiration du délai de quinze ans.

Lorsqu'un dommage nucléaire est causé par du combustible nucléaire ou des produits ou déchets radioactifs qui ont été volés, perdus, jetés à la mer ou abandonnés, le délai mentionné par le deuxième alinéa du présent article est calculé à partir de la date de l'accident nucléaire qui a causé le dommage nucléaire. Ce délai ne peut en aucun cas être supérieur à vingt années à compter de la date du vol, de la perte, du jet à la mer ou de l'abandon.

Les délais prévus par le présent article sont préfix.

## Article L5122-19

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5122-18 relatives au délai d'action, toute action ou réparation de dommages nucléaires est, à peine de prescription, intentée dans le délai de trois ans à compter du jour où le demandeur a eu connaissance que le dommage avait pour origine un accident nucléaire donné.

## Article L5122-20

L'exploitant a un recours :

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

- 1° Contre toute personne qui a volontairement causé ou provoqué l'accident ;
- 2° Contre toute personne qui a entrepris des travaux de relèvement de l'épave, sans son autorisation et sans l'autorisation, soit de l'Etat dont le navire battait le pavillon, soit de l'Etat dans les eaux duquel se trouve l'épave, lorsque le dommage est la conséquence de ces travaux ;
- 3° Contre toute personne qui, par contrat, s'est obligée à supporter tout ou partie des dommages considérés.

## Article L5122-21

La personne qui a indemnisé les victimes dispose des droits de recours reconnus à l'exploitant par l'article L. 5122-20.

## Article L5122-22

Les dispositions de la présente section s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives générales, ou particulières à certaines catégories professionnelles, relatives aux assurances sociales et à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, notamment pour les règles de recours prévues par ces dernières.

Les recours sont exercés contre l'exploitant, son assureur ou les personnes lui fournissant une garantie, sauf dans les cas où la victime, au service de l'exploitant lors de l'accident nucléaire, a été indemnisée au titre d'un accident du travail ou de service ou d'une maladie professionnelle.

Dans le cas où la victime, au service de l'exploitant lors de l'accident nucléaire, a été indemnisée au titre d'un accident du travail ou de service ou d'une maladie professionnelle et où cet accident a été causé par une personne autre que l'exploitant ou ses préposés, la victime et l'organisme qui lui a versé les prestations sociales exercent contre l'exploitant le recours dont ils disposent contre l'auteur de l'accident.

Les recours s'exercent dans les limites et les conditions prévues par les articles L. 5122-9 à L. 5122-17.

## Article L5122-23

L'application de la présente section exclut la mise en œuvre des règles particulières relatives à la prescription des créances sur l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics.

## Article L5122-24

Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Section 2 : Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

## Article L5122-25

Les dispositions relatives à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures sont fixées par les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.

**TITRE III : REPARATION DES ACCIDENTS DE NAVIGATION**

## Chapitre Ier : Abordage

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5131-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'abordage survenu entre navires, y compris les navires de guerre, ou entre de tels navires et bateaux. Dans ce dernier cas, elles s'appliquent également au bateau.

Pour l'application des dispositions du présent chapitre, est assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant non amarré à poste fixe.

## Article L5131-2

En cas d'abordage, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux personnes ou aux choses se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

## Section 2 : Responsabilité des dommages

## Article L5131-3

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où soit les navires, soit l'un d'eux, étaient au mouillage au moment de l'abordage.

## Article L5131-4

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans cette proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter, conformément aux dispositions du deuxième alinéa.

## Article L5131-5

La responsabilité prévue par les articles L. 5131-3 et L. 5131-4 subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le service de celui-ci est obligatoire.

## Section 3 : Actions en réparation

## Article L5131-6

L'action en réparation des dommages se prescrit par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter l'action en recours prévue par le troisième alinéa de l'article L. 5131-4 est d'une année à compter du jour du paiement.

Le délai de prescription ne court pas lorsque le navire ou le bateau n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la souveraineté française. Toutefois les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux navires ou bateaux de l'Etat ou affectés à un service public.

## Article L5131-7

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à la réparation des dommages qu'un navire a causés, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, à un autre navire, ou aux personnes ou aux choses se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

## Chapitre II : Assistance

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5132-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'assistance des navires en danger, y compris les navires de guerre, ainsi qu'aux services de même nature rendus entre navires et bateaux, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue. Pour l'application des dispositions du présent chapitre, tout engin flottant est assimilé soit au navire, soit au bateau.

## Section 2 : Rémunération de l'assistance aux navires et bateaux

## Article L5132-2

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu, dans ce cas seulement, à une rémunération équitable dont le montant ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Une rémunération est due même si l'assistance a eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire. Toutefois, les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux navires ou bateaux de l'Etat.

## Article L5132-3

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. Toutefois, les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

## Article L5132-4

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

## Article L5132-5

Les services du remorqueur ne sont rémunérés pour l'assistance du navire qu'il a remorqué ou de sa cargaison que lorsqu'il s'agit de services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

## Article L5132-6

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

## Article L5132-7

La convention des parties, et, à défaut, la juridiction compétente, détermine le montant de la rémunération et la proportion dans laquelle cette rémunération est répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

## Article L5132-8

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par la juridiction compétente, si elle estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article L. 5132-9 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

## Article L5132-9

Pour fixer le montant de la rémunération et la proportion dans laquelle elle est répartie, la juridiction compétente se fonde, selon les circonstances :

1° Sur le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

2° Sur la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

La juridiction compétente peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

## Article L5132-10

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance sont terminées.



Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française. Les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux navires ou bateaux de l'Etat ou affectés à un service public.

### Section 3 : Responsabilité de l'assistant

#### Article L5132-11

La responsabilité de l'assistant, à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée, ainsi qu'à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

Cette limitation est soumise aux conditions applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire prévue par le chapitre Ier du titre II du présent livre.

Les préposés de l'assistant ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant lui-même.

Les limites de responsabilité de l'assistant agissant à partir d'un navire autre que celui auquel il fournit ses services d'assistance sont calculées suivant les règles fixées par l'article L. 5121-5.

Les limites de responsabilité de l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit ses services d'assistance sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 1 500 au sens des dispositions du 5 de l'article 6 de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article.

### Chapitre III : Avaries

#### Section 1 : Dispositions générales

##### Article L5133-1

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

La mention prévue dans un connaissement, permettant au transporteur de se réserver d'autres dispositions que celles du présent chapitre, est réputée non écrite.

##### Article L5133-2

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

#### Section 2 : Classement en avaries communes

##### Article L5133-3

Les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

##### Article L5133-4

Sont seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

##### Article L5133-5

Lorsque l'événement qui a causé l'avarie est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il y a également lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

## Article L5133-6

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes, est bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

## Section 3 : Contributions aux avaries communes

## Article L5133-7

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués conformément aux dispositions de la présente section.

## Article L5133-8

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des dommages, pertes et dépenses qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage, même lorsqu'ils ne sont pas encore acquis à l'armateur, contribuent pour les deux tiers de leur valeur.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent à proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

## Article L5133-9

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux dommages, pertes et dépenses subis, au coût réel si elles ont été effectuées, au coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

## Article L5133-10

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement.

Il est égal au coût des dommages et pertes subis et dépenses faites, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

## Article L5133-11

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de la valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

## Article L5133-12

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont perdues. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

## Article L5133-13

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens des dispositions de l'article L. 5422-7, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

## Article L5133-14

Les biens et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni de reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été perdus ou ont subi des dommages, dans les conditions prévues par les dispositions de la section 2.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

## Article L5133-15

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence. En cas d'insuffisance des prix, les créances sont payées en proportion de leur montant.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est, pour chaque intéressé, la limite de son obligation.

## Section 4 : Règlement des avaries communes

## Article L5133-16

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

## Article L5133-17

Toute action dérivant d'une avarie commune est prescrite par cinq ans à compter de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

## Article L5133-18

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur correspond sauf caution suffisante de l'ayant droit.

## Article L5133-19

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises, ou le produit de leur vente, pendant quinze jours après leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.

**TITRE IV : NAVIRES ABANDONNES ET EPAVES**

## Chapitre Ier : Navires abandonnés

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5141-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout navire ou autre engin flottant en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par voie réglementaire, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux maritimes intérieures et présentant des dangers.

## Article L5141-2

L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

## Section 2 : Déchéance du propriétaire

Si l'état d'abandon persiste après la mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5242-16, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision de l'autorité administrative compétente.

Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

## Article L5141-4

En cas de déchéance, le navire ou autre engin flottant abandonné ne peut être vendu au profit de l'Etat qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Les créances afférentes aux frais exposés par l'autorité compétente au titre des mesures d'intervention prises en application des dispositions des articles L. 5242-16 et L. 5242-18 sont imputées en priorité sur le produit de la vente.

## Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison

## Article L5141-5

La cargaison du navire ou autre engin flottant abandonné peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

## Article L5141-6

Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.

Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor public.

## Article L5141-7

Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Chapitre II : Epaves

## Article L5142-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins maritimes flottants, aux marchandises et cargaisons et aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.

L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière.

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5142-2

Dans les cas prévus par l'article L. 5242-18 ou lorsque l'existence de l'épave remonte à plus de cinq ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée par décision de l'autorité administrative compétente.

## Article L5142-3

Il peut être procédé à la vente de l'épave au profit de l'Etat :

1° Lorsque le propriétaire ne l'a pas réclamée ;

2° Lorsque le propriétaire a été déchu de ses droits en application des dispositions de l'article L. 5142-2.

Les conditions d'application des dispositions du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5142-4

Dans le cas où l'épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente prévues par les articles L. 5242-2 et L. 5242-3 s'étendent à l'ensemble de cette épave, sans préjudice du recours du propriétaire de la cargaison contre le transporteur et, le cas échéant, contre l'affrètement.

## Article L5142-5

La créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations qui ont procédé aux travaux de sauvetage est garantie par un privilège sur la valeur de l'épave de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

## Article L5142-6

Les dispositions de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

## Section 2 : Dispositions pénales

## Article L5142-7

L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes et, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la section 1 et des décrets pris pour son application. L'administration des affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.

Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.

## Article L5142-8

Est puni des peines de l'abus de confiance ou du recel prévues par les articles 314-1,314-10,321-1 et 321-9 du code pénal le fait de détourner, tenter de détourner ou receler une épave maritime.

**LIVRE II : LA NAVIGATION MARITIME****TITRE IER : DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DANS LES EAUX TERRITORIALES**

## Article L5211-1

Les navires, y compris les navires de guerre, battant pavillon d'un Etat étranger jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales françaises, dans les conditions fixées par le présent titre.

## Article L5211-2

Dans les eaux territoriales, les sous-marins et autres engins submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.

## Article L5211-3

L'autorité compétente prend, dans les eaux territoriales, les mesures de police nécessaires pour empêcher ou interrompre tout passage qui n'est pas inoffensif.

En ce qui concerne les navires battant pavillon d'un Etat étranger qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'autorité compétente prend également les mesures de police nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire.

## Article L5211-4

L'autorité compétente peut, lorsque la sécurité de la navigation le requiert, imposer aux navires battant pavillon d'un Etat étranger qui exercent le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales françaises d'emprunter les voies de circulation qu'elle désignera et de respecter les dispositifs de séparation du trafic prescrits, notamment s'il s'agit de navires-citernes, de navires à propulsion nucléaire, de navires transportant des substances ou matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives.

Ces mêmes autorités peuvent, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre navires, suspendre temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif dans des zones déterminées des eaux territoriales, si cette mesure est indispensable pour assurer la sécurité de l'Etat, notamment pour permettre de procéder à des exercices d'armes.

## Article L5211-5

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent titre, notamment la définition des actes de navigation constituant un passage et des conditions auxquelles est subordonné le caractère inoffensif du passage.

**TITRE II : DOCUMENTS DE BORD**

## Chapitre Ier : Dispositions générales

## Article L5221-1

Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à son bord les titres de navigation maritime et les titres de sécurité prévus par le présent livre, ainsi que les autres documents nécessaires à sa conduite et à son exploitation dont la liste est fixée par voie réglementaire.

## Chapitre II : Constatation des infractions

## Article L5222-1

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

- 1° Les commandants des bâtiments de l'Etat ;
- 2° Les administrateurs des affaires maritimes ;

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

- 3° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;
- 5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;
- 6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;
- 7° Les syndic des gens de mer ;
- 8° Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

Article L5222-2

Les procès-verbaux établis par les commandants des bâtiments de l'Etat sont transmis au directeur départemental des territoires et de la mer dans la circonscription duquel ils se trouvent et, en cas d'empêchement, au premier directeur départemental des territoires et de la mer avec lequel ils peuvent entrer en contact.

Les procès-verbaux établis par les fonctionnaires et agents mentionnés aux 2° à 7° de l'article L. 5222-1 sont transmis au directeur départemental des territoires et de la mer dont ils relèvent.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Chapitre III : Sanctions pénales

Article L5223-1

Est puni des peines applicables au faux en écriture publique prévu par le premier alinéa de l'article 441-4 du code pénal le fait, pour tout membre de l'équipage, d'inscrire sur les documents de bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

**TITRE III : TITRES DE NAVIGATION MARITIME**

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L5231-1

Tout navire battant pavillon français ainsi que les engins flottants mentionnés au présent titre doivent être titulaires de l'un des titres de navigation maritime mentionnés à l'article L. 5231-2.

Article L5231-2

Les titres de navigation maritime mentionnés à l'article L. 5231-1 sont :

- 1° Le rôle d'équipage ;
- 2° Le permis de circulation ;
- 3° La carte de circulation.

Les conditions d'application des dispositions du présent titre, notamment les conditions de délivrance et de retrait des titres de navigation maritime ainsi que leur durée de validité, sont fixées pour chaque catégorie par voie réglementaire.

Chapitre II : Rôle d'équipage

Article L5232-1

Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins professionnels au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un rôle d'équipage délivré par l'autorité administrative.

Le rôle d'équipage est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire. Son contenu est fixé par voie réglementaire.

Article L5232-2

Sans préjudice des dispositions du titre II du livre II de la quatrième partie et de celles de l'article L. 5241-2, les bateaux et engins fluviaux dont l'équipage est constitué de marins professionnels au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doivent également être titulaires d'un rôle d'équipage lorsqu'ils naviguent exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime.

Ces bateaux et engins sont assimilés à des navires pour l'application du livre V de la présente partie.

## Article L5232-3

Lorsqu'un navire de commerce effectuant des services réguliers de transport accomplit accessoirement une partie de son parcours au-delà des limites de la navigation maritime fixées en application des dispositions de l'article L. 5000-1, la totalité de son parcours est considérée comme maritime pour l'application des dispositions relatives au rôle d'équipage.

## Article L5232-4

Les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire.

## Chapitre III : Permis de circulation

## Article L5233-1

Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage n'est pas constitué exclusivement de personnel professionnel exerçant la profession de marin au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un permis de circulation.

## Chapitre IV : Carte de circulation

## Article L5234-1

Les navires de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3° et 4° de l'article L. 5511-1 ainsi que les engins de sport nautique dont la liste est fixée par voie réglementaire sont munis d'une carte de circulation.

## Chapitre V : Dispositions diverses

## Article L5235-1

Les conditions dans lesquelles un navire armé à la pêche peut effectuer, occasionnellement et sur autorisation de l'autorité administrative, des opérations de transport rémunérées, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'embarquement de passagers à bord d'un navire armé à la pêche est subordonné à la souscription d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, des membres de l'équipage et des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement, ainsi qu'au respect de règles de sécurité définies par l'autorité administrative.

## Chapitre VI : Constatation des infractions

## Article L5236-1

Les infractions aux dispositions réglementaires prises pour l'application des dispositions du présent titre sont constatées par les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1.

## TITRE IV : SECURITE ET PREVENTION DE LA POLLUTION

## Chapitre Ier : Sécurité des navires et prévention de la pollution

## Section 1 : Champ d'application

## Article L5241-1

I. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

1° Aux navires battant pavillon français à l'exception, outre des navires de guerre, des navires affectés au transport de troupes pendant la durée de cette affectation, des navires affectés aux transports dont l'Etat s'est assuré la disposition en application de l'article L. 2211-1 du code de la défense et des navires armés par des personnels militaires ;

2° Aux navires battant pavillon étranger naviguant dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises, ou touchant un port français.



II. — Les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer sans autorisation de l'autorité administrative. Cette autorisation est accordée sous réserve du respect de prescriptions techniques fixées par voie réglementaire.

#### Section 2 : Entretien des navires

##### Article L5241-2

Les mesures d'entretien destinées à assurer la sécurité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire.

#### Section 3 : Titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution

##### Article L5241-3

Un navire français ne peut prendre la mer sans être titulaire des titres de sécurité ou des certificats de prévention de la pollution prévus, selon le type de navire, par voie réglementaire.

##### Article L5241-4

Les titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution sont délivrés par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification agréées.

Ils peuvent faire l'objet de mesures de suspension ou de retrait.

Leur délivrance, leur renouvellement et leur validation sont subordonnés à des visites du navire.

#### Section 4 : Mesures d'immobilisation

##### Article L5241-5

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans risque pour la sécurité ou la santé de l'équipage ou des personnes embarquées, le milieu marin et ses intérêts connexes ou les autres navires, son départ peut être interdit ou ajourné, après visite.

##### Article L5241-6

L'exploitation d'un navire ou toute opération connexe peut être interdite ou arrêtée d'urgence, par l'autorité administrative, si elle présente un risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers ou de l'équipage, pour les autres navires ou pour l'environnement marin.

Le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant et le capitaine du navire donnent accès, à tout moment, au navire, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.

#### Section 5 : Visites des navires

##### Article L5241-7

Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des fonctionnaires et personnes ayant libre accès à bord pour procéder aux visites prévues par les dispositions du présent chapitre ou y participer.

##### Article L5241-8

Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre relative aux visites des navires sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

#### Section 6 : Mesures de prévention de la pollution

##### Article L5241-9

Les dispositions relatives à la répression des rejets polluants des navires sont fixées par la sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.

## Article L5241-10

Les règles relatives aux mesures de police maritime d'urgence qui peuvent être prises en cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, sont fixées par la section 5 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.

## Section 7 : Sanctions pénales

## Article L5241-11

I. — Est puni de 7 500 € d'amende, le fait, pour le constructeur, l'armateur, le propriétaire ou le capitaine, d'enfreindre les stipulations des conventions internationales suivantes :

1° Convention n° 92 sur le logement des équipages, adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail, en ce qui concerne l'habitabilité et l'hygiène ;

2° Convention internationale sur les lignes de charge, faite à Londres le 5 avril 1966, en ce qui concerne les conditions de délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

3° Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle qu'elle a été modifiée par le protocole du 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des certificats de prévention de la pollution, l'organisation des contrôles des navires et les dispositions relatives à la prévention de la pollution, à l'exclusion des rejets ;

4° Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, en ce qui concerne la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses, les radiocommunications, le sauvetage, la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires ;

5° Protocole relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978, en ce qui concerne la délivrance des titres de sécurité et l'organisation des contrôles des navires, la construction des navires, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation.

II. — La même peine est applicable aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage et de manutention qui ne respectent pas les stipulations des conventions internationales mentionnées au I, en ce qui concerne le transport des cargaisons, des marchandises dangereuses et des substances nuisibles.

## Article L5241-12

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour l'armateur ou le propriétaire d'un navire, de faire naviguer ou de tenter de faire naviguer celui-ci sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Le capitaine qui a commis une des infractions définies par le premier alinéa est passible des mêmes peines que l'armateur ou le propriétaire. Toutefois, le maximum de l'emprisonnement est de trois mois et celui de l'amende de 3 750 € s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire.

## Article L5241-13

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour l'armateur ou le propriétaire d'un navire, de faire naviguer celui-ci en violation de l'interdiction de départ prévue à l'article L. 5241-5.

Est puni des mêmes peines le capitaine qui fait naviguer un tel navire en violation d'une telle interdiction.

## Article L5241-14

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour quiconque de s'opposer à l'exercice des missions de contrôle dont sont chargés les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés aux articles L. 5243-1 à L. 5243-5.

## Article L5241-15

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de vendre à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Les mêmes peines sont applicables au fabricant qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de navire ou de matériel de sécurité ou de prévention de la pollution, livre un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.

Article L5241-16

Les personnes morales reconnues pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies par les dispositions de la présente section encourent :

1° L'amende prévue par l'article 131-38 du code pénal ;

2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Chapitre II : Sécurité de la navigation

Sous-section 1 : Infractions aux règles générales de conduite en mer

Article L5242-1

I. — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire battant pavillon français ou étranger, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises :

1° Les règles de circulation maritime édictées en application de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives aux dispositifs de séparation de trafic ;

2° Les règles relatives aux distances minimales de passage le long des côtes françaises édictées par les préfets maritimes.

L'amende est portée à 150 000 € lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par voie réglementaire.

II. — Est puni des mêmes peines le capitaine d'un navire battant pavillon français qui, en dehors des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règles mentionnées au 1° du I.

Article L5242-2

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour toute personne embarquée sur un navire battant pavillon français ou étranger, de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales françaises, aux règlements et aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime.

Est puni des mêmes peines le fait, pour toute personne embarquée sur un navire battant pavillon français, de ne pas se conformer, en dehors des eaux territoriales, aux ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de France, par l'autorité maritime compétente ou par le commandant d'un navire de guerre français.

Article L5242-3

I. — Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine ou le chef de quart d'un navire battant pavillon français ou étranger, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, les règles fixées par la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives :

1° Aux feux à allumer la nuit et aux signaux à faire en temps de brume ;

2° A la route à suivre et aux manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un navire ou autre bâtiment.

La peine est portée au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

II. — Lorsque le navire est étranger, les dispositions du I sont applicables aux infractions commises dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales.

Article L5242-4

I. — Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, le chef de quart ou le pilote d'un navire, de commettre l'une des infractions définies par l'article L. 5242-3 ou tout autre fait de négligence occasionnant, pour le navire ou un autre navire :

1° Soit un abordage ;

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

2° Soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu ;

3° Soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison.

II. — Les peines prévues par le I sont portées à deux ans d'emprisonnement et 3 750 € d'amende si l'infraction a entraîné :

1° Soit la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ;

2° Soit la perte d'une cargaison ;

3° Soit des blessures graves ou la mort pour une ou plusieurs personnes.

III. — Les peines prévues par le I et le II sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

IV. - Lorsque le navire est étranger, les dispositions du présent article sont applicables lorsque l'infraction est commise dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales.

Article L5242-5

Est puni de huit mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour toute personne de l'équipage autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, de se rendre coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant soit occasionné la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, soit entraîné des blessures graves ou la mort d'une ou de plusieurs personnes.

Lorsque le navire bat pavillon étranger, les dispositions ci-dessus sont applicables lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales.

Article L5242-6

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire français ou étranger, de ne pas signaler au préfet maritime tout accident de mer dont son navire a été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou dans les eaux maritimes intérieures.

Sous-section 2 : Infractions liées à la nature polluante ou dangereuse des cargaisons

Article L5242-7

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par voie réglementaire, de pénétrer dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime :

1° La date et l'heure d'entrée ;

2° La position, la route et la vitesse du navire ;

3° La nature et l'importance du chargement ;

4° Le cas échéant, tout accident de mer au sens de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969, dont il a été victime.

Article L5242-8

Les peines prévues par l'article L. 5242-7 sont applicables à tout capitaine de navire battant pavillon français ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales, s'est, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses :

1° Sans avoir signalé au préfet maritime, dès qu'il en a eu connaissance, la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ;

2° Sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours.

Article L5242-9

Est puni de 15 000 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire français transportant en colis une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, qui a subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de telles marchandises, de ne pas adresser, dès qu'il en a eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.

## Article L5242-10

Est puni de 15 000 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire étranger transportant en colis une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, et qui, naviguant dans les eaux territoriales, a subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de telles marchandises, de ne pas adresser, dès qu'il en a eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement au préfet maritime, dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut entraîner une infraction aux lois et règlements français en matière douanière, fiscale ou sanitaire ou constituer un danger :

- 1° Pour la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime ;
- 2° Pour la protection des équipements et des systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations ;
- 3° Pour la protection des câbles et des canalisations ;
- 4° Pour la conservation des ressources biologiques de la mer, la pêche et la préservation de l'environnement ;
- 5° Pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution ;
- 6° Pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques.

## Article L5242-11

Est puni de 15 000 € d'amende le fait, pour le capitaine d'un navire mentionné à l'article L. 5242-10 naviguant dans la zone économique mentionnée à l'article 1er de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, d'omettre de remplir l'obligation mentionnée au même article, dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer une menace :

- 1° Pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques ;
- 2° Pour la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ;
- 3° Pour la recherche scientifique marine ;
- 4° Pour la protection et la préservation du milieu marin.

## Article L5242-12

Les peines prévues par les articles L. 5242-9 à L. 5242-11 sont applicables au propriétaire, à l'affrèteur, à l'armateur-gérant ou à l'exploitant d'un navire, ou à leur agent, qui, alors qu'il en avait la possibilité, en cas d'abandon du navire ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, n'a pas assumé les obligations qui incombent au capitaine en vertu de ces articles.

