

Code des transports

Version consolidée du code au 1er avril 2014.
Edition : 2014-04-06



Production de droit.org.

Dans la même collection, retrouvez les autres codes français régénérés toutes les semaines :

Action sociale et familles Artisanat Assurances Aviation civile Cinéma et image animée Civil Collectivités territoriales Commerce
Communes Communes de la nouvelle-calédonie Consommation Construction et habitation Défense Déontologie des architectes
Déontologie des professionnels de l'expertise comptable Déontologie des agents de police municipale Déontologie de la police
nationale Disciplinaire et pénal de la marine marchande Domaine de l'état Domaine de l'état et collectivités publiques applicable
à la collectivité territoriale de mayotte Domaine public fluvial et navigation intérieure Douanes Douanes de mayotte Éducation
Électoral Énergie Entrée et séjour des étrangers et droit d'asile Environnement Expropriation pour cause d'utilité publique
Famille et aide sociale Forestier Forestier de mayotte Impôts Impôts, annexe 1 Impôts, annexe 2 Impôts, annexe 3 Impôts,
annexe 4 Impôts, livre des procédures fiscales Instruments monétaires et médailles Juridictions financières Justice administrative
Justice militaire Légion d'honneur et médaille militaire Marchés publics Minier Minier (ancien) Monétaire et financier Mutualité
Organisation judiciaire Patrimoine Pénal Pensions civiles et militaires de retraite Pensions militaires d'invalidité et victimes de la
guerre Pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance Ports maritimes Postes et communications
électroniques Procédure civile Procédure pénale Procédures civiles d'exécution Propriété intellectuelle Propriété des personnes
publiques Recherche Route Rural (ancien) Rural et pêche maritime Santé publique Sécurité intérieure Sécurité sociale
Service national Sport Tourisme Transports Travail Travail maritime Travail applicable à mayotte Urbanisme Voirie routière

Table des matières

Code des transports Version consolidée du code au 1er avril 2014.

PARTIE LEGISLATIVE	19
PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES	19
LIVRE IER : LE DROIT AU TRANSPORT	19
TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES	19
Chapitre Ier : Principes	19
Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport	20
Chapitre III : L'accès des personnes défavorisées aux transports	21
Chapitre IV : Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien	21
Section 1 : Champ d'application	21
Section 2 : Dialogue social et prévention des conflits	21
Section 3 : Exercice du droit de grève	22
Section 4 : Information des passagers	23
TITRE II : LA CONTINUITÉ TERRITORIALE	23
Chapitre unique	23
LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS	23
TITRE IER : LA COORDINATION DES AUTORITÉS PUBLIQUES	23
Chapitre Ier : Dispositions générales	23
Chapitre II : Les orientations de l'Etat	24
Section 1 : Le schéma national des transports	25
Section 2 : La lutte contre l'émission de gaz à effet de serre	25
Chapitre III : Les schémas régionaux	25
Section 1 : Le schéma régional des infrastructures et des transports	25
Section 2 : Le schéma régional de l'intermodalité	26
Section 3 : Dispositions propres à certaines parties du territoire	26
Sous-section 1 : Dispositions propres à la région Ile-de-France	26
Sous-section 2 : Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse	27
Chapitre IV : Les plans de déplacement urbains	27
Section 1 : Objectifs et portée juridique	27
Sous-section 1 : Dispositions générales	27
Sous-section 2 : Dispositions applicables à la région Ile-de-France	29
Sous-section 3 : Dispositions diverses	29
Section 2 : Les conditions de l'élaboration, de la révision et de la modification des plans de déplacement urbains	29
Sous-section 1 : Dispositions générales	29
Sous-section 2 : Dispositions applicables à la région Ile-de-France	31
Sous-section 3 : Dispositions diverses	31
Section 3 : Dispositions propres aux plans locaux de déplacements de la région Ile-de-France	32
Section 4 : Mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution	32
TITRE II : L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES	33
Chapitre Ier : Principes généraux	33
Section 1 : Les autorités organisatrices	33
Section 2 : Les modalités générales d'exécution des services	33
Section 3 : Le financement des services	34
Chapitre II : La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic	34
Section 1 : Champ d'application	34
Section 2 : L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic	34
Section 3 : La mise en œuvre de la continuité du service public	35
TITRE III : L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN	36
Chapitre unique : Principes	36
Section 1 : Les autorités organisatrices	36
Section 2 : Les périmètres de transports urbains	37
Section 3 : Dispositions propres à certains syndicats mixtes de transport	38
Section 4 : Dispositions relatives à l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux modes de déplacement terrestres non motorisés	38
TITRE IV : L'ORGANISATION PROPRE À CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE	39
Chapitre Ier : L'organisation propre à la région Ile-de-France	39
Section 1 : Le principe d'une autorité organisatrice unique	39
Section 2 : Les missions du syndicat des transports d'Ile-de-France	39
Section 3 : Les modalités d'exécution des services	40
Section 4 : Les règles constitutives du syndicat des transports d'Ile-de-France	40
Chapitre II : Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse	43
TITRE V : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS	43
Chapitre Ier : Transports de personnes	43
Section 1 : Transport sanitaire	43
Section 2 : Transport par remontées mécaniques situées dans les zones de montagne	43
Chapitre II : Transports de marchandises	43
Section 1 : Transport de marchandises dangereuses	43
Sous-section 1 : Dispositions générales	43
Sous-section 2 : Constatation des infractions	43
Sous-section 3 : Sanctions pénales	44
Section 2 : Transport d'autres produits dangereux	44
Chapitre III : Autres transports	45
Section 1 : Transport pour les besoins de la défense	45
Section 2 : Transport d'animaux vivants	45
Section 3 : Transport de fonds	45
LIVRE III : RÉGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT	45
TITRE IER : PRINCIPES	45
Chapitre unique	45