## Article L5242-13

Les personnes morales reconnues pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies par les articles L. 5242-9 à L. 5242-12 encourent :

- 1° L'amende prévue par l'article 131-38 du code pénal ;
- 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du même code.

## Sous-section 3 : Dispositions particulières aux navires nucléaires

## Article L5242-14

Tout navire nucléaire, au sens des dispositions du 2° de l'article L. 5122-1, battant pavillon d'un Etat étranger peut se voir refuser l'accès aux eaux maritimes intérieures et aux ports français si son exploitant et l'Etat du pavillon ne fournissent pas des garanties au moins égales à celles prévues par les articles L. 5122-6 et L. 5122-8.

## Article L5242-15

Est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'enfreindre l'interdiction prévue par l'article L. 5242-14.

## Section 2 : Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves

## Article L5242-16

En vue de mettre fin aux dangers que présente un navire ou autre engin flottant abandonné au sens des dispositions du chapitre Ier du titre IV du livre Ier de la présente partie, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à l'indemnité.

Lorsque le propriétaire, l'armateur, l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur est imparti, aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office sans délai.

## Article L5242-17

En vue du sauvetage d'une épave maritime au sens des dispositions du chapitre II du titre IV du livre Ier de la présente partie, ou de la suppression des dangers présentés par une telle épave, il peut être procédé :

1° A la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;

2° A l'occupation temporaire et à la traversée des propriétés privées.

## Article L5242-18

Lorsque le propriétaire de l'épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'autorité administrative compétente peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire.

## Section 3 : Protection des câbles sous-marins

## Article L5242-19

Les règles relatives à la protection des câbles sous-marins sont fixées par les dispositions du chapitre V du titre II du livre II du code des postes et des communications électroniques.

## Section 4 : Groupement d'intérêt public concourant à la sécurité maritime

## Article L5242-20

Des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, comportant au moins une personne morale française de droit public, peuvent être constitués entre des personnes morales, françaises ou non, pour exercer ensemble pendant une durée déterminée des activités dans le domaine de la sécurité maritime ou du transport maritime, ainsi que pour créer ou gérer l'ensemble des équipements, des personnels ou des services communs nécessaires à ces activités.

Les dispositions prévues par les articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche sont applicables à ces groupements d'intérêt public. Toutefois, les directeurs de ces groupements sont nommés après avis du ministre chargé des transports.

## Chapitre III : Constatation des infractions

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5243-1

Sont habilités à rechercher et constater les infractions réprimées par les dispositions du présent titre ou les dispositions réglementaires prises pour leur application :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

Les infractions réprimées par les articles L. 5242-1 à L. 5242-8 ou par les dispositions réglementaires prises pour leur application peuvent en outre être recherchées et constatées par les agents mentionnés à l'article L. 5222-1, dans les conditions prévues par l'article L. 5222-2.

#### Article L5243-2

Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer sont habilités à constater les infractions aux marques de franc-bord, et, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire, celles des infractions réprimées par les dispositions du présent titre qui relèvent de leur domaine particulier de compétence.

#### Article L5243-3

Les agents des douanes sont habilités à constater :

1° Les infractions à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, pour ce qui concerne le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ;

2° Sur les navires autres que ceux armés au commerce ou à la pêche :

a) Les infractions définies par les articles L. 5241-12 à L. 5241-14 ;

b) Le défaut ou la non-conformité des matériels mobiles ou d'armement prescrits par les règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

c) Le non-respect des dispositions relatives aux catégories de navigation et distances d'éloignement d'un abri.

#### Article L5243-4

Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés aux articles précédents peuvent accéder à bord des navires pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions.

Ils peuvent visiter le navire et demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission.

Toutefois, ils ne peuvent accéder aux parties du navire qui sont à usage exclusif d'habitation sauf en cas de contrôle portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité.

#### Article L5243-5

Sous réserve de contrôles inopinés, le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés aux articles L. 5243-1 à L. 5243-4. Il peut s'opposer à ces opérations.

En cas d'infraction, il est immédiatement informé des constatations auxquelles elles ont donné lieu.

Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours par l'agent verbalisateur qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes dont relève le lieu de l'infraction.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

#### Article L5243-6

Les infractions aux dispositions du chapitre Ier et à celles des sous-sections 1 et 2 de la section 1 du chapitre II du présent titre sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par le tribunal compétent dans le ressort duquel le navire est immatriculé.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

### Section 2 : Dispositions particulières aux épaves

#### Article L5243-7

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la section 2 du chapitre II du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints.

## Article L5243-8

Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article précédent ne peuvent intervenir dans les ports militaires qu'à la demande de l'autorité militaire.

En vue de rechercher des épaves, ils peuvent procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues par le code de procédure pénale.

Ils peuvent suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

## Article L5243-9

Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article L. 5243-7 peuvent requérir directement la force publique, pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions.

Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.

## Article L5243-10

Les procès-verbaux établis sont transmis sans délai au procureur de la République.

## TITRE V : SURETE DES NAVIRES

## Chapitre Ier : Dispositions générales et contrôles

## Article L5251-1

Les dispositions du présent titre s'appliquent aux navires à passagers et aux navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500. Leurs modalités d'application sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5251-2

Les propriétaires, armateurs et exploitants de navires élaborent et mettent en œuvre pour chaque navire le plan de sûreté du navire prévu par le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté à Londres le 12 décembre 2002.

L'autorité administrative approuve les plans de sûreté des navires, délivre les certificats internationaux de sûreté des navires et contrôle la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord des navires.

## Article L5251-3

Des organismes de sûreté maritime peuvent être habilités par l'autorité administrative pour effectuer des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté des navires.

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

## Article L5251-4

Les manquements aux dispositions des plans de sûreté prévus par le deuxième alinéa de l'article L. 5251-2 sont constatés par les fonctionnaires habilités à cet effet par l'autorité administrative.

## Article L5251-5

Les propriétaires, armateurs et exploitants de navires, les organismes de sûreté maritime habilités et les organismes agréés de formation à la sûreté maritime tiennent à la disposition des fonctionnaires mentionnés à l'article précédent tous renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

Ils donnent accès, à tout moment, à leurs navires, à leurs locaux et aux équipements en relation avec leur activité, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.



## Chapitre II : Sanctions administratives

## Article L5252-1

L'autorité administrative peut suspendre les effets des décisions d'approbation prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 5251-2 en cas de manquement aux plans de sûreté.

## Article L5252-2

Les habilitations délivrées aux organismes de sûreté maritime et les agréments donnés aux organismes de formation à la sûreté maritime peuvent être suspendus ou retirés par l'autorité en cas de méconnaissance des dispositions des articles L. 5251-3 et L. 5251-5 et des mesures prises pour leur application.

## Chapitre III : Sanctions pénales

## Article L5253-1

Les dispositions générales de la section 1 du chapitre III du titre IV du présent livre sont applicables à la constatation des infractions aux dispositions du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour leur application.

## Article L5253-2

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de s'opposer à l'exercice des missions de contrôle dont sont chargés les fonctionnaires et agents habilités à constater les infractions mentionnées à l'article précédent.

## Article L5253-3

Les personnes morales reconnues pénalement responsables dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal des infractions définies par les dispositions du présent titre encourent :

1° L'amende prévue par l'article 131-38 du code pénal ;

2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du même code.

## TITRE VI : SECOURS, ASSISTANCE EN MER ET EVENEMENTS DE MER

## Chapitre Ier : Recherche et sauvetage en mer

## Article L5261-1

L'Etat coordonne la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer.

## Article L5261-2

Les organismes de secours et de sauvetage en mer sont agréés par l'autorité administrative.

## Article L5261-3

Les modalités d'organisation et de mise en œuvre du secours et du sauvetage en mer ainsi que les conditions de l'agrément et de l'exercice des activités des organismes de secours sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Chapitre II : Assistance

## Section 1 : Obligation d'assistance

## Article L5262-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, bateaux et engins flottants mentionnés à l'article L. 5132-1.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Article L5262-2

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Article L5262-3

Sauf intervention effective et directe de sa part, le propriétaire du navire n'est pas responsable des manquements à l'obligation d'assistance prévue par l'article précédent.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L5262-4

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre :

- 1° Les commandants des bâtiments de l'Etat ;
- 2° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 3° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;
- 5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;
- 6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;
- 7° Les syndicats des gens de mer ;
- 8° Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

Article L5262-5

Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3 750 € d'amende et de deux ans d'emprisonnement.

Les sanctions applicables aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article L. 324-11 du code de justice militaire.

Article L5262-6

I. — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de ne pas employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre navire, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le fait, pour le capitaine, de s'éloigner du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. La peine est portée au double si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de manquement à ces obligations.

II. — Les peines prévues au I sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

Article L5262-7

Les dispositions de l'article L. 5262-1 et du I de l'article L. 5262-2 sont applicables :

- 1° Aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger, lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales ;
- 2° Aux personnes qui se trouvent sur un navire ou autre engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou autre engin flottant.

Chapitre III : Abordage, échouement et abandon

Article L5263-1

I. — Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 434-10 du code pénal, est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine de chacun des navires abordés, de ne pas faire connaître au capitaine de l'autre ou des autres navires :

- 1° Le nom de son propre navire ;

2° Le port d'immatriculation, de départ et de destination de ce navire, s'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers.

II. — La peine prévue par le I est portée au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

#### Article L5263-2

Est puni des peines encourues pour les destructions, dégradations et détériorations dangereuses pour les personnes, réprimées par les articles 322-6 et 322-7 à 322-11 du code pénal, le fait d'échouer, de perdre ou de détruire, volontairement et dans une intention criminelle, un navire par quelque moyen que ce soit.

#### Article L5263-3

Est puni de six mois d'emprisonnement le fait, pour le capitaine, d'abandonner le navire sans l'avis des officiers et maîtres d'équipage.

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait, pour tout capitaine, avant d'abandonner son navire, de négliger d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison. La même peine est applicable au capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Les peines prévues par le présent article sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

## TITRE VII : FORMATION A LA CONDUITE DES NAVIRES ET BATEAUX DE PLAISANCE A MOTEUR

### Chapitre Ier : Titres de conduite en mer et en eaux intérieures

#### Article L5271-1

Tout conducteur de navire et bateaux de plaisance à moteur doit être titulaire d'un titre de conduite correspondant à sa catégorie, fonction de l'éloignement des côtes lorsqu'il pratique la navigation maritime ou de la longueur du bateaux lorsqu'il circule dans les eaux intérieures.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

### Chapitre II : Etablissements de formation à la conduite en mer et en eaux intérieures

#### Article L5272-1

La formation à la conduite en mer et en eaux intérieures des navires et bateaux de plaisance à moteur ne peut être dispensée que dans le cadre d'un établissement de formation agréé à cet effet par l'autorité administrative. La formation s'exerce sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.

Cette formation doit être conforme aux programmes définis par l'autorité administrative qui en contrôle l'application. Les conditions et les modalités de cette formation font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement.

#### Article L5272-2

Nul ne peut exploiter à titre individuel un des établissements mentionnés à l'article L. 5272-1, ou en être dirigeant ou gérant de droit ou de fait, s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :

— soit à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle mentionnée au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à raison de faits incompatibles avec l'exercice de ces fonctions ;

— soit à une peine prévue par l'article L. 653-8 du code de commerce pendant la durée de la peine infligée.

2° Justifier de la capacité à la gestion d'un établissement de formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures ;

3° Remplir des conditions d'âge et de qualification professionnelle fixées par voie réglementaire.

#### Article L5272-3

Toute personne formant à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée, par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré

l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné à l'article L. 5272-1 peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour être formateur.

L'autorisation d'enseigner est délivrée par l'autorité administrative auprès de laquelle a été déclaré le formateur.

Nul ne peut former à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle mentionnée au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à raison de faits incompatibles avec l'exercice de ces fonctions ;

2° Etre titulaire d'un ou des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ;

3° Remplir les conditions d'âge, d'ancienneté du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, de qualification et d'expérience professionnelles, fixées par décret en Conseil d'Etat.

### Chapitre III : Sanctions pénales

#### Article L5273-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de délivrer une formation à la conduite des navires et des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans avoir obtenu l'agrément prévu par l'article L. 5272-1 ou en violation d'une mesure de suspension provisoire de celui-ci.

Est puni des mêmes peines le fait d'employer un formateur non titulaire d'une autorisation d'enseigner en cours de validité.

Les personnes physiques coupables de l'une des infractions définies aux alinéas précédents encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

4° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

#### Article L5273-2

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues par l'article L. 5273-1.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

2° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements appartenant à la personne morale condamnée ;

3° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-39 du code pénal ;

4° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

5° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

#### Article L5273-3

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de former à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans autorisation d'enseigner en cours de validité.

Les personnes physiques coupables de l'infraction définie à l'alinéa précédent encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

2° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

3° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

**LIVRE III : LES PORTS MARITIMES**

## TITRE IER : ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

## Chapitre Ier : Dispositions communes

## Article L5311-1

Les ports maritimes soumis au présent livre sont :

- 1° Les grands ports maritimes, relevant de l'Etat ;
- 2° Les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat ;
- 3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- 4° Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Etablissement public du parc national de Port-Cros.

## Article L5311-2

Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes sont soumis aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1612-1, L. 1612-2, L. 1612-4 et L. 1612-6. Leur mise en service est soumise aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1613-1 et L. 1613-2.

## Chapitre II : Grands ports maritimes

## Section 1 : Création et missions

## Article L5312-1

Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut créer, par décret en Conseil d'Etat, un établissement public de l'Etat appelé « grand port maritime ».

## Article L5312-2

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

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

## Article L5312-3

Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles mentionnés à l'article L. 5312-2.

Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

## Article L5312-4

Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires qu'à titre exceptionnel, après accord de l'autorité administrative compétente et si le projet stratégique mentionné à l'article L. 5312-13 le prévoit. En outre, il ne peut exploiter ces outillages que dans les cas suivants :

- 1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;
- 2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;
- 3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;
- 4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

## Article L5312-5

Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il conserve la même circonscription. Celle-ci peut être modifiée dans les conditions prévues au premier alinéa.

## Section 2 : Organisation

## Article L5312-6

Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

## Sous-section 1 : Conseil de surveillance

## Article L5312-7

Le conseil de surveillance est composé de :

- 1° Cinq représentants de l'Etat ;
- 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;
- 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;
- 4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.

## Article L5312-8

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Un décret en Conseil d'Etat précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Une fois par trimestre au moins, le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 5312-13.

## Sous-section 2 : Directoire

## Article L5312-9

Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret. Le président du directoire est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire. La durée du mandat des membres du directoire est fixée par voie réglementaire.

## Article L5312-10

Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion.

A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à la section 1 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

## Sous-section 3 : Conseil de développement

## Article L5312-11

Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

## Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire

## Article L5312-12

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination peuvent, à leur demande, être associés à ses travaux.

La composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination sont déterminés par décret.

## Section 3 : Exploitation

## Article L5312-13

Pour l'exercice des missions définies à la section 1, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12, lorsqu'il existe.

Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

## Article L5312-14

Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.

A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques,

pour conduire, pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes. Ces groupements sont soumis au chapitre Ier du titre IV du livre III du code de la recherche.

#### Section 4 : Dispositions diverses

##### Article L5312-15

A l'exception des dispositions du chapitre III du présent titre autres que celles des articles L. 5313-11 et L. 5313-12, les règles applicables aux ports autonomes maritimes s'appliquent aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales.

Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

##### Article L5312-16

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires. Le grand port maritime est substitué de plein droit à l'Etat et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

##### Article L5312-17

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome :

1° Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;

2° Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.

##### Article L5312-18

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les modalités d'application du présent chapitre. Ils définissent la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement. Ils fixent les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précisent son contenu.

#### Chapitre III : Ports autonomes

##### Section 1 : Création, modification et missions

##### Article L5313-1

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des établissements publics de l'Etat, dénommés ports autonomes, créés par décret en Conseil d'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports.

##### Article L5313-2

Le port autonome est chargé, à l'intérieur de sa circonscription, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, ainsi que de l'exploitation et de l'entretien du port et de ses dépendances.

Il assure la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Il est chargé de la police du port et de ses dépendances prévue par les dispositions du titre III.

Il peut être autorisé à créer et à aménager des zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et obligations que l'Etat.



## Article L5313-3

La circonscription du port est, après enquête, déterminée par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

## Article L5313-4

Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ses services ou concessions ou tous autres éléments d'actif détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions.

Les services mentionnés au premier alinéa sont ceux qui sont organisés ou subventionnés pour le sauvetage des navires ou cargaisons, pour la sécurité ou la propreté ou la police et la surveillance des quais et dépendances du port, pour l'exploitation du port et des rades, l'organisation du travail et des œuvres sociales dans le port.

Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public, des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles L. 5313-11 à L. 5313-13, les remises de biens et le transfert des activités substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant, à la date de la remise, le caractère de domanialité publique, le conservent.

## Article L5313-5

La fusion de deux ou plusieurs ports autonomes peut être décidée, après enquête effectuée dans ces ports dans les conditions prévues par l'article L. 5313-3.

Le décret prévu par l'article L. 5313-3 est pris en conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'a pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres du conseil d'administration de chaque port autonome.

Les règles de fonctionnement et d'administration du nouvel établissement sont fixées par le décret établissant la fusion de ces ports.

## Article L5313-6

La dissolution du port autonome peut être prononcée par un décret en Conseil d'Etat, qui fixe les règles de dévolution des biens de l'établissement public supprimé et détermine les mesures rendues nécessaires par la dissolution.

## Section 2 : Organisation et fonctionnement

## Article L5313-7

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur.

## Article L5313-8

Le conseil d'administration est composé pour moitié :

1° De membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités territoriales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

2° De membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans le domaine des ports, de la navigation maritime, du transport, de l'économie régionale ou générale.

Le conseil d'administration élit parmi ses membres son président.

Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur des listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

Les membres mentionnés au 2° sont nommés par décret.

## Article L5313-9

Dans la limite du montant des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5313-10, le conseil d'administration décide des travaux à effectuer et des outillages à mettre en œuvre lorsqu'ils ne bénéficient pas du concours financier de l'Etat et n'entraînent pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, ainsi que pour l'exploitation.

Le conseil d'administration a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximums et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

Il prend, en se conformant à l'article L. 5313-10, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent.

Il est consulté sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

## Article L5313-10

Le conseil d'administration du port autonome établit et présente, chaque année, à l'approbation de l'autorité administrative les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation sont présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, l'autorité compétente peut créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

## Article L5313-11

Sous réserve des dispositions prévues par l'article L. 5313-12, le personnel du port autonome est soumis au code du travail.

Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome, en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

## Article L5313-12

Les fonctionnaires mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services peuvent être placés dans la position de détachement ou, à leur demande, dans la position hors cadres prévue par le chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.

Tout membre du personnel ouvrier affilié au régime de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui passe au service du port autonome, a la faculté d'opter entre le maintien de son affiliation et son rattachement au régime du personnel du port autonome.

## Article L5313-13

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Chapitre IV : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements

## Article L5314-1

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce.

Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de pêche qui lui sont transférés.

## Article L5314-2

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche.

Il est compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui sont transférés.

## Article L5314-3

Les ports maritimes départementaux existant au 1er janvier 2005 peuvent, sur demande du département et après accord du conseil régional, être transférés à la région. A compter de la date du transfert, la région est substituée au département dans les droits et obligations à l'égard des tiers afférents au domaine et aux biens transférés, sans que cette substitution puisse porter atteinte aux droits que les délégataires tiennent des délégations en cours.

Une convention conclue entre la région et le département délimite les emprises des ports, détermine les modalités du transfert de compétence, de transfert et de mise à disposition des moyens, notamment de personnels, et prévoit le versement à la région de la dotation générale de décentralisation au titre des ports maritimes de commerce et de pêche, conformément aux dispositions de l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales.

## Article L5314-4

Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines, les métropoles ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance.

Elles sont également compétentes pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui leur sont transférés.

Toutefois, les compétences exercées par d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales sur les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance ne peuvent être transférées aux communes ou, le cas échéant, aux communautés de communes, aux communautés urbaines, aux métropoles ou aux communautés d'agglomération, sans l'accord exprès de ces autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales.

Le département ou un syndicat mixte peut également, à la demande d'une commune ou, le cas échéant, d'une communauté de communes, créer, aménager et exploiter un port maritime dont l'activité principale est la plaisance.

## Article L5314-5

Les compétences des collectivités territoriales définies aux articles L. 5314-1 à L. 5314-4 peuvent être exercées par un groupement de collectivités territoriales ou de leurs groupements.

## Article L5314-6

Lorsque le transfert de compétences relatif à un port a été réalisé avant le 17 août 2004, l'Etat procède, à la demande de la collectivité territoriale intéressée, au transfert à titre gratuit des dépendances du domaine public du port.

## Article L5314-7

Les règles relatives à la création, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche de Corse sont fixées par l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales.

## Article L5314-8

Par dérogation aux articles L. 5314-1, L. 5314-2, L. 5314-4, L. 5314-5 et L. 5314-11, en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, les décisions de création et d'extension de port sont prises par le préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des conseils régionaux concernés.

## Article L5314-9

Lorsqu'un port relevant de l'Etat a fait l'objet d'un transfert de compétences au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, la convention alors conclue ou l'arrêté du représentant de l'Etat dans le département pris en l'absence d'une telle convention précise les conditions dans lesquelles sont mis gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

## Article L5314-10

L'Etat peut conclure avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent des contrats d'objectifs portant notamment sur le financement d'infrastructures, la sûreté et la sécurité portuaires.

## Article L5314-11

Par dérogation aux dispositions des articles L. 5314-1, L. 5314-2 et L. 5314-4, l'Etablissement public du parc national de Port-Cros est compétent pour aménager, entretenir et gérer les installations portuaires de Port-Cros, dans le respect des missions assignées au parc.

## TITRE II : DROITS DE PORT

## Chapitre unique

## Article L5321-1

Un droit de port peut être perçu dans les ports maritimes relevant de l'Etat, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires qui y sont effectués.

L'assiette de ce droit, qui peut comporter plusieurs éléments, et la procédure de fixation de ses taux sont fixées par voie réglementaire.

## Article L5321-2

L'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire.

## Article L5321-3

Les redevances composant le droit de port institué par l'article L. 5321-1 sont perçues conformément aux dispositions du 4 de l'article 285 du code des douanes.

## Article L5321-4

Les modalités d'application des dispositions du présent titre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

## TITRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES

## Chapitre Ier : Dispositions générales

## Section 1 : Champ d'application

## Article L5331-1

Les dispositions du présent titre s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires.

Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage.

Les conditions de délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, qui peut prévoir des dispositions particulières pour les ports civils attenants aux ports militaires.

## Section 2 : Compétences

## Sous-section 1 : Compétences de l'Etat

## Article L5331-2

L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires.

Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par voie réglementaire.

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

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

#### Article L5331-3

L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté.

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

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

#### Article L5331-4

L'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime.

Sous-section 2 : Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire

#### Article L5331-5

Au sens du présent titre, l'autorité portuaire est :

1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;

3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

#### Article L5331-6

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;

3° Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;

4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

#### Article L5331-7

L'autorité portuaire exerce la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins.

Elle exerce la police de la conservation du domaine public du port.

#### Article L5331-8

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire exerce la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants.

Elle exerce la police des marchandises dangereuses.

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

#### Article L5331-9

Si l'urgence ou des circonstances graves l'exigent, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité portuaire peuvent, dans les limites de leurs attributions respectives, procéder à la réquisition des armateurs,

capitaines, maîtres ou patrons de navires, marins, ouvriers-dockers, pilotes, lamaneurs et remorqueurs, pour qu'ils fournissent leur service et les moyens correspondants.

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

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

#### Article L5331-10

Dans chaque port, des règlements particuliers peuvent compléter les règlements généraux de police.

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

Les dispositions applicables dans la partie maritime de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par le préfet maritime.

Les dispositions applicables dans la partie fluviale de la zone de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1 sont prises par l'autorité administrative.

### Section 3 : Agents chargés de la police

#### Sous-section 1 : Officiers de port et officiers de port adjoints

##### Article L5331-11

Les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

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

##### Article L5331-12

En cas de péril grave et imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent monter à bord d'un navire, bateau ou autre engin flottant pour prendre ou ordonner les mesures strictement nécessaires pour faire cesser ce péril.

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

#### Sous-section 2 : Surveillants de port et auxiliaires de surveillance

##### Article L5331-13

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

Les surveillants de port exercent les pouvoirs attribués aux officiers de port et aux officiers de port adjoints par les dispositions du présent titre et les règlements pris pour leur application.

##### Article L5331-14

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

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

##### Article L5331-15

Les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance sont agréés par le procureur de la République de leur résidence administrative. Ils prêtent serment devant le tribunal de grande instance.

Lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice de ses missions, le procureur de la République, de sa propre initiative ou à la demande de l'autorité administrative ou de l'employeur,

peut retirer l'agrément après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut prononcer la suspension immédiate de l'agrément.

#### Article L5331-16

Les conditions d'aptitude professionnelle et d'honorabilité exigées pour l'attribution de la qualité de surveillant de port et d'auxiliaire de surveillance sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

### Chapitre II : Sûreté portuaire

#### Article L5332-1

La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.

#### Article L5332-2

L'autorité administrative délimite, par arrêté, à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, les zones d'accès restreint où peut s'exercer le droit de visite prévu à l'article L. 5332-6 aux fins d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent.

#### Article L5332-3

Pour des raisons de sûreté, l'autorité administrative peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants dans la zone portuaire de sûreté.

Pour les mêmes raisons, elle peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'ordonner l'expulsion des navires, bateaux ou autres engins flottants de la zone portuaire de sûreté.

#### Article L5332-4

Sauf lorsque des dispositions particulières justifient la mise en œuvre par les services de l'Etat des mesures visant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires, ces mesures sont mises en œuvre, sous l'autorité de l'Etat, par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires, les organismes habilités au titre de l'article L. 5332-7, les employeurs des agents mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 5332-6, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones d'accès restreint, chacun agissant dans son domaine d'activité.

Les catégories de mesures qui incombent à chacune des personnes mentionnées au premier alinéa ainsi que les autorités administratives chargées d'en définir les modalités techniques et opérationnelles sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

#### Article L5332-5

L'autorité portuaire élabore un plan de sûreté portuaire.

Pour chacune des installations portuaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative, la personne responsable de l'installation élabore un plan de sûreté, compatible avec le plan de sûreté portuaire. Après leur approbation par l'autorité administrative, ces plans s'imposent aux personnes mentionnées à l'article L. 5332-4.

#### Article L5332-6

En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1<sup>o</sup>, 1<sup>o</sup> bis et 1<sup>o</sup> ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires se trouvant dans ces mêmes zones.

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

Sont également habilités à procéder à ces visites, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un autre Etat membre de l'Union européenne, que les

services de l'Etat, les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires désignent pour cette tâche. Ces agents sont agréés par l'autorité administrative et par le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ils peuvent procéder à des contrôles des transports de marchandises visant à détecter une présence humaine sans pénétrer eux-mêmes à l'intérieur des véhicules ou de leur chargement.

L'agrément prévu au troisième alinéa est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions mentionnées au présent article. L'agrément ne peut être retiré par le procureur de la République ou par l'autorité administrative qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate.

#### Article L5332-7

Des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime et portuaire peuvent être confiées par l'autorité administrative à des organismes habilités à cet effet.

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

### Chapitre III : Règlement général de police

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

### Chapitre IV : Accueil des navires

#### Section 1 : Police du plan d'eau

##### Article L5334-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou autre engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité portuaire.

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

##### Article L5334-2

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

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

##### Article L5334-3

Indépendamment des pouvoirs dont elle dispose pour autoriser et régler l'entrée, la sortie et les mouvements des navires dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire et exiger le dépôt d'un cautionnement. La même prérogative est reconnue à l'autorité administrative qui exerce le contrôle pour l'Etat du port. Les coûts d'expertise entraînés par la visite sont à la charge de l'armateur ou de l'affréteur du navire.

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

##### Article L5334-4

L'accès au port est interdit aux navires qui, présentant un risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou pour l'environnement, font l'objet d'un refus d'accès décidé par le ministre chargé des transports ou par une autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat agissant en exécution d'un mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port auquel la France adhère.



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

#### Article L5334-5

Dans les limites administratives du port maritime et à l'intérieur de la zone maritime et fluviale de régulation mentionnée à l'article L. 5331-1, tout capitaine, maître ou patron d'un navire, d'un bateau ou de tout autre engin flottant est tenu d'obtempérer aux signaux réglementaires ou aux ordres donnés, par quelque moyen que ce soit, par les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port concernant le mouvement de son navire, bateau ou engin.

#### Section 2 : Suivi du trafic

#### Article L5334-6

L'autorité portuaire met en permanence à la disposition du représentant de l'Etat dans le département et de l'autorité administrative compétente en matière de contrôle de la navigation, les informations et les statistiques relatives aux mouvements des navires, au trafic maritime de passagers et de marchandises ainsi qu'au nombre de personnes à bord des navires et aux caractéristiques des cargaisons, notamment dangereuses ou polluantes.

#### Section 3 : Déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison

#### Article L5334-7

Pour l'application des dispositions du présent titre, on entend par :

1° Déchets d'exploitation des navires : tous les déchets, y compris les eaux usées, et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78) ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention ;

2° Résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

#### Article L5334-8

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

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

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

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

Les dispositions du présent article s'appliquent à tout navire, y compris le navire armé à la pêche ou à la plaisance, quel que soit son pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception du navire de guerre ainsi que de tout autre navire appartenant ou exploité par la puissance publique tant que celle-ci l'utilise exclusivement pour ses propres besoins.

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

## Article L5334-9

Les prestataires qui assurent ou participent à la réception ou au dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires fournissent à l'autorité portuaire ainsi que, sur sa demande, à l'autorité administrative les éléments techniques et financiers permettant de connaître la nature et les conditions d'exécution de leur activité.

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

Ils respectent les obligations définies par les règlements portuaires et les plans de collecte et de traitement des déchets particuliers au port.

## Article L5334-10

Le représentant de l'Etat dans le département adresse une mise en demeure à la collectivité territoriale ou au groupement compétent qui n'a pas élaboré et adopté, pour chacun des ports maritimes relevant de sa compétence, un plan de réception, de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Lorsque cette mise en demeure est restée infructueuse pendant un délai d'un an, le représentant de l'Etat peut constater par arrêté la carence de cette collectivité territoriale ou groupement compétent.

## Article L5334-11

Lorsqu'il constate la carence en application de l'article L. 5334-10, le représentant de l'Etat dans le département arrête le montant d'un prélèvement sur les ressources fiscales de la collectivité territoriale ou groupement compétent, en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la collectivité territoriale ou le groupement compétent.

Le prélèvement est effectué mensuellement jusqu'à la communication du plan adopté.

Il ne peut excéder, sur une période d'un an, la somme de 1 000 € multipliée par le nombre d'anneaux ou de postes à quai dans le port.

Le produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties, de la taxe foncière sur les propriétés non bâties, de la taxe d'habitation et de la contribution économique territoriale inscrit à la section de fonctionnement du budget de la collectivité territoriale ou du groupement compétent est diminué du montant du prélèvement. Celui-ci est imputé sur les attributions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2332-2 du code général des collectivités territoriales. Lorsque l'autorité portuaire est un syndicat mixte, le montant du prélèvement constitue une dépense obligatoire.

La somme correspondant au prélèvement est consignée entre les mains du comptable public, dans les conditions fixées à l'article L. 216-1 du code de l'environnement, jusqu'à l'adoption définitive du plan visé à l'article L. 5334-10 dans le délai fixé par le représentant de l'Etat dans le département. Si le plan n'est pas adopté dans ce délai, la somme est définitivement acquise à l'Etat qui se substitue à la collectivité territoriale ou au groupement compétent défaillant pour l'élaboration et l'adoption du plan visé à l'article L. 5334-10.

## Section 4 : Chargement et déchargement des navires vraciers

## Article L5334-12

Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, à l'exclusion des grains, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement conviennent, par écrit, des modalités du plan de chargement ou de déchargement de la cargaison, selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire. Les modifications apportées au plan initial sont approuvées selon les mêmes formalités. Le capitaine d'un navire vracier qui a procédé au chargement ou au déchargement de sa cargaison sèche en vrac doit pouvoir justifier auprès de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, avant de quitter le port, qu'il a exécuté ces opérations selon la procédure mentionnée au premier alinéa.

## Article L5334-13

Le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement d'un navire vracier fournit au capitaine du navire, avant l'entrée au port, les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation terminale du port ainsi qu'au chargement et au déchargement de la cargaison.

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

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

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

#### Chapitre V : Conservation du domaine public

##### Article L5335-1

Le propriétaire et l'armateur du navire, bateau ou autre engin flottant qui se trouve hors d'état de naviguer ou de faire mouvement procède à sa remise en état ou à son enlèvement.

##### Article L5335-2

Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres.

##### Article L5335-3

Il est interdit de laisser les marchandises séjourner sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime au-delà du délai prévu par le règlement général de police ou, si le délai prévu est plus long, par le règlement particulier.

A l'expiration du délai prévu au premier alinéa, les marchandises peuvent être enlevées d'office, aux frais et risques des propriétaires, à la diligence des officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port agissant au nom de l'autorité portuaire.

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

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

##### Article L5335-4

Les dispositions de l'article L. 5335-3 sont applicables aux véhicules, objets, matériaux ou autres, dès lors qu'ils stationnent ou ont été déposés sans autorisation sur les quais, terre-pleins et dépendances d'un port maritime.

##### Article L5335-5

Le capitaine ou le patron d'un navire, bateau ou autre engin flottant qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a détruit, déplacé ou dégradé une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation, signale le fait par les moyens les plus rapides et en fait la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port touché.

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

#### Chapitre VI : Sanctions administratives et dispositions pénales

##### Section 1 : Sanctions administratives

##### Article L5336-1

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

##### Section 2 : Recherche, constatation et poursuite des infractions pénales

##### Article L5336-2

Outre les officiers et agents de police judiciaire, les officiers de port et officiers de port adjoints sont chargés de constater par procès-verbal les délits prévus au présent titre.

## Article L5336-3

Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater par procès-verbal les contraventions prévues par les dispositions réglementaires prises en application du présent titre :

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

2° Les surveillants de port agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire ;

3° Les auxiliaires de surveillance agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire.

## Article L5336-4

Les agents mentionnés à l'article L. 5336-2 informent sans délai le procureur de la République des délits dont ils ont connaissance.

Sauf dans le cas où la contravention est constatée selon la procédure de l'amende forfaitaire prévue par l'article 529 du code de procédure pénale, les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 informent sans délai le procureur de la République des contraventions dont ils ont connaissance.

## Article L5336-5

Rendent compte immédiatement, à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent, des délits définis par les dispositions du présent titre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

1° Les surveillants de port ;

2° Les auxiliaires de surveillance ;

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

## Article L5336-6

Sauf dans le cas où la contravention est constatée selon la procédure de l'amende forfaitaire prévue par l'article 529 du code de procédure pénale, le procès-verbal constatant un délit ou une contravention est adressé au procureur de la République.

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

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

## Article L5336-7

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

Lorsque l'officier de police judiciaire mentionné au premier alinéa décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues par l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai fixé par le troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Il est mis fin immédiatement à la procédure prévue par le premier alinéa si le contrevenant procède au paiement de l'amende forfaitaire.

## Article L5336-8

Les infractions aux dispositions du chapitre II et aux mesures prises pour leur application sont constatées par les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 et les fonctionnaires habilités à cet effet par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Les personnes mentionnées aux articles L. 5332-4 et L. 5332-6, les organismes de sûreté maritime et portuaire habilités et les organismes agréés de formation à la sûreté maritime et portuaire tiennent à la disposition des fonctionnaires mentionnés au premier alinéa tous renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

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

#### Article L5336-9

Sauf en cas de paiement immédiat d'une amende forfaitaire, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le navire, bateau ou autre engin flottant peut être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 5336-2 porteur d'un carnet de quittances à souches, une consignation dont le montant est fixé par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice.

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

Lorsque l'auteur de l'infraction ne fournit aucune des garanties mentionnées au premier alinéa, le navire, bateau ou autre engin flottant peut être retenu au port jusqu'à la décision du procureur de la République. Les frais en résultant sont mis à la charge de l'auteur de l'infraction.

### Section 3 : Sanctions pénales

#### Sous-section 1 : Sûreté portuaire

##### Article L5336-10

Est puni de 3 750 € d'amende le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint définie en application de l'article L. 5332-2.

#### Sous-section 2 : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison

##### Article L5336-11

Le fait pour le capitaine d'un navire, bateau ou autre engin flottant de ne pas se conformer à l'obligation de dépôt des déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison prévue à l'article L. 5334-8 est puni d'une amende calculée comme suit :

- 1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 4 000 € ;
  - 2° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres et inférieure ou égale à 100 mètres : 8 000 € ;
  - 3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 40 000 €.
- Le paiement de l'amende peut être mis à la charge de l'armateur.

#### Sous-section 3 : Chargement et déchargement de navires vraquiers

##### Article L5336-12

Est puni de 45 000 € d'amende :

- 1° Le fait, pour le capitaine du navire, de ne pas respecter les obligations relatives au chargement et déchargement définies à l'article L. 5334-12 ;
- 2° Le fait, pour l'armateur ou l'exploitant du navire, de faire obstacle ou de tenter de faire obstacle aux obligations relatives au chargement et déchargement définies à l'article L. 5334-12.

##### Article L5336-13

Est puni de 45 000 € d'amende le fait, pour le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement, de ne pas respecter le plan de chargement ou de déchargement prévu à l'article L. 5334-13.

##### Article L5336-14

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 € d'amende le fait, pour le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement, de ne pas respecter leurs obligations relatives au plan de chargement ou de déchargement définies aux articles L. 5334-12 et L. 5334-13, lorsque ce non-respect a entraîné un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou du littoral.

## Sous-section 4 : Signalisation maritime

## Article L5336-15

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de ne pas déclarer les destructions, déplacements ou dégradations mentionnés à l'article L. 5335-5.

## Article L5336-16

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait de détruire, déplacer ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation ou de porter atteinte à son bon fonctionnement.

## Sous-section 5 : Marchandises dangereuses

## Article L5336-17

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait :

1° De ne pas respecter les règles de manutention, de transbordement, d'accès, de circulation, de stationnement, de dépôt ou d'entreposage applicables aux marchandises dangereuses, fixées par les règlements généraux ou les règlements locaux pris pour leur application ;

2° D'embarquer ou de faire embarquer, d'expédier ou faire expédier par voie terrestre ou fluviale, à partir d'un port, des marchandises dangereuses sans en avoir déclaré la nature à l'armateur, au capitaine, maître ou patron, au gérant du navire, à l'agent du navire ou au commissionnaire expéditeur ou sans avoir apposé les plaques-étiquettes, étiquettes et marques définies par voie réglementaire sur les emballages ou engins de transport.

## Chapitre VII : Police de la grande voirie

## Section 1 : Constatation des contraventions de grande voirie

## Article L5337-1

Sans préjudice des sanctions pénales encourues, tout manquement aux dispositions du chapitre V du présent titre, à celles du présent chapitre et aux dispositions réglementant l'utilisation du domaine public, notamment celles relatives aux occupations sans titre, constitue une contravention de grande voirie réprimée dans les conditions prévues par les dispositions du présent chapitre.

## Article L5337-2

Ont compétence pour constater les contraventions de grande voirie prévues par les dispositions du présent titre et les textes pris pour leur application :

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

2° Les surveillants de port mentionnés à l'article L. 5331-13 ;

3° Les auxiliaires de surveillance mentionnés à l'article L. 5331-14 pour ce qui concerne la police de l'exploitation et de la conservation ;

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

5° Les agents des grands ports maritimes et des ports autonomes assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

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

7° Les officiers et agents de police judiciaire.

## Article L5337-3

Lorsqu'ils constatent une contravention en matière de grande voirie, les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance sont habilités à relever, dans les conditions définies par l'article L. 5336-7, l'identité de l'auteur de la contravention.

## Section 2 : Atteintes à la conservation du domaine public

## Article L5337-4

Est puni de 3 750 € d'amende le fait, pour le propriétaire ou la personne responsable qui en a la garde :

1° De laisser séjourner des marchandises au-delà du délai prévu par l'article L. 5335-3 ;

2° De laisser stationner ou de déposer sans autorisation des véhicules, objets, matériaux ou autres en violation de l'article L. 5335-4.

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

## Section 3 : Usage du plan d'eau

## Article L5337-5

Le fait, pour un capitaine, maître ou patron d'un navire, d'un bateau ou de tout autre engin flottant de ne pas obtempérer aux signaux ou aux ordres conformément aux dispositions de l'article L. 5334-5 est passible d'une amende calculée comme suit :

1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 500 € ;

2° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 20 mètres et inférieure ou égale à 100 mètres : 8 000 € ;

3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 20 000 €.

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

## Chapitre VIII : Dispositions finales

## Article L5338-1

Les conditions d'application des dispositions du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## TITRE IV : LES SERVICES PORTUAIRES

## Chapitre Ier : Le pilotage

## Section 1 : Service de pilotage et rémunération du pilote

## Article L5341-1

Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'Etat, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et dans les eaux maritimes des estuaires, cours d'eau et canaux mentionnées à l'article L. 5000-1.

## Article L5341-2

Même s'il n'en a pas été requis et sauf le cas de force majeure, le pilote doit prêter en priorité, nonobstant toute autre obligation de service, son assistance au navire en danger, s'il constate le péril dans lequel se trouve ce navire.

## Article L5341-3

Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au-devant du navire.

En cas d'assistance à un navire en danger en application de l'article L. 5341-2, le pilote a droit à une rémunération spéciale.

## Article L5341-4

La rémunération du pilotage n'est pas due si le pilote ne s'est pas présenté.

## Article L5341-5

Si le capitaine n'acquiesce pas les droits de pilotage à l'entrée et à la sortie du port, leur règlement est à la charge du consignataire du navire mentionné à l'article L. 5413-1.

Le consignataire répond des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenu dans un délai fixé par voie réglementaire.

Il n'est tenu au règlement des droits de pilotage et autres frais que sur présentation des justificatifs par le service du pilotage.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

## Article L5341-6

Les contestations entre le pilote et le capitaine ou entre le pilote et le consignataire relatives aux rémunérations dues au pilote en conformité des tarifs de pilotage, à la fixation de la rémunération spéciale prévue par l'article L. 5341-3 ou aux dommages et intérêts éventuellement dus, sont de la compétence du tribunal de commerce.

## Section 2 : Les stations de pilotage

## Article L5341-7

Le matériel du pilotage est la propriété des pilotes.

Un syndicat professionnel peut, s'il y est autorisé par ses statuts, acheter ce matériel pour le louer à ses membres, le leur prêter ou le répartir entre eux.

L'exploitation à titre collectif s'effectue dans le cadre d'une station de pilotage.

Dans les stations où le service se fait au tour de liste, les rémunérations des pilotes sont mises en commun.

## Article L5341-8

Il est créé dans chaque station de pilotage une caisse destinée à servir des retraites complémentaires et des secours aux pilotes ainsi qu'à leurs veuves et orphelins. Cette caisse est alimentée par des retenues sur les recettes de la station.

Les pensions sont acquises soit par ancienneté de service, soit par incapacité résultant de blessures ou de maladies contractées dans l'exercice des fonctions. Les secours sont attribués en cas de mort ou d'incapacité n'ouvrant pas droit à pension.

## Article L5341-9

Des caisses spéciales de secours immédiat et de retraites complémentaires, constituées entre leurs membres par les syndicats de pilotes, peuvent être établies en remplacement des caisses de retraite et secours. Dans ce cas, les retenues opérées sur les recettes du pilotage sont versées à ces caisses spéciales.

## Article L5341-10

Pour l'application de la présente section, l'autorité administrative compétente de l'Etat détermine les stations de pilotage.

Elle prend un règlement particulier à chaque station.

Ce règlement détermine notamment :

1° Lorsque les rémunérations des pilotes sont mises en commun, les conditions de leur partage ;

2° Les taux et les conditions d'allocations des pensions, le régime financier des caisses de pensions et le montant des retenues à opérer sur les recettes de la station pour l'alimentation de ces caisses.

## Section 3 : Responsabilité du pilote

## Article L5341-11

Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.



## Article L5341-12

Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du navire dénommé " bateau-pilote ".

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

## Article L5341-13

Le pilote fournit un cautionnement.

## Article L5341-14

Le pilote, par l'abandon du cautionnement mentionné à l'article L. 5341-13, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant de l'application des dispositions des articles L. 5341-11 et L. 5341-12, sauf si la faute est de nature à donner lieu à procédure disciplinaire.

## Article L5341-15

Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

## Article L5341-16

Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles les dispositions de l'article L. 5341-15 instituent un privilège.

## Article L5341-17

L'action née à l'occasion du pilotage se prescrit par deux ans après achèvement des opérations de pilotage.

## Article L5341-18

Les modalités d'application des articles L. 5341-13 à L. 5341-16 sont fixées par voie réglementaire.

## Chapitre II : Le remorquage

## Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage

## Article L5342-1

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

## Article L5342-2

Les parties peuvent, par convention écrite expresse, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations. En ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

## Article L5342-3

Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage sont soumis aux dispositions de l'article L. 1262-4 du code du travail.

Les conditions d'application, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés, sont fixées par voie réglementaire.

## Section 2 : Le remorquage en haute mer

## Article L5342-4

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

## Article L5342-5

Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

## Article L5342-6

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage portuaire ou en haute mer sont prescrites par deux ans après achèvement de ces opérations.

## Chapitre III : La manutention portuaire

## Section 1 : Les ouvriers dockers

## Article L5343-1

Les ports maritimes de commerce dans lesquels l'organisation de la manutention portuaire comporte la présence d'une main-d'œuvre d'ouvriers dockers professionnels intermittents au sens des dispositions de l'article L. 5343-4 sont déterminés par l'autorité compétente après avis des organisations professionnelles les plus représentatives qui doivent se prononcer dans un délai d'un mois à compter de leur saisine.

## Article L5343-2

Dans les ports mentionnés à l'article L. 5343-1, les ouvriers dockers sont :

1° Les ouvriers dockers professionnels ;

2° Les ouvriers dockers occasionnels.

Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.

## Article L5343-3

Les dockers professionnels mensualisés concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée.

Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements recrutent en priorité les ouvriers dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents ou à défaut parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.

Les ouvriers mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée.

Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.

Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle.

## Article L5343-4

Les dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1er janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée.

Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue. Il est renouvelable.

## Article L5343-5

Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'œuvre du port défini à l'article L. 5343-8. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'œuvre.

## Article L5343-6

Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels intermittents.

Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.

## Article L5343-7

Pour les travaux de manutention définis par voie réglementaire, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels.

## Section 2 : L'organisation de la main-d'œuvre intermittente

## Sous-section 1 : Le bureau central de la main-d'œuvre du port

## Article L5343-8

Il est institué dans chacun des ports mentionnés à l'article L. 5343-1 un organisme paritaire dénommé " bureau central de la main-d'œuvre du port ".

Le bureau central de la main-d'œuvre comprend :

1° Le président du directoire dans les grands ports maritimes ou le directeur du port dans les ports autonomes ou, à défaut, l'autorité administrative dans les autres ports ;

2° Trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;

3° Un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;

4° A titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9.

Le président du directoire, le directeur du port ou l'autorité administrative assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre.

## Sous-section 2 : La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers

## Article L5343-9

La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, dotée de la personnalité morale, a pour attributions :

1° La tenue du registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application des dispositions de l'article L. 5343-3 ;

2° La tenue à jour de la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents ;

3° Le recouvrement de la contribution prévue par l'article L. 5343-11 ;

4° Le paiement, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'œuvre, des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail, dans chaque bureau central de la main-d'œuvre, de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17 ;

5° La gestion des fonds disponibles et les propositions pour toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier.

#### Article L5343-10

Le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend en nombre égal :

- 1° Des représentants de l'Etat, dont le président ;
- 2° Des représentants des employeurs ;
- 3° Des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents.

Les représentants des catégories mentionnées aux 2° et 3° sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales nationales les plus représentatives.

#### Article L5343-11

Les ressources de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont :

- 1° Le produit de la contribution imposée à tous les employeurs de main-d'œuvre dans les ports, en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels ;
- 2° Le produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;
- 3° Le produit des emprunts autorisés ;
- 4° Les dons et legs.

#### Article L5343-12

Le taux de la contribution mentionnée au 1° de l'article L. 5343-11 est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, par l'autorité compétente après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'œuvre.

Ce compte comporte en recettes le produit de cette contribution dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau.

Il comporte en dépenses les indemnités prévues par l'article L. 5343-13 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres de celui-ci et une quote-part des dépenses générales de la caisse.

#### Article L5343-13

Les dépenses à la charge de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont :

- 1° Les dépenses de fonctionnement de l'organisation centrale et des bureaux centraux de la main-d'œuvre ;
- 2° Le paiement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents ;
- 3° Le paiement, aux dockers professionnels intermittents, de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17.

#### Article L5343-14

La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est habilitée à utiliser une partie de son fonds de réserve pour contribuer aux actions entreprises en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers.

Les modalités d'utilisation de ce fonds de réserve sont précisées par voie réglementaire.

#### Sous-section 3 : Les limites à l'emploi de dockers professionnels intermittents

#### Article L5343-15

Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre est tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après :

- 1° Le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne peut pas dépasser un pourcentage fixé par voie réglementaire. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'œuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 % ;
- 2° Dans les bureaux centraux de la main-d'œuvre des grands ports maritimes ou des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne peut dépasser un pourcentage, fixé par voie réglementaire, de l'effectif des

dockers professionnels de ce bureau au 1er janvier 1992. Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'œuvre à un autre en fonction de cet effectif, ne peut être inférieur à 10 %, ni excéder 40 %.

#### Article L5343-16

Pour assurer le respect des limites définies par l'article L. 5343-15, il est procédé à la radiation du registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'œuvre définit, après consultation du bureau, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.

Le président du bureau central de la main-d'œuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés conformément aux critères retenus au deuxième alinéa. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.

#### Article L5343-17

Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application des dispositions de l'article L. 5343-16 bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par voie réglementaire.

Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs indiquent aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'œuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le reclassement professionnel des dockers radiés.