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT	46
Chapitre Ier : Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport	46
Section 1 : Champ d'application	46
Section 2 : Organisation de la durée du travail	46
Section 3 : Repos quotidien	47
Section 4 : Repos hebdomadaire	47
Section 5 : Travail de nuit du personnel roulant ou navigant	47
Section 6 : Pausas du personnel roulant ou navigant	48
Chapitre II : Durée du travail et temps de repos des non-salariés des entreprises de transport	48
Chapitre III : Aptitude à la conduite	48
Chapitre IV : Dialogue social, prévention des conflits collectifs et exercice du droit de grève	48
Section 1 : Champ d'application	48
Section 2 : Dialogue social et prévention des conflits	49
Section 3 : Exercice du droit de grève	50
TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SALARIES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ETABLIES HORS DE FRANCE	51
Chapitre unique	51
LIVRE IV : LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT	51
TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION	51
Chapitre unique	51
TITRE II : L'ACCES AUX PROFESSIONS DU TRANSPORT PUBLIC	51
Chapitre Ier : Le transport public de personnes	51
Chapitre II : Le transport de marchandises	52
TITRE III : L'EXECUTION DES OPERATIONS DE TRANSPORT	53
Chapitre Ier : Principes	53
Chapitre II : Les contrats de transport de marchandises	53
Section 1 : Obligations générales	53
Section 2 : Contrat de commission de transport	54
Section 3 : Les contrats types	54
Section 4 : Sous-traitance	54
Section 5 : Conditions de règlement	54
TITRE IV : VENTE DES OBJETS ABANDONNES	55
Chapitre unique	55
TITRE V : CONSTATATION DES INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES	55
Chapitre Ier : Constatations des infractions	55
Chapitre II : Sanctions applicables aux commissionnaires de transport	55
Section 1 : Sanctions administratives	56
Section 2 : Sanctions pénales	56
LIVRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX INFRASTRUCTURES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX MATERIELS	56
TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES	56
Chapitre Ier : L'information et la participation du public	56
Section 1 : L'élaboration des projets	56
Section 2 : Le bilan économique et social des opérations	57
Chapitre II : La réalisation et le financement des infrastructures de transport	57
Section 1 : Dispositions générales	57
Section 2 : Les établissements publics chargés du financement de certaines infrastructures	58
Sous-section 1 : Le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports	58
Chapitre III : Les systèmes de transport intelligents	59
TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINES INFRASTRUCTURES	59
Chapitre unique	59
Section 1 : Prévention des nuisances sonores des infrastructures de transport terrestre	60
Section 2 : Prévention des nuisances sonores des infrastructures aéroportuaires	60
LIVRE VI : SURETE ET SECURITE DES TRANSPORTS	60
TITRE IER : DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTEMES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	60
Chapitre Ier : Les compétences de l'Etat	60
Chapitre II : L'engagement des travaux	60
Chapitre III : La mise en service	61
Chapitre IV : Dispositions applicables aux systèmes et ouvrages déjà en service	62
TITRE II : DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES A L'ENQUETE TECHNIQUE ET A L'ENQUETE DE SECURITE APRES UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT	62
Chapitre Ier : Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité	62
Section 1 : Définitions	62
Section 2 : La procédure	62
Section 3 : Les pouvoirs d'investigation	63
Section 4 : Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel	65
Chapitre II : Sanctions relatives à l'enquête technique	66
TITRE III : ATTEINTES A LA SECURITE OU A LA SURETE DES TRANSPORTS	67
Chapitre Ier : Lutte contre le terrorisme	67
Chapitre II : Autres atteintes	67
Section 1 : Sécurité des usagers et des personnels	67
Section 2 : Lutte contre la toxicomanie	67
LIVRE VII : AUTRES DISPOSITIONS GENERALES	67
TITRE IER : GARANTIES APPLICABLES AUX VISITES EFFECTUEES DANS LE CADRE DE MISSIONS DE POLICE ADMINISTRATIVE	68
Chapitre unique	68
TITRE II : REGIME COMMUN DES TRANSACTIONS	69
Chapitre unique	69
TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES	70
Chapitre unique	70
LIVRE VIII : DISPOSITIONS PROPRES A L'OUTRE MER	70
TITRE PRELIMINAIRE DISPOSITIONS COMMUNES AUX COLLECTIVITES D'OUTRE MER	70
Chapitre Ier : Principes généraux d'application	70
Chapitre II : Dispositions générales d'adaptation	71
Section 1 : Dispositions relatives aux départements d'outre-mer	71

Section 2 : Dispositions relatives à Mayotte	71
Section 3 : Dispositions relatives à Saint-Barthélemy	72
Section 4 : Dispositions relatives à Saint-Martin	72
Section 5 : Dispositions relatives à Saint-Pierre-et-Miquelon	73
Section 6 : Dispositions relatives à la Nouvelle-Calédonie	73
Section 7 : Dispositions relatives à la Polynésie française	74
Section 8 : Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna	74
Section 9 : Dispositions relatives aux Terres australes et antarctiques françaises	75
Chapitre III : La continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain	75
TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER	77
Chapitre unique	77
TITRE II : MAYOTTE	78
Chapitre unique	78
TITRE III : SAINT BARTHELEMY	79
Chapitre unique	79
TITRE IV : SAINT MARTIN	79
Chapitre unique	79
TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON	80
Chapitre unique	80
TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE	80
Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises	80
Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport	80
Chapitre III : Lutte contre le terrorisme	81
Chapitre IV : Autres dispositions générales	81
TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE	81
Chapitre Ier : Enquête technique après un accident ou un incident de transport	81
Chapitre II : Lutte contre le terrorisme	82
Chapitre III : Autres dispositions générales	82
TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA	82
Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises	82
Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport	82
Chapitre III : Lutte contre le terrorisme	83
Chapitre IV : Autres dispositions générales	83
TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES	83
Chapitre Ier : Conditions d'exercice des professions de transport	83
Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport	83
Chapitre III : Lutte contre le terrorisme	84
DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE	84
LIVRE IER : SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE	84
TITRE IER : INFRASTRUCTURES	84
Chapitre Ier : Infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics	84
Section 1 : Définition et consistance	85
Sous-section 1 : Réseau ferré national	85
Sous-section 2 : Réseau de la RATP	85
Sous-section 3 : Voies ferrées portuaires	85
Sous-section 4 : Autres infrastructures	85
Section 2 : Réseau ferré de France	86
Sous-section 1 : Objet et missions	86
Sous-section 2 : Organisation	87
Sous-section 3 : Gestion administrative, financière et comptable	87
Sous-section 4 : Gestion domaniale	88
Sous-section 5 : Contrôle de l'Etat	88
Sous-section 6 : Ressources de Réseau ferré de France	88
Chapitre II : Infrastructures n'appartenant pas à l'Etat et à ses établissements publics	88
Section 1 : Réseaux départementaux	88
Section 2 : Réseaux urbains	89
Section 3 : Réseau d'Ile-de-France	89
Section 4 : Réseau de Corse	89
Section 5 : Voies ferrées portuaires	89
TITRE II : EXPLOITATION	89
Chapitre Ier : Organisation du transport ferroviaire ou guidé	89
Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics	89
Sous-section 1 : Services d'intérêt national	89
Sous-section 2 : Services d'intérêt régional	90
Sous-section 3 : Services assurés dans la région Ile-de-France	91
Section 2 : Services assurés sur les autres infrastructures	91
Section 3 : Services librement organisés	91
Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau	91
Section 1 : Dispositions communes	91
Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure	92
Section 3 : Règles applicables aux entreprises ferroviaires	92
Chapitre III : Gestion opérationnelle de l'infrastructure	93
Section 1 : Gestion des gares	93
Section 2 : Gestion du trafic et des circulations	93
TITRE III : AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES	95
Chapitre Ier : Objet et missions	95
Chapitre II : Organisation administrative et financière	96
Section 1 : Président	96
Section 2 : Collège	96
Section 3 : Délibérations	97
Section 4 : Services	97
Section 5 : Gestion financière	98

Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau	98
Chapitre IV : Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires	99
Chapitre V : Sanctions administratives et pénales	100
Section 1 : Contrôle administratif	100
Section 2 : Sanctions administratives	102
Section 3 : Sanctions pénales	103
Section 4 : Dispositions diverses	104
Chapitre VI : Dispositions d'application	105
TITRE IV : ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE	105
Chapitre Ier : Société nationale des chemins de fer français	105
Section 1 : Objet et missions	105
Section 2 : Organisation administrative	105
Section 3 : Gestion financière et comptable	106
Section 4 : Gestion domaniale	106
Section 5 : Contrôle de l'Etat	107
Section 6 : Ressources de la Société nationale des chemins de fer français	107
Chapitre II : Régie autonome des transports parisiens	107
Section 1 : Objet et missions	107
Section 2 : Organisation administrative	108
Section 3 : Gestion financière et comptable	108
Section 4 : Gestion domaniale	109
Section 5 : Ressources de la Régie autonome des transports parisiens	110
Chapitre IV : Dispositions communes	110
TITRE V : DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES	110
Chapitre unique	110
LIVRE II : INTEROPERABILITE, SECURITE, SURETE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDES	111
TITRE IER : INTEROPERABILITE	111
Chapitre Ier : Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et de sécurité	111
Section 1 : Dispositions générales	111
Section 2 : Sanctions administratives et pénales	112
Sous-section 1 : Recherche et constatation des infractions	112
Sous-section 2 : Mesures de police et sanctions administratives	112
Sous-section 3 : Sanctions pénales	113
TITRE II : SECURITE	113
Chapitre Ier : Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables	113
Section 1: Etablissement public de sécurité ferroviaire	113
Section 2 : Dispositions relatives à la conduite des trains	114
TITRE III : PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE	115
Chapitre Ier : Mesures relatives à la conservation	115
Chapitre II : Contraventions de grande voirie	116
TITRE IV : POLICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE	116
Chapitre Ier : Recherche, constatation et poursuite des infractions	116
Chapitre II : Sanctions pénales	118
TITRE V : SERVICES INTERNES DE SECURITE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS ET DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS	119
Chapitre Ier : Dispositions générales	119
Chapitre II : Sanctions pénales	120
LIVRE III : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER	121
TITRE IER : DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE MER	121
Chapitre unique	121
TITRE II : MAYOTTE	121
Chapitre unique	121
TITRE III : SAINT BARTHELEMY	121
Chapitre unique	121
TITRE IV : SAINT MARTIN	122
Chapitre unique	122
TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON	122
Chapitre unique	122
TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER	122
LIVRE IER : LE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES	122
TITRE IER : LES TRANSPORTS PUBLICS COLLECTIFS	122
Chapitre Ier : Organisation et exécution des services réguliers et à la demande	122
Section 1 : Autorités organisatrices des services hors de la région Ile-de-France	122
Sous-section 1 : Services non urbains	122
Sous-section 2 : Services non urbains à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains	123
Sous-section 3 : Transports scolaires	123
Sous-section 4 : Services à la demande	124
Sous-section 5 : Dispositions particulières applicables aux services à la demande et aux transports scolaires	124
Section 2 : Autorité organisatrice des services en région Ile-de-France	124
Chapitre II : Exécution des services occasionnels	125
Chapitre III : Accès à la profession de transporteur public routier de personnes	125
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales	126
Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions	126
Section 3 : Sanctions pénales	126
Chapitre V : Droits des passagers en transport par autobus et autocar	126
Section 1 : Services réguliers	126
Section 2 : Services occasionnels	127
Section 3 : Formation des conducteurs au handicap	127
Section 4 : Sanctions administratives	127
TITRE II : LES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS	128
Chapitre Ier : Les taxis	128
Section 1 : Définition	128