#### Sous-section 4 : L'indemnité de garantie

#### Article L5343-18

L'ouvrier docker professionnel intermittent qui n'a pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite " indemnité de garantie ", dont le montant est fixé par un arrêté interministériel.

Le droit à l'indemnité est limité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

#### Article L5343-19

L'indemnité de garantie ne se cumule ni avec les indemnités journalières pour accidents de travail, ni avec les indemnités journalières de maladie versées par un régime d'assurances sociales, ni avec les indemnités de chômage et cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une autre activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé.

#### Article L5343-20

L'indemnité de garantie ne constitue pas un salaire. Elle n'est soumise à aucun autre versement de cotisation pour charges sociales que celui prévu par l'article L. 131-2 du code de la sécurité sociale.

#### Sous-section 5 : Dispositions du droit du travail applicables aux dockers

#### Article L5343-21

Dans les ports où existe un bureau central de la main-d'œuvre, une commission paritaire spéciale est substituée, pour l'application des dispositions du titre III du livre II du code du travail, au comité d'entreprise prévu à l'article L. 2322-1 de ce code et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévu à l'article L. 4611-1 du même code. La commission paritaire spéciale est rattachée à l'organisme constitué par les entreprises de chaque port en application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 72-1169 du 23 décembre 1972 garantissant aux travailleurs salariés une rémunération mensuelle minimale.

La composition de cette commission ainsi que les règles applicables à sa constitution et à son fonctionnement sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5343-22

Les ouvriers dockers occasionnels ont droit à l'allocation prévue par l'article L. 5421-1 du code du travail, dans des conditions d'âge et d'activité antérieure déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Section 3 : Mesure d'application

## Article L5343-23

Les conditions d'application des dispositions du présent chapitre, notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels, sont fixées par voie réglementaire.

## Chapitre IV : Sanctions administratives et dispositions pénales

## Section 1 : Sanctions administratives

## Article L5344-1

Les manquements aux dispositions du chapitre III sont constatés par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'œuvre du port.

## Article L5344-2

L'employeur qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible des sanctions suivantes :

1° Un avertissement ;

2° Une sanction pécuniaire dans la limite de 4 500 €.

En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an suivant la constatation du précédent, l'employeur est passible de la sanction pécuniaire mentionnée au 2° et de l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public.

## Article L5344-3

Le docker professionnel intermittent qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible d'un avertissement. En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an, il est passible du retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

## Article L5344-4

Les sanctions mentionnées aux articles L. 5344-2 et L. 5344-3 sont prononcées à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port, par décision motivée du président de ce bureau.

Les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes, qui se prononce après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Les sommes recueillies au titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des œuvres sociales du port.

## Section 2 : Dispositions pénales

## Article L5344-5

Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le pilote :

1° De méconnaître ses obligations d'assistance à un navire en danger en application de l'article L. 5341-3 ;

2° De conduire un navire sous l'empire d'un état alcoolique, tel qu'il est caractérisé par le I de l'article L. 234-1 du code de la route, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste.

## Article L5344-6

Est puni de 3 750 € d'amende le fait de conduire ou de tenter de conduire un navire en qualité de pilote commissionné, sans une commission régulière de pilote de la station.

## Article L5344-7

Pour les infractions prévues par les articles L. 5344-5 et L. 5344-6, le procureur de la République ne peut être saisi qu'au vu d'une enquête contradictoire, effectuée par l'administrateur des affaires maritimes dans les conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5344-8

Est puni de 3 750 € d'amende le fait pour un capitaine de ne pas se tenir en personne à la passerelle de son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

## TITRE V : VOIES FERREES PORTUAIRES

## Chapitre Ier : Compétences

## Article L5351-1

Pour l'application des dispositions du présent titre, l'autorité portuaire est celle définie par l'article L. 5331-5.

## Article L5351-2

L'autorité portuaire est habilitée à construire et gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les grands ports maritimes et les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Ces voies sont dénommées " voies ferrées portuaires ".

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

## Article L5351-3

L'autorité portuaire peut construire et exploiter, dans les limites territoriales définies par l'article L. 5351-2, des installations terminales embranchées sur le réseau ferré national mentionné l'article L. 2111-2 ou sur une voie ferrée portuaire.

## Article L5351-4

Réseau ferré de France est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'Etat.

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

## Article L5351-5

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires font partie du domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

## Chapitre II : Utilisation et contrôle

## Article L5352-1

Les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, à la réalisation, à la maintenance et à l'utilisation des voies ferrées portuaires sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5352-2

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

## Article L5352-3

Le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

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

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

Article L5352-4

La police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire.

L'autorité administrative fixe le règlement général de police des voies ferrées portuaires et, en tant que de besoin, sur proposition de l'autorité portuaire, établit des règlements locaux d'application.

Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables sont régies par la section 1 du chapitre VII et la section 2 du chapitre VI du titre III du présent livre.

Article L5352-5

Les modalités d'application des dispositions du présent titre sont précisées par décret en Conseil d'Etat.



**LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME**

## TITRE IER : L'ENTREPRISE D'ARMEMENT MARITIME

## Chapitre Ier : L'armateur

## Article L5411-1

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

## Article L5411-2

Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de l'article L. 5423-1, l'affrèteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

## Chapitre II : Les agents de l'armateur

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5412-1

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité définie par le chapitre Ier du titre II du livre Ier de la présente partie.

## Section 2 : Le capitaine

## Article L5412-2

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrèteur.

Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

## Article L5412-3

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

## Article L5412-4

Le capitaine ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

## Article L5412-5

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

## Article L5412-6

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette interdiction, le capitaine doit à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

## Article L5412-7

Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

## Article L5412-8

Les conventions relatives à la fonction commerciale du capitaine, passées entre ce dernier et l'armateur, sont valablement constatées sans l'intervention de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.  
La fin du contrat d'engagement du capitaine, pour quelque motif que ce soit, est en elle-même sans incidence sur la poursuite de telles dispositions.

## Chapitre III : Les consignataires

## Section 1 : Le consignataire du navire

## Article L5413-1

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

## Article L5413-2

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles L. 5422-21 à L. 5422-25.  
Pour les autres opérations qu'il effectue dans le cadre de l'article L. 5413-3, il est responsable dans les conditions du droit commun.

## Section 2 : Le consignataire de la cargaison

## Article L5413-3

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

## Article L5413-4

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles L. 5422-21 à L. 5422-25.

## Section 3 : Dispositions communes

## Article L5413-5

L'action en responsabilité contre un consignataire se prescrit par un an.

## TITRE II : LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE

## Chapitre Ier : Le transport de personnes

## Section 1 : Le contrat de passage

## Article L5421-1

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager.  
Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

## Section 2 : La responsabilité pour dommage aux passagers

## Article L5421-2

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.

## Article L5421-3

L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

## Article L5421-4

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

## Article L5421-5

La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée.

Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même convention.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

## Article L5421-6

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.

## Article L5421-7

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites déterminées par les dispositions du présent chapitre.

## Article L5421-8

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

## Section 3 : La responsabilité pour dommage aux bagages

## Article L5421-9

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

## Article L5421-10

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

## Article L5421-11

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

## Article L5421-12

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

## Chapitre II : Le transport de marchandises

## Section 1 : Le contrat de transport

## Article L5422-1

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

## Article L5422-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

1° Aux rapports entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

2° Aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie, dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs.

## Section 2 : Le connaissement

## Article L5422-3

Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissement.

Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.

## Article L5422-4

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissement conformément à ses déclarations.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

## Article L5422-5

Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, le transporteur ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue par les dispositions de l'article L. 5422-14.

## Section 3 : L'exécution du contrat

## Article L5422-6

Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

1° Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

2° Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

3° Appropriier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

## Article L5422-7

Le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

## Article L5422-8

Le transporteur est privilégié, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.

## Article L5422-9

Dans le cas où les chargeurs ou les ayants droit sont soumis à une procédure collective avant l'expiration du délai mentionné à l'article L. 5422-8, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

## Article L5422-10

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

## Article L5422-11

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

## Section 4 : La responsabilité du transporteur

## Article L5422-12

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ;

2° D'un incendie ;

3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;

9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.

## Article L5422-13

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 modifiée.

Toutefois, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure.

La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au lieu et au jour où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

## Article L5422-14

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :

1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions des articles L. 5422-12 et L. 5422-13, sauf si le dommage répond aux conditions du 1°.

Lorsque la responsabilité est limitée en application de l'article L. 5422-13, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser cette limite.

## Article L5422-15

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

1° De soustraire le transporteur à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-12 ;

2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe en application des dispositions de la présente section ;

3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-13 ;

4° Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

## Article L5422-16

Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L. 5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

## Article L5422-17

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

## Article L5422-18

L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.

Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dispositions de la présente section.

## Section 5 : Les entreprises de manutention

## Article L5422-19

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

En outre, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par voie réglementaire.

## Article L5422-20

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui.

## Article L5422-21

Quelle que soit la personne pour le compte de laquelle l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions suivantes :

1° Lorsqu'il accomplit les opérations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5422-19, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

2° Lorsqu'il accomplit les opérations visées au deuxième alinéa de l'article L. 5422-19, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

## Article L5422-22

L'entrepreneur de manutention ne répond pas des dommages subis par la marchandise lorsqu'ils proviennent :

1° D'un incendie ;

2° De faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ;

3° De grève, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° Du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

## Article L5422-23

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l'article L. 5421-9, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.

## Article L5422-24

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

1° De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-21 ;

2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe telle qu'elle résulte des dispositions de la présente section ;

3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-23 ;

4° Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

## Article L5422-25

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions fixées par les articles L. 5421-12 et L. 5422-18.

## Section 6 : Dispositions pénales

## Article L5422-26

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie de 3 750 € d'amende et de six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement.

## Chapitre III : L'affrètement

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5423-1

Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

## Article L5423-2

Lorsque des contrats d'affrètement à temps, des contrats d'affrètement coque nue sont conclus ou que des délégations de fret sont consenties pour une durée supérieure à un an, ces actes sont écrits. Il en est de même si cette durée peut être atteinte par prorogation.

L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.

## Article L5423-3

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

## Article L5423-4

Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.

## Article L5423-5

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement.

## Article L5423-6

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

## Article L5423-7

Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

## Section 2 : L'affrètement coque nue

## Article L5423-8

Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini.

## Article L5423-9

L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

## Section 3 : L'affrètement à temps

## Article L5423-10

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini.

## Article L5423-11

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire.

Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

## Article L5423-12

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

## Section 4 : L'affrètement au voyage



## Article L5423-13

Par le contrat d'affrètement au voyage, le frèteur met à la disposition de l'affrèteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

## Article L5423-14

Le frèteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de frèteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

## Chapitre IV : Les ventes maritimes

## Section 1 : Disposition générale

## Article L5424-1

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

## Section 2 : Vente au départ

## Article L5424-2

La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

## Article L5424-3

L'acheteur indique au vendeur, dans un délai raisonnable, le nom du navire sur lequel la chose vendue est embarquée et la date à laquelle a lieu le chargement.

## Article L5424-4

Le vendeur livre la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l'acheteur. Il en avise l'acheteur, dans les vingt-quatre heures, par les moyens d'usage.

## Article L5424-5

Toute clause " franco à bord " oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

## Section 3 : Vente à l'arrivée

## Article L5424-6

La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

## Article L5424-7

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l'acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue. En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer, si le sinistre est postérieur à l'envoi de l'avis ci-dessus.

## Article L5424-8

Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l'acheteur du nom de ce transporteur.

En cas de perte, s'il s'agit de choses de genre, il réexpédie à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

## Section 4 : Vente "coût, assurance, fret"

## Article L5424-9

Dans la vente " coût, assurance, fret ", le vendeur s'oblige à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ainsi qu'à l'assurer contre les risques de ce transport.  
Il adresse aussitôt à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi.

## Article L5424-10

L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret ; les risques de transport sont à sa charge.

## Article L5424-11

La seule insertion dans le contrat des clauses " poids reconnu à l'arrivée ", " poids délivré au port d'arrivée " ou autres clauses semblables n'a pas pour effet de modifier la nature de la vente " coût, assurance, fret ".

## Chapitre V : Les assurances maritimes

## Article L5425-1

Les règles relatives aux contrats d'assurance maritime sont fixées par les dispositions du titre VII du livre Ier du code des assurances.

## TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINS TRANSPORTS MARITIMES

## Chapitre Ier : Desserte des îles

## Article L5431-1

Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie fait partie du territoire d'une commune continentale, par cette dernière. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées.

## Article L5431-2

La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L. 5431-1 peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises.

Elle peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

- 1° Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
- 2° Des services de transport complémentaires ;
- 3° Des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;
- 4° Des adaptations des services aux besoins effectifs.

## Article L5431-3

Les opérateurs exploitant un service régulier en méconnaissance des obligations de service public édictées par la collectivité territoriale organisatrice peuvent se voir infliger par celle-ci une amende administrative calculée comme suit :

- 1° Pour le transport de passagers : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées ;
- 2° Pour le transport de marchandises : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de mètres linéaires que le navire peut transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

## Article L5431-4

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse, fixées par les articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales.

## Chapitre II : Transports réservés

## Article L5432-1

Les règles relatives aux transports et aux opérations de remorquage réservés sont fixées par les dispositions des articles 257 à 260 du code des douanes.

## Chapitre III : Transport du pétrole brut

## Article L5433-1

Les obligations imposées aux propriétaires d'unités de raffinage de pétrole brut situées en France métropolitaine, en ce qui concerne leurs capacités de transport maritime, sont fixées par les dispositions des articles 6 et 13 de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

## Chapitre IV : Dispositions applicables en temps de crise

## Article L5434-1

Les dispositions relatives à la réquisition des services de transport maritime d'intérêt national sont fixées par les dispositions du chapitre III du titre Ier du livre II de la partie II du code de la défense.

**LIVRE V : LES GENS DE MER**

## TITRE IER : DEFINITIONS

Chapitre unique

Article L5511-1

Pour l'application du présent livre, est considéré comme :

- 1° Armateur, toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé ;
- 2° Entreprise d'armement maritime, tout employeur de salariés exerçant la profession de marin ;
- 3° Marin, toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L. 5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire ;
- 4° Gens de mer, tout marin ou toute autre personne exerçant, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation.

Article L5511-2

Le terme " bord " désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

Article L5511-3

L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1.

Pour l'application du présent livre, les membres de l'équipage sont considérés comme embarqués pendant toute la durée de leur inscription sur le rôle d'équipage.

Article L5511-4

Pour l'application du présent livre :

- 1° Le terme " capitaine " désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;
- 2° Le terme " officier " désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;
- 3° Le terme " maître " désigne les maîtres d'équipage ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.

Article L5511-5

Le terme " passager " désigne, outre les passagers au sens de l'article L. 5421-1, toute personne qui se trouve à bord du navire pour quelque cause que ce soit, hormis les gens de mer.

## TITRE II : L'EQUIPAGE

Chapitre Ier : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin

Article L5521-1

Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions de qualification professionnelle et d'aptitude physique.

Les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Ce décret précise les conditions dans lesquelles sont reconnus les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Il fixe également les modalités selon lesquelles, en cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves ou des vérifications complémentaires peuvent être exigées.

L'aptitude physique requise pour la navigation, l'accès à la profession de marin et pour son exercice est contrôlée par le service de santé des gens de mer, dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01  
« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

#### Article L5521-2

Nul ne peut exercer la profession de marin s'il ne satisfait aux conditions de formation professionnelle mentionnées à l'article L. 5521-1 correspondant aux fonctions qu'il est appelé à exercer à bord du navire.

En outre, nul ne peut exercer la profession de marin si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de cette profession.

#### Article L5521-3

L'accès aux fonctions de capitaine à bord d'un navire battant pavillon français et d'officier chargé de la suppléance de ce dernier est subordonné :

1° A la possession de qualifications professionnelles ;

2° A la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française ;

3° A la vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application des dispositions du présent article.

### Chapitre II : Effectifs et nationalité

#### Article L5522-1

Le rôle d'équipage d'un navire doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

#### Article L5522-2

Tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et de son personnel ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et aux repos.

Les modalités de fixation de l'effectif sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

### Chapitre III : Dispositions pénales

#### Section 1 : Recherche et constatation des infractions

##### Article L5523-1

L'infraction définie par l'article L. 5523-2 est constatée dans les conditions prévues aux articles L. 5222-1 et 5222-2.

#### Section 2 : Sanctions pénales

##### Article L5523-2

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées par le présent titre.

## Chapitre IV : Sanctions professionnelles

## Section unique : Dispositions communes

## Article L5524-1

Le ministre chargé des gens de mer peut, pour manquement à l'honneur professionnel, faute grave dans l'exercice de la profession ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits d'exercice de la profession attachés au titre professionnel mentionné à l'article L. 5521-1, dont ce dernier est titulaire.

## Article L5524-2

Le retrait des droits d'exercice de la profession prévu à l'article L. 5524-1 intervient après avis d'un conseil de discipline.

Les sanctions encourues sont réparties en deux groupes :

1° Les sanctions du premier groupe sont :

- a) La réprimande ;
- b) Le blâme ;

2° Les sanctions du deuxième groupe sont :

- a) La suspension temporaire de l'exercice des fonctions ;
- b) L'interdiction définitive de l'exercice des fonctions. Le ministre chargé des gens de mer ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le conseil.

## Article L5524-3

Lorsque la gravité des manquements et des faits mentionnés à l'article L. 5524-1 le justifie, pour des raisons de sécurité, l'autorité compétente de l'Etat peut prononcer la suspension temporaire du droit d'exercer la profession du marin renvoyé devant le conseil de discipline.

## Article L5524-4

Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## TITRE III : LA COLLECTIVITE DU BORD

## Chapitre Ier : Police intérieure et discipline à bord

## Section 1 : Dispositions communes

## Article L5531-1

Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

## Article L5531-2

Les fautes disciplinaires et les infractions pénales définies par le présent chapitre sont constatées par le capitaine ou, le cas échéant, par les autorités compétentes de l'Etat. Leur procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire.

## Article L5531-3

En cas de perte du navire, l'autorité du capitaine continue de s'exercer à l'égard des membres de l'équipage et des marins embarqués en qualité de passagers jusqu'à ce qu'ils aient pu être confiés à l'autorité compétente.

Ces dispositions s'appliquent également aux autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

## Section 2 : Fautes disciplinaires

## Article L5531-4

Un décret en Conseil d'Etat définit les manquements professionnels et les comportements de nature à perturber la vie collective à bord constitutifs, pour les membres de l'équipage, d'une faute contre la discipline, précise les autorités compétentes pour en connaître et fixe les règles de procédure applicables.

## Article L5531-5

Les sanctions applicables aux membres de l'équipage en cas de faute disciplinaire sont réparties en deux groupes :  
1° Les sanctions du premier groupe sont le blâme et la consigne à bord pour quatre jours au plus ;  
2° Les sanctions du deuxième groupe sont la consigne à bord pendant huit jours au plus.

## Section 3 : Sanctions pénales

## Sous-section 1 : Insubordination, complot et violences

## Article L5531-6

Est puni de dix ans d'emprisonnement le fait pour des personnes embarquées autres que des officiers ou des maîtres de se livrer collectivement, armés ou non, à des violences à bord en vue de se soulever contre l'autorité du capitaine et de refuser après sommation de rentrer dans l'ordre.

La peine est portée à vingt ans de réclusion criminelle lorsque les infractions définies au premier alinéa sont commises par des officiers ou des maîtres.

Les personnes embarquées autres que les membres de l'équipage sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices du soulèvement.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

## Article L5531-7

Constitue un complot le fait, pour deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire, de se concerter sur la résolution d'agir en vue de commettre un attentat. L'attentat est constitué au premier acte de violence commis.

Est punie de dix ans d'emprisonnement toute personne embarquée qui est auteur ou complice d'un complot ou d'un attentat contre la sécurité, la liberté ou l'autorité du capitaine.

La peine est portée à vingt ans de réclusion criminelle lorsque l'auteur ou le complice est un officier ou un maître.

## Article L5531-8

Sont punies, conformément aux articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal, les violences commises contre le capitaine par toute personne embarquée.

## Sous-section 2 : Abus d'autorité et outrages

## Article L5531-9

Est puni, conformément aux dispositions des articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal réprimant les violences commises par une personne dépositaire de l'autorité publique, le capitaine qui use ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

## Article L5531-10

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine ou un autre membre de l'équipage titulaire de l'autorité, d'abuser de son autorité ou d'ordonner, d'autoriser ou de tolérer un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée.

## Article L5531-11

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, un officier ou un maître, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers les autres membres de l'équipage.

Est puni de la même peine le fait, pour un marin, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers un supérieur.

## Sous-section 3 : Manquements aux obligations professionnelles

## Article L5531-12

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de favoriser, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de prendre indûment le commandement d'un navire.

## Article L5531-13

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende :

1° Le capitaine trouvé en état d'ivresse à bord de son navire ;

2° Le marin autre que le capitaine qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le service de quart.

## Article L5531-14

Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de laisser à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé sans en informer l'autorité consulaire du pays dont le passager est ressortissant ou, à défaut, l'autorité locale.

## Sous-section 4 : Présence irrégulière à bord

## Article L5531-15

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international.

## Article L5531-16

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler.

Cette peine est doublée lorsque l'infraction est commise en bande organisée.

## Article L5531-17

Est puni de 3 750 € d'amende le fait, pour toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics, de pénétrer à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation.

## Sous-section 5 : Autres sanctions

## Article L5531-18

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour toute personne embarquée, de détourner un objet nécessaire à la navigation ou à la sécurité du navire.



## Chapitre II : Dispositions particulières aux personnels militaires

### Article L5532-1

Par dérogation au chapitre Ier, les personnels militaires embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un navire muni d'un rôle d'équipage demeurent justiciables des tribunaux dont ils relèvent en application du code de procédure pénale et du code de justice militaire.

Les conditions de la répression des fautes de discipline et la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des infractions commises à bord par des personnels militaires sont fixées par un décret contresigné par le ministre chargé des gens de mer, le ministre chargé de la défense et le ministre chargé de l'outre-mer.

## TITRE IV : LE DROIT DU TRAVAIL

### Chapitre Ier : Champ d'application

#### Article L5541-1

Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer.

#### Article L5541-2

Pour l'application du présent titre, est considéré comme jeune travailleur :

1° Le marin âgé de moins de dix-huit ans ;

2° Le jeune âgé de moins de dix-huit ans qui accomplit des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel.

### Chapitre II : Les relations individuelles de travail

#### Section 1 : Le contrat de travail

##### Sous-section 1 : Formation et contenu du contrat

#### Article L5542-1

Tout contrat de travail, aussi appelé engagement maritime, conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage.

Les dispositions du présent titre relatives au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

#### Article L5542-2

L'autorisation donnée au premier embarquement d'un mineur par les titulaires de l'exercice de l'autorité parentale, le tuteur ou, à défaut, par le juge des tutelles, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant au contrat de travail, notamment pour percevoir ses salaires.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers, s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

#### Article L5542-3

Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il mentionne :

1° Le service pour lequel le marin est engagé ;

2° Les fonctions qu'il exerce ;

3° Le montant des salaires et accessoires ;

4° Lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, la répartition du produit ou des éléments considérés entre l'armement et les membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné ;

5° L'adresse et le numéro de téléphone de l'inspecteur du travail.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Quand il est fait usage du mode de rémunération mentionné au 4°, le contrat indique les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, des éléments comptables justifiant la rémunération perçue.

## Article L5542-4

Le contrat précise le délai de préavis à observer en cas de rupture par l'une des parties.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-43, ce délai est le même pour les deux parties et ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

## Article L5542-5

Le marin signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité compétente de l'Etat pour enregistrement.

## Article L5542-6

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales qui régissent le contrat.

Les conditions générales d'embauche sont affichées dans les locaux réservés à l'équipage.

Sous-section 2 : Le contrat à durée déterminée ou au voyage

## Article L5542-7

Les dispositions des articles L. 1242-1 et L. 1242-2 du code du travail limitant les cas de recours au contrat à durée déterminée ne sont pas applicables aux engagements maritimes.

## Article L5542-8

Le contrat conclu pour une durée déterminée peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe. Dans ce cas, il ne peut être reporté qu'une fois.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-45, la durée totale du contrat, compte tenu le cas échéant du report du terme, ne peut excéder douze mois d'embarquement effectif.

## Article L5542-9

Le contrat conclu au voyage désigne le port, terme du voyage, et précise à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage est réputé achevé.

Au cas où la désignation de ce port ne permet pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat fixe une durée maximale après laquelle le marin peut demander son débarquement au premier port de déchargement en Europe, même si le voyage n'est pas achevé.

## Article L5542-10

Il ne peut être conclu de contrat au voyage pour remplacer un marin dont le contrat est suspendu par suite d'un conflit collectif de travail.

## Article L5542-11

A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin, ni à un contrat à durée déterminée ni à un contrat au voyage avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-prorogation, par le marin, d'un contrat comportant une clause de report du terme.

## Article L5542-12

Si, au terme d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, un nouveau contrat est conclu avant l'expiration des congés et repos acquis par le marin au titre du contrat précédent, ce nouveau contrat est à durée indéterminée.

Le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du premier contrat mais ne perçoit pas l'indemnité de fin de contrat prévue par l'article L. 5542-46.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux contrats conclus dans les cas mentionnés à l'article L. 5542-14.

#### Article L5542-13

Lorsque deux ou plusieurs contrats de travail successifs et discontinus ont lié un marin à un employeur pour au moins dix-huit mois de services, dont neuf mois d'embarquement effectif, au cours d'une période de vingt-sept mois comptée depuis le premier embarquement, le nouveau contrat conclu entre le marin et l'employeur avant l'expiration de cette période est à durée indéterminée.

L'ancienneté cumulée des services ou périodes d'embarquement est alors considérée comme équivalente à une ancienneté continue de même durée, sauf pour le calcul de l'indemnité de licenciement.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-prorogation, par le marin, d'un contrat à durée déterminée comportant une clause de report du terme.

#### Article L5542-14

Les dispositions des articles L. 5542-8, L. 5542-11 et L. 5542-12 ne sont pas applicables aux contrats conclus :

1° Au titre des dispositions légales destinées à favoriser l'embarquement de certaines catégories de demandeurs d'emploi ;

2° Pour une durée et dans des conditions fixées par voie réglementaire et ayant pour objet d'assurer un complément de formation professionnelle au marin ;

3° Pour permettre au marin d'accomplir le temps de navigation qui lui est nécessaire pour poursuivre ses études, passer ses examens ou obtenir son diplôme, conformément aux dispositions réglementaires et aux stipulations conventionnelles ;

4° Pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu ;

5° Pour pourvoir des emplois à caractère saisonnier ;

6° Pour l'exécution de marchés internationaux intéressant des activités temporaires déterminées par voie réglementaire.

#### Sous-section 3 : La période d'essai

##### Article L5542-15

Pour l'application des articles L. 1221-19 à L. 1221-21 du code du travail, ne sont décomptées dans la durée de la période d'essai que les périodes de travail à bord du navire, dites d'embarquement effectif du marin.

La durée maximale de la période d'essai est de :

1° Pour les officiers, au sens des conventions et accords collectifs applicables dans les activités maritimes ou, à défaut de convention ou d'accord applicable, au sens du troisième alinéa de l'article L. 5511-4 du présent code, de quatre mois et, en cas de renouvellement, de huit mois ;

2° Pour les autres personnels, de deux mois et, en cas de renouvellement, de quatre mois.

##### Article L5542-16

Lorsqu'il est mis fin, par l'employeur, au contrat de travail en cours ou au terme de la période d'essai, dans les conditions fixées à l'article L. 1221-25 du code du travail, la rupture du contrat ne prend effet qu'à l'arrivée au premier port d'escale. Dans ce cas, l'employeur organise le rapatriement ou la conduite du marin dans les conditions fixées par les articles L. 5542-20, L. 5542-29 à L. 5542-33 et L. 5542-50 du présent code.

##### Article L5542-17

Lorsqu'il est mis fin, par le salarié, à la période d'essai dans les conditions fixées à l'article L. 1221-26 du code du travail, la fin de la période d'essai prend effet dans les conditions prévues à l'article L. 5542-38 du présent code.

#### Sous-section 4 : Exécution du contrat

##### Paragraphe 1 : Obligations générales de l'employeur

##### Article L5542-18

Le marin a droit à la nourriture ou à une indemnité de valeur équivalente pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

Les conditions d'application du premier alinéa peuvent être fixées par accord collectif de branche ou d'entreprise. A la pêche, cet accord peut prévoir, par dérogation, l'imputation de la charge qui en résulte sur les frais communs du navire, résultant du mode de rémunération mentionné au 4° de l'article L. 5542-3.

Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux entreprises de cultures marines, sauf lorsque cette application est prévue par les stipulations d'un accord collectif.

#### Article L5542-19

Les objets de couchage sont fournis par l'employeur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires. Les marins sont responsables des objets de couchage mis à leur disposition.

Sur certaines catégories de navires définies par voie réglementaire en fonction de leur taille ou de leur type d'activités, le remplacement de la fourniture des objets de couchage par une indemnité forfaitaire de valeur équivalente peut être autorisé par décision de l'autorité compétente de l'Etat.

#### Article L5542-20

Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

#### Paragraphe 2 : Cas de blessure ou de maladie du marin

#### Article L5542-21

Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur.

Les mêmes dispositions sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il a quitté le service au cours duquel il a été blessé.

En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge de l'employeur.

#### Article L5542-22

Les soins à donner au marin cessent d'être dus par l'employeur lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade, après la phase aiguë, a pris un caractère chronique.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les frais d'expertise sont supportés par l'employeur si le marin est reconnu avoir encore besoin de soins et par le marin dans le cas contraire.

#### Article L5542-23

Le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé au premier port touché, sur avis d'un médecin déclarant que l'état du marin exige son débarquement. Cet avis est donné par le médecin du bord ou par tout autre médecin désigné par l'autorité compétente de l'Etat.

#### Article L5542-24

En cas de débarquement en métropole et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. Le déplacement du marin blessé ou malade est préalablement autorisé par l'autorité compétente de l'Etat, sur l'avis du médecin désigné par elle.

Pendant tout le temps où il est soigné par le médecin de son choix, le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé par le contrat de travail ou, à défaut, par les usages du port de débarquement. Il est, en outre, remboursé de ses frais médicaux et pharmaceutiques, sur justificatifs et dans la limite des tarifs applicables en matière d'assurance maladie mentionnés à l'article L. 432-3 du code de la sécurité sociale.

L'employeur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

## Article L5542-25

Le marin débarqué malade ou blessé hors de la métropole a droit au bénéfice des dispositions de l'article L. 5542-24 si, après son rapatriement et après visite du médecin désigné par l'autorité compétente de l'Etat, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins.

## Article L5542-26

Le salaire du marin lui est maintenu pendant tout le temps où il a droit à la prise en charge de ses soins par l'employeur, au titre de la présente sous-section.

Le marin débarqué hors de la métropole et rapatrié guéri, en état de consolidation ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique a droit au maintien de son salaire jusqu'au jour de son retour en métropole.

La période durant laquelle son salaire lui est maintenu ne peut dépasser quatre mois à compter du jour où il a été laissé à terre.

## Article L5542-27

Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire versé au marin en application de l'article L. 5542-26 est fixé en fonction des stipulations conventionnelles de branche applicables.

A défaut de telles stipulations, il est déterminé par référence à la grille des salaires applicables aux marins du commerce.

## Article L5542-28

Les dispositions des articles L. 5542-21 à L. 5542-27 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure résulte d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce qu'il soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité française.

S'il n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine prend au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer son traitement ou son rapatriement.

Le marin qui se trouve dans les conditions définies par le premier alinéa perd son droit au maintien de son salaire à partir du jour où il a dû cesser son travail. Il conserve son droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

Sont assimilés aux marins pour l'application du présent paragraphe les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation.

## Paragraphe 3 : Rapatriement

## Article L5542-29

L'employeur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;

2° A la fin de la période de préavis prévue par l'article L. 5542-4 ;

3° En cas de licenciement ou de débarquement pour motif disciplinaire ;

4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;

5° En cas de naufrage ;

6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;

7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;

8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;

9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

## Article L5542-30

L'employeur est déchargé de l'obligation mentionnée à l'article L. 5542-29 si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

## Article L5542-31

Le rapatriement comprend :

1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

- a) Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;
- b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;
- c) Le pays de résidence du marin ;
- d) Tout autre lieu convenu entre les parties ;

2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois, en cas de nécessité, le capitaine fait l'avance des frais de vêtements indispensables.

Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin lui est immédiatement restitué en vue du rapatriement.

## Article L5542-32

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-33, les frais de rapatriement sont intégralement à la charge de l'employeur.

## Article L5542-33

La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après rupture du contrat d'un commun accord est réglée par convention des parties.

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article L. 5542-28 sont à sa charge. L'employeur doit toutefois en faire l'avance.

Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'Etat.

## Paragraphe 4 : Obligations du marin

## Article L5542-34

Sauf dans les circonstances de force majeure et les cas mentionnés aux articles L. 5542-35 et L. 5544-13, dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

## Article L5542-35

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire et à la récupération de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

## Article L5542-36

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

## Paragraphe 5 : Adaptation à la profession de marin de modalités particulières d'exécution du contrat de travail

## Article L5542-37

Un décret en Conseil d'Etat fixe, compte tenu des adaptations nécessaires :

1° Les modalités d'application aux femmes exerçant la profession de marin des dispositions des articles L. 1225-7 à L. 1225-9 et L. 1225-15 du code du travail relatifs à la protection de la grossesse et de la maternité ;

2° Les modalités d'application au marin des dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 1225-65, L. 1225-68 et L. 1225-69 du code du travail relatifs au congé parental d'éducation et au travail à temps partiel ;

3° Les modalités d'application au marin des dispositions des articles L. 1226-6 à L. 1226-22 du code du travail relatifs aux conséquences d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

## Sous-section 5 : Rupture du contrat

### Paragraphe 1 : Dispositions communes à tous les contrats

#### Article L5542-38

La rupture du contrat à l'initiative du marin ne peut prendre effet au terme du délai de préavis :

1° Lorsque ce terme intervient après le commencement du service par quarts décidé par le capitaine en vue de l'appareillage ; toutefois, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;

2° Lorsque ce terme intervient avant la cessation du service par quarts décidée par le capitaine à l'arrivée au port ; toutefois, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

#### Article L5542-39

Le marin qui demande la résiliation judiciaire du contrat pour inexécution des obligations de l'employeur peut être autorisé à débarquer immédiatement par l'inspecteur du travail, lorsque sa présence prolongée à bord serait susceptible d'entraîner des conséquences graves pour le salarié.

### Paragraphe 2 : Contrat de travail à durée indéterminée

#### 1. Dispositions générales

#### Article L5542-40

L'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement est sans incidence sur la continuité de l'embarquement au service de l'employeur. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement effectif et continu de l'article L. 5542-43.

#### Article L5542-41

Lorsqu'un marin, dont le contrat de travail à durée indéterminée a été transféré par son employeur à une filiale étrangère, est licencié par cette filiale, l'employeur assure son rapatriement et l'affecte à un nouvel emploi compatible avec l'importance des fonctions qu'il occupait précédemment.

Si l'employeur n'est pas en mesure d'assurer ce reclassement, le licenciement intervient dans les conditions précisées à la présente sous-section.

Le temps passé par le marin au service de la filiale est pris en compte pour le calcul des conditions d'ancienneté de services et de navigation ainsi que pour le calcul du préavis et de l'indemnité de licenciement.

#### Article L5542-42

Les conditions d'application au marin des dispositions du titre III du livre II de la première partie du code du travail, relatives au licenciement pour motif personnel et au licenciement pour motif économique, sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

#### 2. Préavis et indemnité de licenciement

#### Article L5542-43

Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit :

1° A un préavis d'un mois, s'il justifie chez le même employeur de six mois au moins d'embarquement effectif et continu et d'une ancienneté de services continus comprise entre un an et moins de deux ans ;

2° A un préavis de deux mois, s'il justifie chez le même employeur d'une ancienneté de services continus de deux ans au moins.

Ces dispositions sont d'ordre public.

## Article L5542-44

Le point de départ du préavis est fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du préavis.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

## Paragraphe 3 : Contrat à durée déterminée ou au voyage

## Article L5542-45

Le contrat de travail à durée déterminée cesse de plein droit à l'échéance du terme.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale. Toutefois, si le retour du navire en France est prévu dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat de travail, celui-ci est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port français.

## Article L5542-46

L'indemnité de fin de contrat à durée déterminée mentionnée à l'article L. 1243-8 du code du travail est calculée en fonction de la rémunération du marin et de la durée du contrat. Son taux ne peut être inférieur à un minimum fixé par voie réglementaire.

L'indemnité n'est pas due en cas de rupture anticipée due à l'initiative du marin, à sa faute grave, à un cas de force majeure ou en cas de non-prorogation par le marin d'un contrat comportant une clause de report du terme.

Le présent article n'est pas applicable aux contrats mentionnés à l'article L. 5542-14.

## Paragraphe 4 : Dispositions particulières au capitaine

## Article L5542-47

Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires et affrêteurs.

## Section 2 : La résolution des litiges individuels

## Article L5542-48

Le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat.

## Article L5542-49

Sous réserve des dispositions de l'article L. 3245-1 du code du travail, les actions ayant trait aux différends liés à l'embarquement se prescrivent par un an après la fin du voyage.

## Section 3 : Sanctions pénales

## Article L5542-50

Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour l'employeur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin dans les conditions mentionnées aux articles L. 5542-29 à L. 5542-33.

La peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende en cas de récidive.



### Chapitre III : Les relations collectives de travail

#### Section 1 : Négociation collective. — Conventions et accords collectifs de travail

##### Article L5543-1

Les conditions d'application aux marins des dispositions du livre II de la deuxième partie du code du travail relatif aux conventions et accords collectifs de travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### Section 2 : Les institutions représentatives du personnel

##### Article L5543-2

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.  
A bord des navires, la représentation des marins est assurée par les délégués de bord.

#### Section 3 : Les salariés protégés

##### Article L5543-3

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre IV de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

#### Section 4 : Les conflits collectifs

##### Article L5543-4

Les conditions d'application aux marins du livre V de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

### Chapitre IV : Durée du travail, repos, congés et salaire

#### Section 1 : Durée du travail et organisation du travail

##### Article L5544-1

Sauf mention contraire, les dispositions des articles L. 1222-7, L. 3111-2, L. 3121-1 à L. 3121-37, L. 3121-39, L. 3121-52 à L. 3121-54, L. 3122-1, L. 3122-4 à L. 3122-47, L. 3162-1 à L. 3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, L. 3171-4 et L. 4612-16 du code du travail ne sont pas applicables aux marins.

##### Sous-section 1 : Travail effectif et astreintes

##### Article L5544-2

Est considéré comme temps de travail effectif à bord le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

##### Article L5544-3

La disposition relative à la période d'astreinte mentionnée aux articles L. 3121-5 à L. 3121-8, L. 3171-1 et L. 3171-3 du code du travail est applicable aux marins dans des conditions fixées par voie réglementaire.

## Sous-section 2 : Durée du travail

## Paragraphe 1 : Dispositions générales

## Article L5544-4

Un décret, pris après consultation des organisations les plus représentatives des marins et des employeurs, détermine, le cas échéant par genre de navigation ou catégorie de personnel, les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du code du travail relatives à la durée légale hebdomadaire et quotidienne du travail.

Ce décret fixe notamment :

1° L'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine, pour tenir compte de la continuité de l'activité du navire, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des biens et des personnes en mer et aux ports ;

2° Les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être effectuées au-delà de la durée fixée par les articles L. 3121-10 et L. 3121-34 du code du travail, sans dépasser seize heures quotidiennes et quatre-vingt quatre heures hebdomadaires ;

3° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif ainsi que la procédure suivant laquelle des dérogations sont accordées ou utilisées.

## Article L5544-5

Pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu, ou par accord collectif d'entreprise ou d'établissement, à celles des dispositions du décret prévu à l'article L. 5544-4 qui sont relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail.

## Paragraphe 2 : Durée du travail à la pêche

## Article L5544-6

A bord des navires de pêche, la durée du travail peut être fixée en nombre de jours de mer par accord national professionnel ou accord de branche étendu.

Cet accord prévoit les modalités de prise en compte des heures de travail effectuées à terre.

## Article L5544-7

La durée du travail mentionnée à l'article L. 5544-6 est calculée sur une base annuelle, dans la limite de 225 jours par an, y compris les heures de travail effectuées à terre.

Il peut être dérogé à cette limite de 225 jours, dans le respect d'un plafond de 250 jours, dans des conditions fixées par voie réglementaire, lorsque les conditions d'exploitation des navires n'ont pas permis que tous les jours de mer donnent lieu à rémunération.

Lorsque la nature de l'activité ne permet pas de calculer la durée du travail sur une année civile, la durée du travail peut être calculée sur la moyenne de deux années consécutives. Ces activités sont définies par voie réglementaire.

## Paragraphe 3 : Heures supplémentaires

## Article L5544-8

Les dispositions des articles L. 3121-22 et L. 3121-24 du code du travail sont applicables aux marins. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 3121-39 du même code, une convention ou un accord collectif peut prévoir l'institution de modalités forfaitaires collectives de rémunération du travail supplémentaire.

## Sous-section 3 : Répartition et aménagement des horaires

## Article L5544-9

Les dispositions de l'article L. 3122-28 du code du travail relatif à l'aménagement de l'horaire de travail pour la pratique du sport sont applicables aux marins dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Sous-section 4 : Travail à temps partiel et travail intermittent

## Article L5544-10

Les dispositions des articles L. 3123-1 à L. 3123-37 du code du travail sont applicables aux marins dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Sous-section 5 : Organisation du travail à bord

## Article L5544-11

L'organisation du travail à bord prévoit que le marin bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes par tranche de six heures de travail effectif.

## Article L5544-12

Dans celles des activités portuaires définies par voie réglementaire, dont la nature ne permet pas de fixer avec précision les périodes de travail et la répartition des heures de travail au sein de celles-ci, une convention ou un accord collectif détermine les modalités de l'organisation et de la répartition des heures de travail. La convention ou l'accord précise notamment les conditions dans lesquelles le marin peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés.

A défaut de convention ou d'accord, ces modalités sont définies par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5544-13

Le capitaine peut exiger du marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes présentes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

Dans ces cas, le capitaine peut suspendre l'organisation habituelle des horaires de travail ou de repos et exiger d'un marin qu'il travaille pendant le temps nécessaire pour faire face à ces circonstances.

Lorsque celles-ci ont cessé, le capitaine attribue au marin qui a accompli un tel travail, alors qu'il était en période de repos, un repos d'une durée équivalente. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

## Article L5544-14

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

## Section 2 : Repos et jours fériés

## Sous-section 1 : Repos quotidien

## Article L5544-15

Les dispositions des articles L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne sont pas applicables aux marins.

La durée minimale du repos à laquelle a droit le marin est de dix heures par période de vingt-quatre heures.

Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures.

## Article L5544-16

Une convention collective ou un accord collectif peut déroger aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 5544-15, pour des activités difficilement planifiables et qui nécessitent un service continu, définies par voie réglementaire.

Dans ce cas, ces conventions ou accords prévoient des mesures compensatoires, sous forme de repos ou de congés plus fréquents ou plus longs, ainsi que, le cas échéant, d'une période minimale de repos de nuit, visant à assurer aux marins un repos suffisant. Ils précisent les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

## Sous-section 2 : Repos hebdomadaire

## Paragraphe 1 : Dispositions générales

## Article L5544-17

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin doit prendre son service.

## Article L5544-18

Pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir la prise du repos hebdomadaire mentionnée à l'article L. 3132-3 du code du travail :

1° Par roulement ;

2° De manière différée, au retour au port ;

3° En cours de voyage, dans un port d'escale.

Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord prévoit des mesures compensatoires et précise le délai maximum dans lequel il doit être pris.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'employeur fixe celle de ces modalités qu'il retient, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail.

Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par voie réglementaire.

## Article L5544-19

Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins qu'il ne résulte de circonstances imprévues et que sa durée n'excède pas deux heures.

## Article L5544-20

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° Les circonstances de force majeure ;

2° Les circonstances où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge ;

3° Les opérations d'assistance.

Le repos hebdomadaire qui n'a pas été pris est compensé selon les modalités mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 5544-13.

## Paragraphe 2 : Entreprises de cultures marines

## Article L5544-21

Le repos hebdomadaire des marins salariés des entreprises de cultures marines est fixé dans les conditions prévues par l'article L. 714-1 du code rural et de la pêche maritime et selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Sous-section 3 : Jours fériés

## Article L5544-22

Les conventions de branche conclues au niveau national pour les entreprises d'armement maritime doivent, pour être étendues, comporter outre les clauses mentionnées à l'article L. 2261-22 du code du travail, des stipulations prévoyant les conditions dans lesquelles les fêtes légales mentionnées à l'article L. 3133-1 du même code sont compensées dans les temps de repos à terre des marins.

A défaut de convention de branche nationale, l'extension de conventions ou d'accords collectifs est subordonnée au fait qu'ils comportent des stipulations ayant le même objet.

## Section 3 : Congés payés et autres congés

## Article L5544-23

Le droit à congés payés du marin pendant les périodes d'embarquement effectif est calculé à raison de trois jours calendaires par mois.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne peuvent pas être déduits des congés payés acquis par le marin.

La prise de congés ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme.

## Article L5544-24

Pour les marins rémunérés à la part au sens de l'article L. 5544-35, une convention ou un accord de branche étendu peut décider d'imputer la charge qui résulte des congés payés sur les frais communs du navire.

L'indemnité de congés payés de ces marins est calculée sur la base d'un montant forfaitaire identique pour l'ensemble des membres de l'équipage. Le contrat de travail en définit les modalités de calcul et de versement.

## Article L5544-25

Les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 3142-78 à L. 3142-98 et L. 3142-100 à L. 3142-107 du code du travail relatifs au congé sabbatique et au congé pour création d'entreprise sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

## Section 4 : Dispositions particulières à certains marins

## Sous-section 1 : Jeunes travailleurs

## Article L5544-26

Les jeunes travailleurs ne peuvent accomplir un travail effectif d'une durée excédant sept heures par jour, ni une durée de travail par semaine embarquée supérieure à la durée légale hebdomadaire du travail.

A titre exceptionnel, une dérogation à la durée maximale hebdomadaire de travail peut être accordée, dans la limite de cinq heures par semaine, par l'inspecteur du travail, après avis conforme du médecin du service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

## Article L5544-27

Le travail de nuit est interdit aux jeunes travailleurs. Les services de quart de nuit de 20 heures à 6 heures sont considérés comme travail de nuit.

Lorsque la formation le justifie, une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le travail de nuit est interdit entre 20 heures et 6 heures aux jeunes gens en formation âgés de moins de quinze ans.

## Article L5544-28

Les jeunes travailleurs ne peuvent être affectés à un service de quart à la machine.

## Article L5544-29

La durée minimale du repos quotidien des jeunes travailleurs ne peut être inférieure à douze heures consécutives. Ce repos comprend obligatoirement la période qui se situe entre 24 heures et 5 heures du matin.

Dans le cas où le travail de nuit des jeunes travailleurs est autorisé par l'inspecteur du travail en application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 5544-27, la durée du repos quotidien ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives.

## Article L5544-30

La durée minimale du repos quotidien des jeunes gens âgés de moins de quinze ans embarqués dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 5544-5 ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives.

## Article L5544-31

Les jeunes travailleurs bénéficient d'un repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, d'une durée minimale de quarante-huit heures consécutives, comprenant si possible le dimanche.

Lorsque des raisons techniques ou d'organisation le justifient, cette période de repos peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à trente-six heures consécutives. Dans ce cas, le capitaine ou l'employeur en informe l'inspecteur du travail au plus tard dès le retour du navire et justifie des mesures compensatoires prises ou envisagées.

## Article L5544-32

Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations professionnelles d'armateurs et des syndicats de marins.

## Sous-section 2 : Le capitaine

## Article L5544-33

Les modalités d'application au capitaine des articles L. 5544-4 à L. 5544-10, L. 5544-12 et L. 5544-17 à L. 5544-22 sont déterminées par voie réglementaire.

## Section 5 : Salaire et avantages divers

## Sous-section 1 : Détermination du salaire

## Paragraphe 1 : Dispositions générales

## Article L5544-34

Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération. Pour les contrats au voyage, le salaire peut être déterminé de manière forfaitaire.

## Article L5544-35

Les parts de pêche et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente section, considérées comme salaires.

## Article L5544-36

Le marin est payé des journées employées à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

## Article L5544-37

Le marin appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est embarqué et qui est rémunérée par un salaire supérieur au sien a droit à un complément de salaire égal à la différence entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

## Paragraphe 2 : Modalités de calcul de la rémunération

## Article L5544-38

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 3231-1 à L. 3231-12, L. 3232-1 à L. 3232-9, L. 3423-7 à L. 3423-9 du code du travail.

## Article L5544-39

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de calcul de la rémunération du marin rémunéré à la part et déterminent les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance.

Ces périodes ne peuvent être supérieures à douze mois consécutifs calculées sur une année civile.

## Paragraphe 3 : Fixation des rémunérations

## Article L5544-40

Lorsque la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments du chiffre d'affaires, le contrat de travail détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de marins détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article L. 5542-18, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.

Les pièces justificatives du calcul de la rémunération sont tenues à la disposition de l'inspecteur du travail, sur sa demande, ainsi qu'en cas de litige, à la disposition de l'autorité judiciaire.

## Article L5544-41

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de lissage, sur tout ou partie de l'année, de la rémunération à la part. A défaut, ces modalités sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5544-42

Le marin a droit à une augmentation proportionnelle de sa rémunération quel qu'en soit le mode, en cas de prolongation de voyage résultant d'une modification de la destination prévue. Il a droit à un complément indemnitaire, en cas de retardement résultant, à destination inchangée, d'événements affectant la durée prévue du voyage.

Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

## Article L5544-43

Lorsque la rupture du contrat au voyage a lieu, du fait de l'employeur, avant le départ du navire :

1° Le marin payé au mois reçoit une indemnité égale aux avances reçues, ou à défaut, au montant du mois de salaire prévu au contrat ;

2° Le marin payé au voyage reçoit une indemnité équivalente à un mois de salaire évalué d'après la durée présumée du voyage.

Le marin est en outre payé des journées passées au service du navire.

## Article L5544-44

Lorsque la rupture du contrat au voyage, du fait de l'employeur, a lieu une fois le voyage commencé :

1° Le marin payé au mois reçoit le salaire stipulé pour le temps qu'il a servi et une indemnité, dont le montant est égal à la moitié des salaires évalués d'après la durée présumée du voyage ;

2° Le marin payé au voyage reçoit l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

## Article L5544-45

Lorsque la rupture du contrat mentionnée aux articles L. 5544-43 et L. 5544-44 a pour cause une interdiction de commerce ou un arrêt du navire résultant d'un cas de force majeure :

1° Si le voyage ne peut être commencé, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées au service du navire ;

2° Si le voyage ne peut être continué, le marin payé au mois est rémunéré des journées passées au service du navire et le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat. Toutefois, en cas de prise, de naufrage ou d'innavigabilité, le marin payé au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services.

## Paragraphe 4 : Participation à la rémunération d'assistance

## Article L5544-46

Les marins d'un navire qui a prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant dans les conditions fixées par l'article L. 5132-7.

Le présent article ne s'applique pas aux équipages des navires des entreprises de sauvetage.

## Paragraphe 5 : Décès ou disparition du marin

## Article L5544-47

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, le montant des salaires dus est fixé dans les conditions ci-après :

1° Lorsque le marin est payé au mois, les salaires sont dus jusqu'au jour du décès ;

2° Lorsque le marin est engagé pour un voyage d'aller seulement et payé au forfait, la totalité des salaires est due si le décès intervient alors que le voyage a commencé ;

3° Lorsque le marin est engagé pour un voyage aller-retour et payé au forfait, la moitié des salaires est due si le décès intervient au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée, la totalité s'il intervient au cours du voyage de retour ;

4° Lorsque le marin est embarqué à la grande pêche, la moitié des salaires est due si le décès intervient pendant la première moitié de la campagne, la totalité si le décès intervient pendant la seconde moitié de la campagne.

## Article L5544-48

Les salaires du marin décédé en travaillant à la défense ou au sauvetage du navire sont dus en totalité, si le navire arrive à bon port, et jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage, en cas de prise du navire, de naufrage ou d'innavigabilité.

## Article L5544-49

En cas de disparition du marin, il est versé à ses ayants droit, outre les salaires échus :

1° Un mois de salaire si le marin était payé au mois ;

2° La moitié des salaires afférents à la traversée d'aller ou de retour au cours de laquelle la disparition a eu lieu si le marin était payé au voyage.

## Sous-section 2 : Paiement du salaire

## Paragraphe 1 : Avances et acomptes

## Article L5544-50

Les avances sur salaires faites au marin sont fixées par voie réglementaire. Toutefois, si le montant effectivement versé excède la somme ainsi fixée, il reste acquis au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

## Article L5544-51

Les avances ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat imputable à l'employeur. Il en est de même en cas de rupture du contrat par force majeure, à moins de convention contraire.

## Article L5544-52

En cas de rupture du contrat par le fait du marin, les avances sont toujours sujettes à restitution, y compris la partie considérée comme prime d'engagement ou avance perdue au sens de l'article L. 5544-50.

## Article L5544-53

Les acomptes ne peuvent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances.

Le capitaine est juge de l'opportunité de la demande d'acompte.

## Article L5544-54

Sous réserve des dispositions des articles L. 5544-50 et L. 5544-51, il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus au marin.



## Paragraphe 2 : Paiement du salaire

## Article L5544-55

Les mentions obligatoires portées sur le bulletin de paie remis au marin en application des dispositions des articles L. 3242-4, L. 3243-1 et L. 3243-2 du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5544-56

Les conditions dans lesquelles sont payées les parts de pêche sont fixées par voie réglementaire, conformément aux conventions et usages.

Pour les contrats de travail à la grande pêche, les délais de liquidation des comptes et de paiement des salaires, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le paiement des salaires n'est pas effectué dans les délais légaux, sont fixés par voie réglementaire.

## Article L5544-57

Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à l'organisme de protection sociale gestionnaire du régime d'assurance vieillesse des marins mentionné à l'article L. 5551-1 en vue de leur restitution aux ayants droit.

## Sous-section 3 : Protection du salaire

## Article L5544-58

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit, les sommes dues aux marins :

1° Pour frais médicaux et pharmaceutiques, en application des dispositions de l'article L. 5542-24 ;

2° Pour rapatriement ou conduite, en application des dispositions des articles L. 5542-20 à L. 5542-29.

## Article L5544-59

Les créances des marins nées de l'embarquement sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes prévus aux articles L. 5114-7 et suivants.

## Article L5544-60

Pour l'application aux marins des dispositions des articles L. 3253-2 et L. 3253-3 du code du travail, les rémunérations de toute nature mentionnées au premier alinéa de l'article L. 3253-2 sont celles dues au titre des quatre-vingt-dix derniers jours de travail, ou pour les marins payés autrement qu'au mois, de la période de paiement équivalente si celle-ci est d'une durée plus longue.

## Article L5544-61

Il est interdit à l'employeur :

1° D'exploiter à terre un économat où il vend, directement ou indirectement, aux marins qu'il emploie ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ;

2° D'imposer à ces marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

## Sous-section 4 : Dispositions particulières au capitaine

## Article L5544-62

Ne sont pas applicables au capitaine l'article L. 5544-42, lorsque le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage proviennent de son fait, ainsi que l'article L. 5544-53.

## Chapitre V : Santé et sécurité au travail

## Section 1 : Dispositions générales

## Sous-section 1 : Obligations de l'employeur et des gens de mer

## Article L5545-1

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4121-1 du code du travail, au dernier alinéa, après le mot : " circonstances ", sont insérés les mots : ", sans préjudice de la responsabilité du capitaine, ".

## Article L5545-2

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4122-1 du code du travail, les mots : " dans les conditions prévues au règlement intérieur pour les entreprises tenues d'en élaborer un " sont remplacés par les mots : " selon les règles applicables à bord du navire ".

## Article L5545-3

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4141-2 du code du travail, les mots : " médecin du travail " sont remplacés par les mots : " médecin du service de santé des gens de mer ".

## Sous-section 2 : Droit d'alerte et de retrait

## Article L5545-4

Les modalités d'application aux marins des dispositions des articles L. 4126-1, L. 4131-1 à L. 4131-4, L. 4132-1 à L. 4132-5 du code du travail relatifs aux droits d'alerte et de retrait sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles s'exerce l'autorité du capitaine, en cas de circonstances exceptionnelles, à l'égard des membres de l'équipage ayant fait usage de leur droit d'alerte et de retrait.

## Sous-section 3 : Jeunes travailleurs

## Article L5545-5

Les dispositions d'application de l'article L. 4153-3 du code du travail relatives aux mineurs participant à des activités à bord des navires de pêche sont fixées par décret.

## Article L5545-6

Les jeunes âgés de seize à dix-huit ans, non titulaires d'un contrat de travail, ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage.

Aucune convention ne peut être conclue avec un armement aux fins d'admettre ou d'employer un élève à bord d'un navire lorsqu'il a été établi par les services de contrôle que les conditions de travail présentent un risque de nature à porter atteinte à la sécurité, à la santé ou à l'intégrité physique ou morale de l'élève.

## Article L5545-7

Le capitaine ou le patron veille à ce que les jeunes travailleurs ne soient employés qu'aux travaux et services en rapport avec leurs aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de leur profession. Il leur enseigne ou leur fait enseigner progressivement la pratique du métier.

## Article L5545-8

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations professionnelles d'armateurs et des syndicats de marins, fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la liste des travaux dangereux auxquels les jeunes travailleurs ne peuvent, en aucun cas, être affectés ainsi que la liste des travaux dangereux pour lesquels une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail ainsi que les conditions de cette dérogation.

## Section 2 : Lieux de travail et conditions de vie à bord des navires

## Article L5545-9

Les lieux de travail et de vie à bord des navires sont aménagés et entretenus de manière à ce que leur utilisation garantisse la santé physique et mentale ainsi que la sécurité des gens de mer.

Ils sont tenus dans un état constant de propreté et présentent les conditions d'hygiène et de salubrité qui assurent la santé des intéressés.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5545-10

L'employeur veille à ce que les denrées destinées à la restauration des gens de mer soient saines, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

## Section 3 : Equipements de travail et de protection individuelle

## Article L5545-11

Les modalités d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la quatrième partie du code du travail relatives aux équipements de travail et moyens de protection sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Section 4 : Dispositions applicables à certains risques d'exposition

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

## Section 5 : Dispositions applicables à certaines activités ou opérations

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

## Section 6 : Institutions et organismes de prévention

## Article L5545-12

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions des articles L. 4523-2 à L. 4523-17, L. 4524-1, L. 4611-1 à L. 4611-6, L. 4612-1 à L. 4612-18, L. 4613-1 à L. 4613-4 et L. 4614-1 à L. 4614-16 du code du travail relatives aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

## Article L5545-13

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4622-2 du code du travail, les missions de service de santé au travail définies aux chapitres II et IV du titre II du livre VI de la quatrième partie de ce code sont assurées par le service de santé des gens de mer, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Section 7 : Contrôle et sanctions

## Article L5545-14

Pour leur application aux entreprises d'armement maritime :

1° A l'article L. 4732-1 du code du travail, au premier alinéa les mots : " la mise hors service " sont supprimés et, après le mot : " immobilisation ", sont insérés les mots : " du navire " ;

2° Aux articles L. 4741-11, L. 4741-12 et L. 4741-13 du même code, les mots : " la fermeture totale ou partielle de l'établissement ", " la fermeture totale ou partielle, définitive ou temporaire de l'établissement " et " la fermeture totale et définitive " sont remplacés par les mots : " l'immobilisation du navire " ;

3° A l'article L. 4741-11 du même code :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : " à bord " ;

b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : " ou des délégués de bord " ;

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

c) Au quatrième alinéa, les mots : " le montant annuel moyen des cotisations d'accidents du travail prélevé " sont remplacés par les mots : " la moitié du montant annuel moyen des cotisations dues à l'Etablissement national des invalides de la marine au titre de la caisse générale de prévoyance des marins ".

**Chapitre VI : L'emploi**

Section 1 : Aides à l'insertion, à l'accès et au retour à l'emploi. — Contrats aidés

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

Section 2 : Service public de l'emploi et placement

Article L5546-1

Les conditions d'application aux marins des articles L. 5311-1 à L. 5311-4, L. 5311-6, L. 5313-1 à L. 5313-5, L. 5314-1 à L. 5314-4, L. 5321-1 à L. 5321-3, L. 5322-1 à L. 5322-4, L. 5323-1 à L. 5323-3, L. 5324-1, L. 5331-1 à L. 5331-6, L. 5332-1 à L. 5332-5, L. 5333-1 et L. 5333-2, L. 5411-1 à L. 5411-8, L. 5411-10 et L. 5412-1 du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat, notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire.

Section 3 : Indemnisation des marins involontairement privés d'emploi

Article L5546-2

Dès lors qu'ils ne peuvent prétendre au bénéfice de l'allocation d'assurance mentionnée au 1° de l'article L. 5421-2 du code du travail, les marins-pêcheurs répondant à des conditions d'âge et d'ancienneté dans la profession fixées par décret en Conseil d'Etat, qui ont été embarqués sur des navires remplissant une condition de tonnage ou de longueur fixée par le même décret, ont droit à l'allocation de solidarité spécifique prévue par les articles L. 5423-1 et L. 5423-2 du code du travail.

Article L5546-3

En cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité pendant toute la durée de chômage effectif au moins égale au montant du salaire prévu par son contrat, sans que le montant total de l'indemnité puisse être supérieur à deux mois de salaire.

Cette indemnité est privilégiée au même titre que les salaires acquis au cours du dernier voyage.

**Chapitre VII : La formation professionnelle tout au long de la vie**

Section 1 : L'apprentissage

Article L5547-1

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du titre Ier du livre Ier de la sixième partie du code du travail.

Section 2 : La formation professionnelle continue

Article L5547-2

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 1111-3, L. 6325-1, L. 6325-3 à L. 6325-24 du code du travail relatives au contrat de professionnalisation.

**Chapitre VIII : Contrôle de l'application de la législation du travail**

Article L5548-1

L'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Pour l'exercice de ces missions, l'inspecteur ou le contrôleur du travail est habilité à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

## Article L5548-2

L'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

## Article L5548-3

Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre.

Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées au premier alinéa est confiée à l'autorité compétente de l'Etat en fonction dans ce pays.

## Article L5548-4

Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et agents mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5548-3 sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la législation du travail applicable aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, qui font escale dans un port d'un département français ou à Saint-Barthélemy, Saint-Martin ou Saint-Pierre-et-Miquelon.

## Chapitre IX : Dispositions applicables aux gens de mer autres que les marins

## Section 1 : Obligations de l'armateur

## Article L5549-1

L'armateur assure le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marin employés à bord des navires dans les conditions et selon les modalités prévues aux articles L. 5542-29, L. 5542-30 et L. 5542-33.

## Section 2 : Durée du travail et salaire

## Article L5549-2

Les règles particulières relatives à la durée du travail et au repos hebdomadaire des personnels n'exerçant pas la profession de marin et embarqués temporairement à bord d'un navire sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Lorsque ces règles particulières concernent les personnels de droit privé non marins des établissements publics de recherche à caractère industriel ou commercial, ou des groupements dans lesquels les établissements publics de recherche détiennent des participations majoritaires, embarqués à bord d'un navire de recherche océanographique ou halieutique, ce décret est pris après consultation des établissements et groupements ainsi que des organisations les plus représentatives de ces personnels.

## Article L5549-3

Les créances nées de l'embarquement des personnels employés à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes prévus aux articles L. 5114-7 à L. 5114-19.

## TITRE V : LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

## Chapitre Ier : Dispositions générales

## Article L5551-1

Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L. 5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français.

Sont assimilés aux marins pour l'application du présent titre les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation.

Ils exercent leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle.

Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5551-2

Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

## Chapitre II : Pensions de retraite des marins

## Section 1 : Dispositions générales

## Article L5552-1

Le régime d'assurance vieillesse des marins sert aux marins des pensions d'ancienneté, proportionnelles ou spéciales.

## Article L5552-2

Les ressortissants français qui exercent la profession de marin au sens des dispositions de l'article L. 5511-1 relèvent obligatoirement du régime des pensions de retraite définies par le présent chapitre.

## Article L5552-3

Les marins étrangers concourent à pension dans les conditions prévues par les règlements communautaires relatifs à la coordination des systèmes de sécurité sociale des Etats membres et les conventions internationales de sécurité sociale ratifiées et publiées

## Section 2 : Ouverture du droit à pension

## Sous-section 1 : Pension d'ancienneté

## Article L5552-4

Le droit à pension d'ancienneté est acquis lorsque se trouvent remplies des conditions d'âge et de durée de services fixées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5552-5

Si le marin continue, après l'âge d'ouverture du droit à pension, à naviguer ou à accomplir des services entrant en compte pour la pension, l'entrée en jouissance de celle-ci est reportée jusqu'à la date de cessation de l'activité et au plus tard à un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5552-6

Lorsque des marins sont employés d'une façon permanente dans les services techniques des entreprises d'armement maritime ou par des sociétés de classification agréées ou lorsque des marins exercent des fonctions permanentes dans les foyers ou maisons du marin, l'entrée en jouissance de la pension de ces marins est reportée à la cessation de l'activité même si celle-ci est postérieure à l'âge fixé par décret en Conseil d'Etat en application des dispositions de l'article L. 5552-5.

Lorsqu'un marin déjà titulaire d'une pension d'ancienneté reprend une activité dans les emplois définis par le premier alinéa, sa pension est suspendue jusqu'à la cessation de cette activité.

#### Article L5552-7

Le marin reconnu atteint d'infirmités le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer l'exercice de la navigation est dispensé de la condition d'âge mentionnée à l'article L. 5552-4.

La pension d'ancienneté lui est concédée par anticipation. Toutefois, son versement est interrompu si l'intéressé reprend, avant l'âge fixé par décret en Conseil d'Etat en application des dispositions de l'article L. 5552-5, l'exercice de la navigation professionnelle ou s'il effectue des services dans les emplois mentionnés à l'article L. 5552-6.

#### Sous-section 2 : Pension proportionnelle

##### Article L5552-8

Le droit à pension proportionnelle est acquis lorsque se trouvent remplies des conditions d'âge et de durée de services fixées par décret en Conseil d'Etat.

##### Article L5552-9

L'entrée en jouissance de la pension mentionnée à l'article L. 5552-8 intervient lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat ou à la date de cessation de l'activité si celle-ci est postérieure et si l'intéressé effectue des services dans les emplois mentionnés à l'article L. 5552-6.

##### Article L5552-10

Les dispositions de l'article L. 5552-7 sont applicables à la pension proportionnelle.

#### Sous-section 3 : Pension spéciale

##### Article L5552-11

Le marin qui ne peut prétendre ni à l'attribution de la pension d'ancienneté ni à l'attribution de la pension proportionnelle a droit à une pension spéciale calculée en fonction de la durée de ses services.

##### Article L5552-12

La concession et l'entrée en jouissance de la pension spéciale interviennent au moment de l'entrée en jouissance de la pension de retraite servie par l'Etat ou un régime légal de sécurité sociale, sous réserve que l'intéressé ait atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

A défaut de droit à pension de retraite servie par l'Etat ou un régime légal de sécurité sociale, la concession et l'entrée en jouissance interviennent lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

#### Section 3 : Services pris en compte

##### Article L5552-13

Le temps de navigation active et professionnelle accompli sur des navires battant pavillon français entre en compte pour sa durée effective.

Le temps de navigation des marins d'origine étrangère qui ont navigué sur les navires français battant pavillon français avant leur naturalisation sont pris en compte s'ils ont fait l'objet de versement de cotisations au régime d'assurance vieillesse des marins, le cas échéant postérieurement à la période en cause.

##### Article L5552-14

Entrent en compte pour leur durée effective, sauf s'ils ont déjà donné lieu à liquidation d'une pension au titre du régime des pensions civiles et militaires de retraite :

1° Les services militaires dans l'armée active et, en cas de mobilisation, dans la réserve ;

2° Les services conduisant à pension de l'Etat, accomplis en qualité de personnel civil de la marine ou dans les services des ports et des phares et balises.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

La prise en compte de ces services ne peut excéder la moitié de la durée totale des services décomptés pour l'établissement du droit à pension au titre du régime d'assurance vieillesse des marins.

Article L5552-15

Entre en compte dans la liquidation des pensions le temps pendant lequel les marins sont employés par les compagnies de navigation maritime dans des conditions fixées par voie réglementaire, que les intéressés soient embarqués ou non.

Article L5552-16

Entrent également en compte pour la pension :

1° Le temps de navigation accompli sous pavillon monégasque ;

2° Le temps passé par les marins, en exécution de leur contrat, en qualité de passagers à bord d'un navire français ou étranger, pour se rendre hors du territoire métropolitain en vue d'y embarquer sur un navire battant pavillon français ou pour regagner ce territoire ;

3° Les périodes pendant lesquelles le marin a dû interrompre la navigation pour cause de congé ou repos, de maladie, d'accident, de naufrage, d'innavigabilité du navire ou en raison de circonstances résultant de l'état de guerre ;

4° Les périodes antérieures à l'ouverture du rôle d'équipage ou postérieures à la clôture de ce rôle durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ;

5° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins dix ans de navigation sont employés d'une façon permanente dans les services techniques des entreprises d'armement maritime ou des sociétés de classification agréées ;

6° Le temps pendant lequel les marins ayant antérieurement accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle sont titulaires d'une fonction permanente dans les organisations professionnelles ou syndicales maritimes régulièrement constituées, dans les foyers ou maisons de marins, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer cette fonction ;

7° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle ont été investis d'un mandat parlementaire, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer ce mandat ;

8° Les périodes pendant lesquelles, avant d'avoir atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat, les marins sont privés d'emploi et perçoivent :

a) Le revenu de remplacement mentionné à l'article L. 5421-1 du code du travail ;

b) L'allocation de conversion prévue au 3° de l'article L. 5123-2 du code du travail ;

c) L'allocation versée aux marins pêcheurs ayant présenté une demande de cessation d'activité qui remplissent des conditions d'âge et de durée d'assurance dans le régime d'assurance vieillesse des marins et qui renoncent à titre définitif à exercer toute activité de pêche professionnelle ;

d) L'allocation de cessation anticipée d'activité versée aux marins et anciens marins exposés à l'amiante ;

9° Le temps pendant lequel :

a) Un marin interromp la navigation pour les besoins de la gestion de l'entreprise qu'il dirige, à condition que les périodes correspondantes représentent, par année civile, moins de 50 % du total des services validés pour pension ;

b) Un marin, ayant accompli au moins dix ans de navigation professionnelle, cesse de naviguer pour gérer personnellement, de façon permanente, l'entreprise d'armement maritime qu'il dirige ;

10° Le temps passé dans les activités mentionnées aux 6° et 9° dès lors que le marin est reconnu atteint d'une infirmité le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer l'exercice de la navigation ;

11° Dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat, les périodes pendant lesquelles un marin a perçu une pension d'invalidité en raison d'une maladie ou d'un accident non professionnels ;

12° Les périodes de versement de l'indemnité de soins aux tuberculeux définies par l'article L. 161-21 du code de la sécurité sociale ;

13° Les périodes non embarquées de courte durée entre deux embarquements dès lors que le marin reste lié à l'armateur par son contrat de travail et que les cotisations correspondantes sont versées ;

14° Les périodes de détachement pendant lesquelles le marin est autorisé à rester affilié au régime ;

15° Le temps de navigation maritime active et professionnelle accompli sur les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne, lorsque le marin est affilié au régime de sécurité sociale des marins en application des règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ;

16° Le temps d'enseignement des marins ayant accompli préalablement une durée de navigation professionnelle fixée par décret en Conseil d'Etat dans l'Ecole nationale supérieure maritime ou un établissement d'enseignement professionnel maritime, dans la limite de leur durée de navigation antérieure effective ;

17° Le temps de concours à des travaux de recherche géophysique, dans une limite de trois ans.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.



## Article L5552-17

Par dérogation à l'article L. 5552-14 entrent en compte pour le double de leur durée :

1° Les services militaires et les temps de navigation active et professionnelle accomplis en période de guerre ;

2° Le temps de campagne effectué sur des navires hôpitaux.

Cette disposition s'applique si, au moment de l'accomplissement des services concernés, le marin est affilié au régime d'assurance vieillesse des marins ou pensionné de ce régime.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

## Article L5552-18

Dans un délai maximum à compter de la clôture du rôle d'équipage, les services qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés. Un décret en Conseil d'Etat fixe ce délai et les modalités d'application de cette disposition.

## Section 4 : Détermination du montant des pensions

## Article L5552-19

Le montant de la pension d'ancienneté, proportionnelle ou spéciale, est égal, par année de service, à un pourcentage du salaire forfaitaire annuel mentionné à l'article L. 5553-5, correspondant, sous réserve d'un abattement au-delà d'un plafond, à la catégorie dans laquelle se trouvait le marin pendant une période déterminée, dans la limite d'un maximum d'annuités. Ce pourcentage, cet abattement, ce plafond, cette période et ce maximum sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Lorsque leur montant est inférieur au minimum fixé par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 351-9 du code de la sécurité sociale, le versement forfaitaire unique prévu par cette disposition s'applique.

## Article L5552-20

Les pensions concédées sont revalorisées lorsque le salaire forfaitaire est revalorisé.

## Article L5552-21

Lorsqu'une pension est concédée, qu'elle soit liquidée ou non, toute reprise d'activité entraînant affiliation au régime d'assurance vieillesse des marins ne peut ouvrir de nouveaux droits à pension ou donner lieu à révision de la pension.

## Article L5552-22

La pension des titulaires ayant élevé au moins deux enfants jusqu'à un âge fixé par décret en Conseil d'Etat est bonifiée d'un pourcentage fixé par décret qui varie suivant le nombre des enfants.

## Section 5 : Dispositions particulières aux salariés à temps partiel

## Article L5552-23

Pour la constitution du droit aux pensions prévues au présent chapitre, la période d'exécution du contrat de travail à temps partiel prévu à l'article L. 5544-10 est prise en compte pour la totalité de sa durée. Toutefois, pour la liquidation de ces pensions, elle n'est comptée que pour la fraction de sa durée égale au rapport entre la durée du travail prévue au contrat et la durée légale ou conventionnelle du travail.

## Article L5552-24

Lorsque le contrat de travail à temps partiel résulte de la transformation, avec l'accord du salarié, d'un emploi à temps complet en emploi à temps partiel, la période d'exécution du contrat de travail est prise en compte pour la totalité de sa durée, tant pour la constitution du droit à pension que pour la liquidation de la pension.

Les conditions de mise en œuvre de cette disposition par les employeurs sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Section 6 : Pensions d'ayants cause

## Sous-section 1 : Conjoint

## Article L5552-25

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5552-30, le conjoint survivant du marin a droit, à partir d'un âge fixé par décret en Conseil d'Etat, à une pension de réversion égale à une fraction de la pension et des bonifications dont le marin était titulaire ou, s'il est décédé avant d'être pensionné, de la pension et des bonifications qu'il aurait obtenues à un âge fixé par décret en raison de ses services effectifs.

Le conjoint survivant est dispensé de la condition d'âge s'il a eu un ou plusieurs enfants issus du mariage avec le marin. Il conserve ses droits même en cas de décès de ses enfants.

## Article L5552-26

Le conjoint survivant du marin, séparé de corps ou divorcé, a droit à la pension de réversion.

Le conjoint survivant divorcé qui s'est remarié avant le décès du marin et qui, à la cessation de cette nouvelle union, ne bénéficie d'aucun droit à pension de réversion peut faire valoir ce droit s'il n'est pas ouvert au profit d'un autre ayant cause.

## Article L5552-27

Le conjoint survivant qui se remarie ou vit en état de concubinage notoire perd son droit à pension de réversion.

Les droits qui lui appartenaient ou qui lui auraient appartenu passent, dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 5552-31, aux enfants qui réunissent les conditions d'âge exigées pour l'octroi d'une pension.

Le conjoint survivant remarié dont le nouveau conjoint est décédé ou qui est divorcé ou séparé de corps ou le conjoint survivant qui a cessé de vivre en état de concubinage peut, sur sa demande, recouvrer son droit à pension.

## Article L5552-28

Si, au moment du décès, le marin était titulaire d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle ou aurait pu y prétendre, le conjoint survivant a droit :

1° A la réversion de la pension du marin si son mariage a été contracté deux ans au moins avant la concession de la pension de celui-ci ;

2° A la concession directe de la pension à laquelle aurait eu droit le marin si son mariage avait été contracté deux ans au moins avant la cessation des services du marin.

Si les conditions d'antériorité de mariage ne sont pas réunies, le droit à pension est reconnu lorsque un ou plusieurs enfants sont issus du mariage. Il est aussi reconnu lorsque le mariage a duré au moins quatre années mais, dans ce cas, avec une entrée en jouissance différée jusqu'à ce que le conjoint survivant ait atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5552-29

Le conjoint survivant de marin décédé alors qu'il réunissait une durée de services au moins égale à celle exigée pour l'attribution de la pension proportionnelle a droit, s'il ne bénéficie pas d'une pension de l'Etat ou du régime d'assurance vieillesse des marins, à une allocation annuelle proportionnelle à la pension de réversion.

Cette allocation est supprimée en cas de remariage du conjoint survivant. Elle est rétablie si le nouveau conjoint vient à décéder sans laisser à son conjoint survivant des droits à pension ou à allocation d'un taux supérieur.

Le conjoint survivant du marin ne peut prétendre à cette allocation s'il existe un ou plusieurs orphelins ayant droit à pension au titre des mêmes services. Il recouvre ses droits à allocation quand l'enfant cesse d'avoir lui-même droit à pension.

## Article L5552-30

Le conjoint survivant du marin titulaire d'une pension spéciale ou qui aurait pu y prétendre a droit, par réversion ou par concession directe, à une fraction de la pension spéciale du marin sous condition :

1° Soit qu'il obtienne du chef du marin décédé une pension de réversion servie par l'Etat ou un régime de sécurité sociale ;

2° Soit qu'il satisfasse à des conditions d'âge et d'antériorité du mariage fixées par décret en Conseil d'Etat ; toutefois, lorsque au moins un enfant est issu du mariage, aucune condition d'antériorité du mariage n'est exigée.

## Sous-section 2 : Orphelins

## Article L5552-31

Chaque orphelin a droit à une pension temporaire égale à une fraction de la pension de réversion, sans toutefois que le conjoint survivant et les orphelins qu'ils soient ou non issus de plusieurs lits puissent recevoir au total plus que le montant de la pension attribuée ou qui aurait été attribuée au marin. S'il y a excédent, il est procédé à la réduction temporaire des pensions d'orphelins.

En cas de décès de l'autre parent ou si celui-ci ne peut prétendre à pension, les droits qui lui auraient appartenu passent aux enfants dans la limite du maximum fixé par le premier alinéa.

## Article L5552-32

Le montant total des pensions temporaires d'orphelin attribuées aux enfants en application des dispositions de l'article L. 5552-31 ne peut se cumuler avec celles des prestations familiales dont la liste est fixée par voie réglementaire. Ces prestations familiales sont déduites de la pension temporaire d'orphelin à verser aux enfants.

## Article L5552-33

La pension temporaire d'orphelin est versée jusqu'à un âge, fixé par décret en Conseil d'Etat, qui varie selon que l'orphelin est ou non en apprentissage, ou poursuit ou non des études.

Cette limite d'âge est supprimée si l'orphelin est atteint d'infirmités le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de subvenir à ses besoins.

## Article L5552-34

Les orphelins du marin décédé mentionné à l'article L. 5552-11 ont droit à la réversion d'une fraction de la pension spéciale dont le marin était titulaire ou à laquelle il aurait pu prétendre s'il n'était décédé avant d'être pensionné, dans les conditions prévues aux articles L. 5552-31 à L. 5552-33.

## Article L5552-35

Le droit à pension des enfants n'est soumis à aucune condition d'antériorité de la naissance ou de l'adoption par rapport à la date de cessation d'activité du marin.

## Sous-section 3 : Concours d'ayants cause

## Article L5552-36

Lorsque les enfants mineurs issus de plusieurs lits sont orphelins de père et de mère, la pension qui aurait été attribuée au conjoint survivant se partage, par parties égales, entre chaque groupe d'orphelins.

La pension temporaire est, dans ce cas, attribuée dans les conditions prévues aux articles L. 5552-31 à L. 5552-33 et L. 5552-35.

## Article L5552-37

Lorsqu'au décès du marin il existe plusieurs conjoints ou ex-conjoints survivants, ayant droit à pension, la pension de réversion est répartie entre eux au prorata de la durée respective de chaque mariage. Au décès de l'un des bénéficiaires, le droit est reversé au profit des enfants que le bénéficiaire a eus avec le marin réunissant les conditions d'âge exigées pour l'octroi d'une pension ou, à défaut, sa part accroît la part des autres conjoints ou ex-conjoints survivants.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent dans les mêmes conditions à l'allocation annuelle mentionnée à l'article L. 5552-29.

## Section 7 : Options et cumuls

## Article L5552-38

Le titulaire d'une pension du régime de l'assurance vieillesse des marins est soumis, en matière de cumul, aux dispositions du titre III du livre II du code des pensions civiles et militaires de retraite.

Toutefois, le marin titulaire d'une pension proportionnelle qui remplit les conditions fixées par voie réglementaire peut cumuler intégralement le montant de sa pension avec les émoluments correspondant à un nouvel emploi.

#### Article L5552-39

Les pensions du régime d'assurance vieillesse des marins peuvent être cumulées avec les indemnités journalières, prestations et pensions servies au titre de l'assurance accident maladie maternité invalidité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

#### Article L5552-40

L'allocation annuelle versée au conjoint survivant non pensionné en application des dispositions de l'article L. 5552-29 peut se cumuler avec une pension du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, lorsque le marin du chef duquel le conjoint survivant a droit à l'allocation est décédé des suites de blessures reçues ou de maladies contractées au cours d'événements de guerre.

### Section 8 : Dispositions diverses

#### Article L5552-41

Lorsque par suite du fait personnel du pensionné, la demande de liquidation ou de révision de la pension est déposée postérieurement à l'expiration de la quatrième année qui suit celle de l'entrée en jouissance normale de la pension, le titulaire ne peut prétendre qu'aux arrérages afférents à l'année au cours de laquelle la demande a été déposée et aux quatre années antérieures.

#### Article L5552-42

Lorsqu'un marin est disparu en mer ou a disparu de son domicile depuis plus d'un an, son conjoint et ses enfants mineurs peuvent obtenir, à titre provisoire, la liquidation des droits à pension qui leur seraient ouverts en cas de décès du marin.

#### Article L5552-43

Les pensions versées par le régime d'assurance vieillesse des marins ne sont saisissables ou cessibles que dans les conditions fixées à l'article L. 3252-2 du code du travail et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat en cas de créances de l'Etat, du régime d'assurance vieillesse des marins ou des créances privilégiées de l'article 2331 du code civil.

#### Article L5552-44

Sous réserve des dispositions des articles L. 5552-7, L. 5552-10, L. 5552-31 et L. 5552-38, les pensions sont définitivement acquises et ne peuvent être révisées ou supprimées que dans les conditions suivantes :

1° A tout moment, en cas d'erreur matérielle ;

2° Dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision de concession initiale de la pension, en cas d'erreur de droit.

La restitution des sommes payées au titre de la pension supprimée ou révisée est exigible lorsque l'intéressé était de mauvaise foi.

#### Article L5552-45

Quiconque a fait une fausse déclaration pour obtenir la concession ou le paiement d'une pension ou pour cumuler une rémunération avec le paiement d'une pension est puni d'un emprisonnement de cinq ans au plus et d'une amende d'un montant pouvant atteindre les arrérages d'une année, sans préjudice du remboursement des sommes indûment touchées ou de la perte de la pension en cas de fausse déclaration relative au cumul.

## Chapitre III : Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins

## Section 1 : Services taxables

## Article L5553-1

Tous les services accomplis par des marins à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance ou des engins flottants affectés à l'exploitation des parcelles concédées sur le domaine public maritime qui sont de nature à ouvrir droit au bénéfice des pensions ou allocations servies par le régime d'assurance vieillesse des marins donnent lieu, de la part des propriétaires ou armateurs ou de la part des employeurs, à un versement calculé en fonction des salaires des marins.

Ce versement comprend :

1° Une contribution patronale incombant aux propriétaires, armateurs ou employeurs, dont le taux est fixé par catégories de navires définies en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et de l'activité de ces navires ;

2° Les cotisations personnelles des marins, dont le montant est retenu lors du règlement des salaires.

Le taux de ces contributions et cotisations est fixé par voie réglementaire.

## Article L5553-2

Tous les services non embarqués accomplis de nature à ouvrir droit au bénéfice des pensions ou allocations servies par le régime d'assurance vieillesse des marins donnent lieu, de la part des employeurs, à un versement calculé sur les mêmes bases et comprenant les mêmes éléments que le versement prévu à l'article L. 5553-1.

## Article L5553-3

Les périodes de perception d'une indemnité journalière de sécurité sociale pour accident du travail ou maladie professionnelle, accident non professionnel, maladie, maternité ou congé de paternité donnent lieu, de la part des bénéficiaires, au versement de la cotisation personnelle assise sur le montant de cette indemnité.

## Article L5553-4

Les services accomplis au bénéfice de l'Etat mentionnés à l'article L. 5552-14 ainsi que les périodes mentionnées aux 8° et 11° de l'article L. 5552-16 ne donnent pas lieu à versement.

## Section 2 : Assiette des cotisations et contributions

## Article L5553-5

Les cotisations des marins et les contributions des armateurs sont assises sur des salaires forfaitaires correspondant aux catégories dans lesquelles sont classés les marins compte tenu des fonctions qu'ils occupent et qui sont fixées par décret.

La définition des salaires forfaitaires tient compte du salaire moyen résultant, pour ces fonctions, des dispositions réglementaires et des conventions collectives en vigueur.

En cas de modification générale des salaires dépassant un pourcentage fixé par décret par rapport aux salaires antérieurs, il est procédé à la révision du salaire forfaitaire.

## Article L5553-6

Lorsque le contrat de travail de l'assuré est un contrat à temps partiel prévu par l'article L. 5544-10, le salaire forfaitaire est réduit à une fraction de son montant égale au rapport entre la durée du travail prévue au contrat et la durée légale ou, le cas échéant, conventionnelle du travail.

Par dérogation à ces dispositions, lorsque le contrat à temps partiel résulte de la transformation à la demande du salarié d'un contrat à temps complet en un contrat à temps partiel, l'assiette des cotisations et contributions peut être maintenue à la hauteur du salaire forfaitaire correspondant pour un temps complet. La part salariale de la cotisation correspondant à ce supplément d'assiette n'est pas assimilée en cas de prise en charge par l'employeur à une rémunération au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale.

L'option retenue lors du passage à temps partiel s'applique seulement tant que l'assuré exerce exclusivement cette activité et dans les mêmes conditions.

## Section 3 : Exonérations et réductions

## Article L5553-7

Bénéficiaire d'une réduction, en tout ou partie, de la contribution patronale définie par le 1° de l'article L. 5553-1, pour les personnes embarquées sur un navire battant pavillon français et affiliées au régime d'assurance vieillesse des marins, le propriétaire ou les copropriétaires d'un ou de plusieurs navires armés à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, aux cultures marines ou à la navigation côtière, à condition d'être tous embarqués sur l'un ou l'autre de ces navires.

Bénéficie du même avantage la société propriétaire du navire ou copropriétaire majoritaire du navire sur lequel sont embarqués un ou plusieurs marins détenant la totalité du capital social de cette société et en assurant en droit la direction. Les parts détenues par les ascendants, descendants ou conjoints des marins sont assimilées à celles détenues par ces derniers.

Est considéré comme marin propriétaire embarqué le marin embarqué sur un navire en copropriété avec un armement coopératif ou avec une société mentionnée à l'article 238 bis HP du code général des impôts, dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder dix ans, au terme duquel ce marin doit accéder à l'entière propriété.

## Article L5553-8

L'importance de la réduction est fixée par décret en Conseil d'Etat en fonction inverse de la longueur des navires et, en ce qui concerne les pilotes, du volume annuel des navires pilotés dans chaque station à l'entrée et à la sortie.

Toutefois, pour les navires dotés d'un certificat de jauge établi selon les normes définies par la convention pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires, signée à Oslo le 10 juin 1947, et délivré avant le 1er janvier 1986, l'étendue de l'exonération reste fixée en fonction de la jauge. Elle ne peut être inférieure à celle qui résulterait de l'application, à ces navires, des dispositions du premier alinéa.

## Article L5553-9

La réduction est maintenue lorsqu'un marin ouvrant droit à celle-ci interrompt la navigation :

1° Pour une période de repos dans la limite de la durée mentionnée au premier alinéa de l'article L. 5544-23 ;

2° Pour l'accomplissement d'une période de service national ou d'un stage de formation professionnelle maritime ;

3° Pour les besoins de la gestion de son entreprise, dans les conditions définies par le a du 9° de l'article L. 5552-16.

Elle est aussi maintenue lorsque le marin est contraint d'abandonner la navigation par suite d'une inaptitude définitive ou temporaire, due à une maladie ou à un accident, donnant droit aux prestations de maladie ou d'invalidité.

## Article L5553-10

Les conjoints survivants et orphelins des marins propriétaires ou copropriétaires continuent à bénéficier de la réduction prévue aux articles L. 5553-7 à L. 5553-9.

Cet avantage est maintenu à l'égard des orphelins jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge limite prévu à l'article L. 5552-33.

## Article L5553-11

Les entreprises d'armement maritime sont exonérées de la contribution patronale mentionnée à l'article L. 5553-1 pour les équipages et gens de mer qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale.

## Article L5553-12

Les marins âgés de plus de soixante-cinq ans sont exonérés de toute cotisation personnelle au titre du régime d'assurance vieillesse des marins.

## Article L5553-13

Les marins de moins de soixante-cinq ans naviguant à la pêche titulaires d'une pension versée par le régime spécial d'assurance vieillesse ou par le régime de prévoyance des marins peuvent bénéficier d'une réduction de la cotisation

normalement due au régime d'assurance vieillesse des marins en souscrivant un forfait dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cette réduction, dont le montant est fixé par décret en Conseil d'Etat, est inversement proportionnelle à la durée de la navigation donnant lieu à cotisation.

#### Section 4 : Dispositions diverses

##### Article L5553-14

Les versements afférents aux services réduits ou annulés en application des dispositions de l'article L. 5552-18 restent acquis au régime d'assurance vieillesse des marins.

##### Article L5553-15

Les versements dus au régime d'assurance vieillesse des marins sont privilégiés dans les conditions applicables aux créances nées de l'embarquement et mentionnées à l'article L. 5544-59.

Les droits correspondant à ces versements se prescrivent par cinq ans, à dater du dernier jour de la période de référence pour le calcul de la créance.

##### Article L5553-16

Lorsque les armateurs ou propriétaires n'ont pas assuré leurs navires pour la totalité de la durée d'armement, le montant des cotisations et contributions dues au titre de la période pendant laquelle les navires n'ont pas été assurés est majoré de 2 %.

#### Chapitre IV : Prestations du régime de prévoyance des marins

##### Article L5554-1

Les prestations du régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

#### Chapitre V : Cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins

##### Article L5555-1

Les cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

#### Chapitre VI : Dispositions applicables au conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale des marins

##### Section 1 : Champ d'application

##### Article L5556-1

Bénéficiaire des dispositions du présent chapitre, lorsqu'ils ne relèvent pas, à titre obligatoire, d'un autre régime de retraite à raison de l'exercice de leur activité :

1° Le conjoint ou le partenaire lié par un pacte civil de solidarité, collaborateur du chef d'entreprise maritime relevant du régime d'assurance vieillesse des marins ;

2° Le conjoint ou le partenaire lié par un pacte civil de solidarité, collaborateur de l'associé d'une exploitation ou d'une entreprise de cultures marines, du propriétaire ou du copropriétaire embarqué relevant du régime d'assurance vieillesse des marins.

## Section 2 : Pension

### Sous-section 1 : Pension en nom propre

#### Article L5556-2

Le conjoint mentionné à l'article L. 5556-1 peut prétendre à une pension servie par le régime d'assurance vieillesse des marins.

#### Article L5556-3

L'entrée en jouissance de la pension intervient lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat et qu'il cesse définitivement de participer à l'exploitation de l'entreprise.

En cas de reprise de la participation de son bénéficiaire à l'exploitation de l'entreprise, la pension concédée est suspendue jusqu'à la cessation de cette participation. Cette reprise d'activité n'ouvre pas droit au bénéfice des dispositions de l'article L. 5556-2.

#### Article L5556-4

Pour ouvrir droit à la pension mentionnée à l'article L. 5556-2, le chef d'exploitation doit acquitter au titre de son conjoint, sur la part revenant à l'armement, une cotisation assise sur le salaire forfaitaire mentionné à l'article L. 5553-5.

Un décret détermine le taux de la cotisation, la catégorie du salaire forfaitaire d'assiette de cette cotisation, les conditions d'ouverture du droit et les modalités de calcul de la pension.

La détermination de la cotisation et de la pension à laquelle elle ouvre droit prend en compte la possibilité, par le conjoint, de concourir à l'exploitation à temps partiel.

#### Article L5556-5

La pension est, le cas échéant, assortie de la bonification pour enfants prévue à l'article L. 5552-22.

Elle peut être reversée aux ayants droit survivants dans les conditions fixées aux articles L. 5552-27 à L. 5552-40.

#### Article L5556-6

Le conjoint collaborateur a la faculté de valider, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, des périodes de participation à l'activité de l'entreprise ou de l'exploitation antérieures :

1° Au 20 novembre 1997 pour la pêche et les cultures marines, dans la limite de huit années ;

2° Au 4 août 2005, pour le commerce et la plaisance professionnelle, dans la limite de six années, à condition que la demande soit déposée avant le 31 décembre 2020.

### Sous-section 2 : Pension partagée

#### Article L5556-7

Le conjoint d'un propriétaire embarqué seul à bord de son navire a la faculté, sur sa demande, de partager les versements au régime, en cotisations et contributions, de ce propriétaire et de partager la pension acquise par ce dernier, pour les périodes à versements communs.

Cette option ne peut être cumulée avec le régime de la pension en nom propre prévu à l'article L. 5556-2.

#### Article L5556-8

Les modalités d'exercice de la faculté offerte par les dispositions de l'article L. 5556-7 et la répartition, entre le propriétaire embarqué et son conjoint, de la pension correspondant aux périodes de versements communs des cotisations et contributions sont fixées par décret en Conseil d'Etat.



## Section 3 : Allocation de remplacement

## Article L5556-9

La conjointe qui n'a pas opté pour le partage des cotisations, contributions et pensions prévu à l'article L. 5556-8 bénéficie de la couverture partielle des frais exposés pour assurer son remplacement dans les travaux de l'entreprise, lorsqu'elle est empêchée d'accomplir ces travaux en raison de la maternité ou de l'arrivée à son foyer d'un enfant confié en vue de son adoption par un service d'aide sociale à l'enfance ou par un organisme autorisé pour l'adoption. Cette prestation, à la charge du régime spécial de sécurité sociale des marins, est financée par la cotisation mentionnée à l'article L. 5556-4.

Les conditions d'application du présent article, notamment la ou les périodes de remplacement ouvrant droit au bénéfice de l'allocation ainsi que la durée maximale d'attribution de cet avantage sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. En cas d'adoption, la ou les périodes de remplacement se situent nécessairement après l'arrivée de l'enfant au foyer et la durée maximale d'attribution de la prestation est égale à la moitié de celle qui est prévue en cas de maternité.

## Article L5556-10

Le père, conjoint collaborateur qui n'a pas opté pour le partage des cotisations, contributions et pensions prévu à l'article L. 5556-7 bénéficie, sur sa demande, à l'occasion de la naissance ou de l'arrivée au foyer d'un enfant, de la couverture partielle des frais exposés pour assurer son remplacement dans les travaux de l'entreprise qu'il effectue habituellement.

Le montant de cette prestation est identique à celle allouée à la conjointe participante mentionnée au premier alinéa de l'article L. 5556-9. Les conditions et la durée d'attribution de cette prestation sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5556-11

L'allocation de remplacement définie à la présente section est cumulable avec le complément de libre choix d'activité prévu au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code.

Elle n'est pas cumulable avec l'allocation journalière de présence parentale prévue à l'article L. 544-1 du même code.

**LIVRE VI : REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS**

## TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION

## Chapitre Ier : Navires

## Article L5611-1

Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.

## Article L5611-2

Peuvent être immatriculés au registre international français :

- 1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;
- 2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

## Article L5611-3

Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :

- 1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;
- 2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;
- 3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;
- 4° Les navires de pêche professionnelle.

## Article L5611-4

Les navires immatriculés au registre international français sont soumis aux dispositions des livres Ier, II et IV de la présente partie.

Le port d'immatriculation ainsi que les modalités conjointes de francisation et d'immatriculation de ces navires sont fixées par voie réglementaire.

## Chapitre II : Personnel navigant

## Article L5612-1

Au sens du présent livre, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire mentionnée au livre V de la présente partie.

Les navigants embarqués sur les navires immatriculés au registre international français sont régis par les règles de formation professionnelle, de santé et de sécurité au travail applicables aux marins mentionnées au livre V de la présente partie.

Les travailleurs indépendants et salariés non navigants bénéficient des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.

## Article L5612-2

Toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français est soumise à l'ensemble des dispositions relatives à la discipline à bord et à la police intérieure du navire prévues par le titre III du livre V de la présente partie.

## Article L5612-3

A bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif, des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

La fiche d'effectif désigne le document par lequel l'autorité maritime française atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales suivantes et des mesures prises pour leur application :

1° La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 modifiée ;

2° La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 modifiée ;

3° La convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptée le 22 octobre 1996 par l'Organisation internationale du travail.

Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, sont français, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

L'accès aux fonctions mentionnées à l'alinéa précédent est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.

#### Article L5612-4

Chaque armateur participe à l'embarquement des élèves des établissements français d'enseignement maritime.

Les modalités d'application du présent article pour les navires immatriculés au registre international français sont fixées par voie réglementaire et portent notamment sur :

- la programmation des embarquements des élèves officiers en formation ;
- les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

#### Article L5612-5

Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.

#### Article L5612-6

Les navigants résidant en France sont soumis aux dispositions des titres IV et V du livre V de la présente partie.

Les navigants résidant hors de France sont soumis aux dispositions des titres II et III du présent livre.

Les navigants ressortissants d'un Etat de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient des dispositions du présent chapitre, sous réserve des dispositions plus favorables prises en application du traité sur l'Union européenne.

## TITRE II : LES RELATIONS DU TRAVAIL

### Chapitre Ier : Les relations individuelles de travail

#### Section 1 : L'engagement du navigant

##### Sous-section 1 : Engagement direct et mise à disposition

#### Article L5621-1

Les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime.

#### Article L5621-2

Est entreprise de travail maritime pour l'application du présent livre toute personne dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet.

## Article L5621-3

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

## Article L5621-4

La mise à disposition de tout navigant fait l'objet d'un contrat conclu par écrit entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime, mentionnant :

1° Les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;

2° Les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;

3° Les conditions de la protection sociale prévues par les articles L. 5613-2 à L. 5613-4 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

Une copie du contrat de mise à disposition se trouve à bord du navire, à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur.

## Article L5621-5

Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.

## Sous-section 2 : Formation et contenu du contrat d'engagement

## Article L5621-6

Les personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français ne peuvent être âgées de moins de dix-huit ans.

Toutefois, les jeunes âgés de seize à dix-huit ans peuvent être employés à bord dans le cadre d'une formation professionnelle, selon des modalités fixées par voie réglementaire.

## Article L5621-7

Le contrat d'engagement est établi conformément à l'article 3 de la convention n° 22 de l'Organisation internationale du travail sur le contrat d'engagement des marins.

Il est soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions du présent chapitre et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents.

## Article L5621-8

Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France.

## Article L5621-9

Durant la première période d'emploi du navigant auprès d'un armateur, les trois premiers mois de service sont considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période, les parties peuvent, avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.

La durée maximale d'embarquement est de six mois. Elle peut être portée à neuf mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas, prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation du navire.

## Article L5621-10

Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur précise :

1° La raison sociale de l'employeur ;

2° La durée du contrat ;

3° L'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, son numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;

4° Le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;

5° Les conditions de la protection sociale prévues par les articles L. 5613-2 à L. 5613-4 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

#### Article L5621-11

Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions prévues par l'article L. 5612-10.

#### Article L5621-12

Un exemplaire écrit du contrat d'engagement est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement.

Une copie de ce document est remise au capitaine.

### Section 2 : Fin de la relation de travail

#### Article L5621-13

Le contrat d'engagement conclu directement entre l'armateur et le navigant ou le contrat de mise à disposition conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime prennent fin :

1° A l'échéance prévue ;

2° Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;

3° Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;

4° Par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou de faute lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux.

#### Article L5621-14

Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois.

Il n'est pas applicable en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde du navigant ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.

#### Article L5621-15

Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire.

Elles ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption :

1° Intervient durant la période d'essai ;

2° Résulte de la décision ou d'une faute grave ou lourde du navigant.

### Section 3 : Conditions de rapatriement

#### Article L5621-16

Le navigant est rapatrié dans les cas prévus par le 1 de l'article 2 de la convention n° 166 de l'Organisation internationale du travail sur le rapatriement des marins et dans les cas prévus par le titre IV du livre V et, le cas échéant, par accord collectif. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement est de douze mois.

Le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur dans le cas d'un contrat d'engagement, ou aux frais de l'entreprise de travail maritime dans le cas d'un contrat de mise à disposition, sans préjudice de leur droit à recouvrer, auprès du navigant, les sommes engagées, en cas de faute grave ou lourde de celui-ci.

La destination du rapatriement peut être, au choix du navigant :

1° Le lieu d'engagement ;

2° Le lieu stipulé par convention collective ;

3° Son lieu de résidence ;

4° Le lieu mentionné au contrat ;

5° Tout autre lieu convenu par les parties.

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01  
« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

#### Article L5621-17

En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et au navigant. L'armateur est tenu de contracter une assurance ou de justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.

#### Section 4 : Résolution des litiges individuels

##### Article L5621-18

En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions du présent chapitre, l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile.

L'employeur peut être attiré :

- a) Devant les tribunaux français ;
- b) Devant ceux de l'Etat où le navigant a son domicile ;
- c) Devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

En France, ces litiges sont portés devant le juge judiciaire après tentative de conciliation dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat.

Il ne peut être dérogé au présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend ou qui permettent au navigant de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués.

#### Chapitre II : Les relations collectives de travail

##### Article L5622-1

Tout navigant peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.

##### Article L5622-2

Les conventions ou accords collectifs applicables aux navigants régis par le présent chapitre peuvent être celles ou ceux applicables en vertu de la loi dont relève le contrat d'engagement du navigant.

##### Article L5622-3

Les navigants participent à l'élection des délégués de bord mentionnés à l'article L. 5543-2.

##### Article L5622-4

La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant.

Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève. Toute disposition ou tout acte contraire est nul de plein droit.

Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes.

#### Chapitre III : Durée du travail et salaire

##### Section 1 : Durée, repos et congés annuels

##### Sous-section 1 : Durée et organisation du travail

##### Article L5623-1

Le travail des navigants est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois. Pour des raisons d'exploitation, il peut être organisé, dans la limite de 12 heures, sur une autre base journalière, dans des conditions fixées par conventions ou accords collectifs.

## Article L5623-2

Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est considérée comme une heure supplémentaire.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.

## Article L5623-3

Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port.

## Article L5623-4

Un registre, tenu à jour à bord du navire, mentionne les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.

## Sous-section 2 : Repos et jours fériés

## Article L5623-5

Les durées minimales de repos sont déterminées dans les conditions suivantes :

1° Les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de sept jours ;

2° Le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une d'entre elles ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.

## Article L5623-6

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

Lorsque la journée de repos hebdomadaire coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

Lorsque le navigant n'a pas, pour des motifs liés à l'exploitation du navire, bénéficié de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré comme des heures supplémentaires.

## Article L5623-7

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par convention ou accord collectif, ou à défaut par le contrat d'engagement.

Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé ou coïncidant avec la journée de repos hebdomadaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée.

## Sous-section 3 : Congés payés

## Article L5623-8

La durée des congés payés du navigant est de trois jours par mois de travail effectif.

## Section 2 : Le salaire

## Article L5623-9

Les rémunérations des navigants ne peuvent être inférieures aux montants fixés par décret, après consultation des organisations professionnelles représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des marins, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

## TITRE III : PROTECTION SOCIALE

## Article L5631-1

Les navigants résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger peuvent, sur leur demande, dès lors qu'ils sont employés à bord d'un navire relevant du présent titre, continuer à bénéficier des assurances sociales auxquelles ils ont auparavant souscrit. Ces assurances doivent leur garantir les risques énumérés à l'article L. 5631-4.

## Article L5631-2

Les navigants ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ou par la convention bilatérale qui leur sont applicables.

## Article L5631-3

Les navigants résidant hors de France et ne relevant pas des dispositions des articles L. 5631-1 et L. 5631-2 sont assurés contre les risques mentionnés à l'article L. 5631-4.

Leur régime de protection sociale est soumis à la loi choisie par les parties. Des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents peuvent prévoir des dispositions plus favorables.

La protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants et ratifiées par la France.

L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

## Article L5631-4

Pour l'application des articles L. 5631-1 et L. 5631-3, la protection sociale comprend :

1° La prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, à laquelle s'ajoute :

- a) En cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de cent vingt jours ;
- b) En cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;

2° Le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire :

- a) Au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayants droit ;
- b) A chaque enfant à charge, âgé de moins de vingt et un ans, dans la limite de trois enfants ;

3° La prise en charge en cas de maternité de la femme navigante des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;

4° Le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement, en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire ;

5° L'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, à un pourcentage de la rémunération brute perçue chaque année par le marin diffère selon l'âge auquel intervient la cessation d'activité.

## TITRE IV : CONTROLE ET SANCTIONS

## Chapitre Ier : Contrôle

## Article L5641-1

L'autorité chargée de l'inspection du travail maritime assure l'inspection du travail sur les navires immatriculés au registre international français.

Ses agents contrôlent les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constatent les infractions aux dispositions du titre IV du livre V et du titre II du présent livre et aux textes pris pour leur application.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles les inspecteurs et contrôleurs du travail interviennent.



## Chapitre II : Sanctions pénales

## Article L5642-1

Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à un navire sans conclure de contrat dans les conditions prévues par les articles L. 5621-3, L. 5621-4, L. 5621-10 et L. 5621-11.

Est puni de 7 500 € d'amende le fait de ne pas se conformer à l'article L. 5612-3, au second alinéa de l'article L. 5621-9, aux articles L. 5621-16, L. 5622-1, L. 5622-3, L. 5622-4 et L. 5623-9.

Le fait, pour toute personne déjà condamnée définitivement pour un délit défini au présent article, de commettre le même délit dans un délai de douze mois à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine constitue une récidive.

## Article L5642-2

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait, pour tout capitaine, de rompre son engagement et quitter le navire avant d'avoir été remplacé.

**LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER**

## Article L5700-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres Ier et II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie sont applicables à la présente partie.

## TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER

## Chapitre Ier : Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

## Chapitre II : Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

## Chapitre III : Les ports maritimes

## Article L5713-1

Dans les départements d'outre-mer, les ports relevant de l'Etat auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5713-2

Les conditions et modalités d'adaptation dans les départements d'outre-mer des dispositions du chapitre III du titre Ier du livre III de la présente partie sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

## Article L5713-3

Les conditions d'application du chapitre III et de la section première du chapitre IV du titre IV du livre III de la présente partie aux départements d'outre-mer sont fixées par voie réglementaire.

## Chapitre IV : Le transport maritime

## Article L5714-1

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

## Article L5714-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin et entre les ports des départements d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5715-1

Pour l'application des dispositions de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé dans un département d'outre-mer, les ports de ce département sont regardés comme des ports métropolitains.

## Article L5715-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin dans les départements d'outre-mer.

## Article L5715-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 dans les départements d'outre-mer, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire du département d'outre-mer ".

## Article L5715-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire. La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

## Article L5715-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

## Article L5715-6

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises des départements d'outre-mer employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

## Article L5715-7

I. — Les marins propriétaires embarqués dans un département d'outre-mer et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités dans les départements d'outre-mer bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. — Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé dans un département d'outre-mer et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

## Article L5715-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire d'un département d'outre-mer ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendants pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

## Article L5715-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé dans un département d'outre-mer sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

## Article L5715-10

Pour l'application dans les départements d'outre-mer des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites qu'il fixe ".

## TITRE II : MAYOTTE

## Chapitre Ier : Le navire

## Article L5721-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier [*relatives à la francisation*] ne sont pas applicables à Mayotte.

## Chapitre II : Navigation maritime

## Article L5722-1

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

## Chapitre III : Les ports maritimes

## Article L5723-1

Les dispositions des articles L. 5314-3, L. 5341-7 à L. 5341-10, L. 5343-1 à L. 5343-23, L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-3 en ce qui concerne le réseau ferré national et L. 5351-4 ne sont pas applicables à Mayotte.

## Article L5723-2

Les dispositions du livre III de la présente partie relative à la domanialité publique sont applicables à Mayotte.

## Chapitre IV : Le transport maritime

## Article L5724-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV [*desserte des îles*] ne sont pas applicables à Mayotte.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5725-1

Les dispositions des articles L. 5541-1 à L. 5542-17, L. 5542-21 à L. 5542-38, L. 5542-40 à L. 5542-50, L. 5543-1 à L. 5543-4, L. 5544-1 à L. 5544-60, L. 5544-62, L. 5545-1 à L. 5545-9 et L. 5545-11 à L. 5549-3 ainsi que celles du titre V du livre V de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

## Article L5725-2

Pour son application à Mayotte, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art. L.5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé à Mayotte puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Article L5725-3

Les missions du service de santé au travail définies par le titre IV du livre II du code du travail applicable à Mayotte sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5725-4

Pour l'application de l'article L. 5542-18 à Mayotte, les mots : ", résultant du mode de rémunération mentionné au 4° de l'article L. 5542-3 " sont remplacés par les mots : " résultant du mode de rémunération défini par le contrat de travail " et les mots : " Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, " sont supprimés.

TITRE III : SAINT BARTHELEMY

Chapitre Ier : Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II : Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5733-1

Les dispositions suivantes du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy :

1° Le titre Ier, à l'exception des articles L. 5313-11 et L. 5313-12 ;

2° Le titre II ;

3° Au titre III, les articles L. 5331-13 à L. 5331-16, L. 5334-12 et L. 5334-13, L. 5335-2 à L. 5335-4, L. 5336-12 à L. 5336-14, les 2°, 3° et 6° de l'article L. 5337-2 ;

4° Le titre V.

Article L5733-2

Pour son application à Saint-Barthélemy, le deuxième alinéa de l'article L. 5331-2 est ainsi rédigé :

" Les règlements généraux de police maritime à Saint-Barthélemy sont établis par arrêté de l'autorité administrative. "

Article L5733-3

Pour l'application à Saint-Barthélemy du 1° de l'article L. 5337-4, les mots : " par l'article L. 5335-3 " sont remplacés par les mots : " par les dispositions applicables localement ".

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5734-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie [*desserte des îles*] ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article L5734-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Barthélemy et entre les ports de Saint-Barthélemy et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5735-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Barthélemy, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

## Article L5735-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Barthélemy.

## Article L5735-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Barthélemy, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Barthélemy ".

## Article L5735-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Barthélemy peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

## Article L5735-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

## Article L5735-6

A Saint-Barthélemy, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

## Article L5735-7

I. — Les marins propriétaires embarqués à Saint-Barthélemy et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Barthélemy bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. — Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Barthélemy et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

## Article L5735-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Barthélemy ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

## Article L5735-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Barthélemy sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Article L5735-10

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites qu'il fixe ".

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre Ier : Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II : Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5743-1

Les dispositions suivantes du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin :

1° Le titre Ier, à l'exception des articles L. 5313-11 et L. 5313-12 ;

2° Le titre II ;

3° Au titre III, les articles L. 5331-13 à L. 5331-16, L. 5334-12 et L. 5334-13, L. 5335-2 à L. 5335-4, L. 5336-12 à L. 5336-14, les 2°, 3° et 6° de l'article L. 5337-2 ;

4° Le titre V.

Article L5743-2

Pour son application à Saint-Martin, le deuxième alinéa de l'article L. 5331-2 est ainsi rédigé :

" Les règlements généraux de police maritime à Saint-Martin sont établis par arrêté de l'autorité administrative. "

Article L5743-3

Pour l'application à Saint-Martin du 1° de l'article L. 5337-4, les mots : " par l'article L. 5335-3 " sont remplacés par les mots : " par les dispositions applicables localement ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5743-1

Les dispositions suivantes du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin :

1° Le titre Ier, à l'exception des articles L. 5313-11 et L. 5313-12 ;

2° Le titre II ;

3° Au titre III, les articles L. 5331-13 à L. 5331-16, L. 5334-12 et L. 5334-13, L. 5335-2 à L. 5335-4, L. 5336-12 à L. 5336-14, les 2°, 3° et 6° de l'article L. 5337-2 ;

4° Le titre V.

Article L5743-2

Pour son application à Saint-Martin, le deuxième alinéa de l'article L. 5331-2 est ainsi rédigé :

" Les règlements généraux de police maritime à Saint-Martin sont établis par arrêté de l'autorité administrative. "

Article L5743-3

Pour l'application à Saint-Martin du 1° de l'article L. 5337-4, les mots : " par l'article L. 5335-3 " sont remplacés par les mots : " par les dispositions applicables localement ".

## Chapitre IV : Le transport maritime

## Article L5744-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie [*desserte des îles*] ne sont pas applicables à Saint-Martin.

## Article L5744-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Martin et entre les ports de Saint-Martin et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5745-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Martin, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

## Article L5745-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Martin.

## Article L5745-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Martin, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Martin ".

## Article L5745-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Martin peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

## Article L5745-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

## Article L5745-6

A Saint-Martin, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

## Article L5745-7

I. — Les marins propriétaires embarqués à Saint-Martin et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Martin bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.



**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

II. — Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Martin et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

Article L5745-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Martin ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

Article L5745-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Martin sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

Article L5745-10

Pour l'application à Saint-Martin des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 4° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 755-33 de ce code ".

## TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre Ier : Le navire

Article L5751-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier [*relatives à la francisation*] ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre II : Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5753-1

A Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports relevant de l'Etat auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.

Article L5753-2

Les dispositions des articles L. 5314-3, L. 5343-1 à L. 5343-23 et L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-4 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5754-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV [*desserte des îles*] ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5755-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

## Article L5755-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Pierre-et-Miquelon.

## Article L5755-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon ".

## Article L5755-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

## Article L5755-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

## Article L5755-6

A Saint-Pierre-et-Miquelon, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des marins des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-1 du code de la sécurité sociale.

## Article L5755-7

I. — Les marins propriétaires embarqués à Saint-Pierre-et-Miquelon et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-1 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Pierre-et-Miquelon bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. — Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

## Article L5755-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

## Article L5755-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

## Article L5755-10

A Saint-Pierre-et-Miquelon, les différends auxquels donnent lieu l'application du régime de prévoyance sociale mentionné à l'article L. 5554-1 sont portés devant le juge judiciaire.

## TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

## Article L5760-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

## Chapitre Ier : Le navire

## Article L5761-1

Les dispositions du livre Ier sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier [*francisation*].

## Chapitre II : Navigation maritime

## Article L5762-1

Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 et de la section 3 du chapitre II du titre IV sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999.

## Chapitre III : Les ports maritimes

## Article L5763-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

## Chapitre IV : Le transport maritime

## Article L5764-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles du chapitre V [*relatives aux assurances maritimes*] du titre II et du chapitre Ier du titre III [*desserte des îles*] sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5765-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5521-1 à L. 5521-3, L. 5522-2, L. 5523-1 et L. 5523-2, L. 5524-1 à L. 5524-4 et L. 5531-1 à L. 5532-1 sont applicables en Nouvelle-Calédonie en tant qu'ils concernent les compétences exercées par l'Etat.

## Article L5765-2

Pour l'application des articles L. 5521-1, L. 5521-2 et L. 5521-3 en Nouvelle-Calédonie, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Article L5765-3

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, l'article L. 5524-1 est ainsi rédigé :

" Art. L.5524-1.-Le ministre chargé des gens de mer peut, pour faute grave mettant en cause la sécurité du navire ou de sa navigation ainsi que pour une condamnation devenue définitive relative à une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin breveté ou certifié, diplômé ou certifié, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire. "

Article L5765-4

A la demande du Congrès de la Nouvelle-Calédonie, une convention entre l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et l'organisme chargé de la gestion de la sécurité sociale en Nouvelle-Calédonie fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession en Nouvelle-Calédonie.

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Article L5770-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5771-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier sont applicables en Polynésie française, ainsi que celles des chapitres Ier et II du titre III lorsque l'événement de mer se produit en dehors des eaux maritimes intérieures de la Polynésie française, et celles des chapitres Ier et II du titre IV.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5772-1

Les dispositions du livre II à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 [*relatives aux navires nucléaires*], de la section 3 [*relative à la protection des câbles sous-marins*] du chapitre II du titre IV et du titre VII [*relatives à la formation à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur*], sont applicables en Polynésie française sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport des passagers.

Chapitre III : Les ports maritimes

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5774-1

Les dispositions du chapitre IV du titre III du livre IV [*relatives aux dispositions applicables en temps de crise*] sont applicables en Polynésie française.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5775-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5521-1 à L. 5521-3, L. 5522-2, L. 5523-2, L. 5524-1 à L. 5524-4 et L. 5531-1 à L. 5532-1 sont applicables en Polynésie française, compte tenu, le cas échéant, de l'association de la Polynésie française à l'exercice des compétences de l'Etat en matière de police de la circulation maritime dans les eaux intérieures, prévue par l'article 34 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Article L5775-2

Pour l'application des articles L. 5521-1 à L. 5521-3 en Polynésie française, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

Article L5775-3

Pour son application en Polynésie française, l'article L. 5524-1 est ainsi rédigé :

" Art. L.5524-1.-Le ministre chargé des gens de mer peut, pour faute grave mettant en cause la sécurité du navire ou de sa navigation ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin breveté ou certifié, diplômé ou certifié, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire. "

Article L5775-4

A la demande de l'assemblée de la Polynésie française, une convention entre l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et l'organisme chargé de la gestion de la sécurité sociale en Polynésie française fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession en Polynésie française.

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Article L5780-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5781-1

Les dispositions du livre Ier [*relatives au navire*], à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier [*relatives à la francisation*] sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5782-1

Les dispositions du livre II [*relatives à la navigation maritime*], à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 [*relatives aux dispositions particulières aux navires nucléaires*] et de la section 3 [*câbles sous-marins*] du chapitre II du titre IV sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5783-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5784-1

Les dispositions du livre IV [*Transport maritime*], à l'exception de celles du chapitre Ier [*desserte des îles*] du titre III sont applicables à Wallis-et-Futuna.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

## Chapitre V : Les gens de mer

## Article L5785-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5542-18, alinéa 1er, L. 5542-19, L. 5545-10, L. 5545-13 et L. 5546-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

## Article L5785-2

Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art. L.5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé à Wallis-et-Futuna puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

" Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

## Article L5785-3

Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions du premier alinéa de l'article L. 5542-18, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement ".

## Article L5785-4

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire immatriculé à Wallis-et-Futuna.

Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité administrative lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des navires de pêche côtière, sous réserve de la présentation du certificat médical prévu au deuxième alinéa et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un intérêt commercial.

## Article L5785-5

Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article L. 5545-13 est ainsi rédigé :

" Art.L.5545-13.-Les missions du service de santé au travail définies par le chapitre II du titre VI de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer applicables localement sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat. "

## Article L5785-6

Une convention entre Wallis-et-Futuna et l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession sur un navire immatriculé dans le territoire.

## Article L5785-7

Sont immatriculés à Wallis-et-Futuna les navires exploités dans un port situé à Wallis-et-Futuna que le navire touche au moins une fois par semestre et où l'armement a son siège ou une agence.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article.

**TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES**

## Article L5790-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5791-1

Les dispositions du livre Ier [*Le Navire*] à l'exception de celles du chapitre II [*Francisation*] du titre Ier sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5792-1

Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 [*Dispositions particulières aux navires nucléaires*] de la section 1 et de la section 3 [*Protection des câbles sous-marins*] du chapitre II du titre IV sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5793-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 [*Dispositions relatives à la responsabilité des pilotes et au remorquage*] sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5794-1

Les dispositions du livre IV [*Le transport maritime*], à l'exception de celles des chapitres Ier [*Desserte des îles*], II [*Transports réservés*] et III [*Transport du pétrole brut*] du titre III sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5795-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5542-18, alinéa 1er, L. 5542-19, L. 5545-10, L. 5545-13 et L. 5546-3 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article L5795-2

Les dispositions du titre V [*La protection sociale des marins*] du livre V [*Les gens de mer*] de la partie V, ainsi que les dispositions du code du travail et du code de la sécurité sociale qu'ils citent, sont applicables aux marins français embarqués sur des navires battant pavillon français immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises ainsi qu'à leurs employeurs.

Les taux des contributions patronales et des cotisations personnelles dues au titre des services accomplis à bord des navires visés à l'alinéa ci-dessus sont fixés par voie réglementaire.

Les taux de calcul des contributions patronales peuvent être modulés en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et du trafic desdits navires, pour une partie de l'équipage qui ne peut excéder un pourcentage fixé par voie réglementaire.

Article L5795-3

Pour son application aux Terres australes et antarctiques françaises, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art. L.5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

" Cette proportion est fixée en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.

" Un accord entre le chef d'entreprise et les organisations sociales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée au premier alinéa.

" Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

## Article L5795-4

Pour l'application aux Terres australes et antarctiques françaises des dispositions du premier alinéa de l'article L. 5541-18, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement ".

## Article L5795-5

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité administrative lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des navires de pêche côtière, sous réserve de la présentation du certificat médical prévu au deuxième alinéa et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un intérêt commercial.

## Article L5795-6

Pour son application dans les Terres australes et antarctiques françaises, l'article L. 5545-13 est ainsi rédigé :

" Art. L.5545-13.-Les missions du service de santé au travail définies par le chapitre II du titre VI de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer applicables localement sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat. "

## Article L5795-7

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du 1° de l'article L. 5553-9, les mots : " mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5544-23 " sont remplacés par les mots : " du congé payé calculé selon des dispositions légales ou conventionnelles applicables localement ".

## Article L5795-8

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du 2° de l'article L. 5552-16, il est ajouté, après les mots : " hors du territoire métropolitain ", les mots : " ou d'un département d'outre-mer ".

## Article L5795-9

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises :

1° du c du 8° de l'article L. 5552-16, après les mots : " qui renoncent à titre définitif à exercer toute activité de pêche professionnelle, " sont ajoutés les mots : " financée par le fonds national d'aide à la préretraite à la pêche, " ;

2° du d du 8° de l'article L. 5552-16, les mots : " exposés à l'amiante " sont remplacés par les mots : " lorsqu'ils sont ou ont été exposés à l'amiante ".

## Article L5795-10

Les marins étrangers embarqués sur un navire battant pavillon français immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leur service ne donne pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

## Article L5795-11

Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, au registre des Terres australes et antarctiques françaises :

1° Les navires de pêche exploitant les ressources halieutiques de la zone économique exclusive des Terres australes et antarctiques françaises ;

2° Les navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

A compter du 5 mai 2007, les navires de commerce ne peuvent pas être immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises.



**CODE DES TRANSPORTS (CINQUIEME PARTIE LEGISLATIVE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES)**

Annexe au Document de Travail du CEREGMIA 2011-01

« Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ? », Angelelli, P.

A compter de la date mentionnée à l'alinéa précédent, les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout, encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises, sont immatriculés au registre international français.

## Article L5795-12

Les marins embarqués sur les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises sont soumis à la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer et aux conventions internationales du travail applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

## Article L5795-13

L'inspection du travail des personnels embarqués sur des navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises est confiée au chef du service des affaires maritimes du territoire des Terres australes et antarctiques françaises ainsi qu'aux officiers et agents assermentés placés sous son autorité.

Ils exercent les pouvoirs dévolus à l'inspection du travail et des lois sociales d'outre-mer par le chapitre 1er du titre VII de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer.

## Article L5795-14

Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5548-3 sont habilités à constater les infractions aux régimes de travail applicables aux personnels embarqués sur les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d'un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon.

## Article L5795-15

Les chapitres Ier à V [*Dispositions générales ; Pensions de retraite des marins ; Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins ; Prestations du régime de prévoyance des marins ; Cotisations et contributions au régime de prévoyance des marins*] du titre V du livre V de la présente partie sont applicables aux marins français embarqués sur des navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises.

Les contributions patronales et les cotisations personnelles dues au titre des services accomplis à bord de ces navires sont calculées selon des taux fixés par voie réglementaire.

Les taux de calcul des contributions patronales peuvent être modulés en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et du trafic des navires, pour une partie de l'équipage qui ne peut excéder un pourcentage fixé par voie réglementaire.

\*\*\*