Section 2 : Profession d'exploitant de taxi	128
Section 3 : Activité de conducteur de taxi	129
Section 4 : Exécution du service	130
Chapitre II : Les voitures de petite remise	130
Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues	130
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales	131
Section 1 : Dispositions relatives aux taxis	131
Sous-section 1 : Sanctions administratives	131
Sous-section 2 : Sanctions pénales	131
Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de petite remise	132
Sous-section 1 : Sanctions administratives	132
Sous-section 2 : Sanctions pénales	132
Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues	132
TITRE III : LE TRANSPORT PRIVE ROUTIER DE PERSONNES	133
Chapitre unique	133
LIVRE II : LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	133
TITRE IER : LA PROFESSION	133
Chapitre Ier : Accès aux professions du transport public routier de marchandises	133
TITRE II : LES CONTRATS	133
Chapitre Ier : Dispositions communes	133
Section 1 : Dispositions générales applicables aux contrats	133
Section 2 : Dispositions relatives aux contrats entre professionnels de transport	134
Chapitre II : Le contrat de transport	134
Chapitre III : Le contrat de location de véhicules industriels	136
Chapitre IV : La sous-traitance	136
TITRE IV : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES	137
Chapitre Ier : Recherche, constatation et poursuite des infractions	137
Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales	138
Section 1 : Sanctions administratives	138
Section 2 : Sanctions pénales	138
LIVRE III : REGLEMENTATION DU TRAVAIL SPECIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER	138
TITRE UNIQUE	138
Chapitre Ier : Obligations générales	138
Chapitre II : Durée du travail des conducteurs de transport public routier	139
Section 1 : Durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport public routier	139
Section 2 : Durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier	139
Chapitre III : Temps de conduite et de repos des conducteurs	140
Chapitre IV : Formation professionnelle des conducteurs	140
Chapitre V : Contrôles et sanctions	141
Section 1 : Recherche et constatation des infractions	141
Section 2 : Sanctions pénales	141
LIVRE IV : DISPOSITIONS COMMUNES A L'EXERCICE DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER	142
TITRE IER : EXERCICE DE L'ACTIVITE	142
Chapitre unique	142
TITRE II : LE CABOTAGE	142
Chapitre unique	142
Section 1 : Le cabotage en transport de personnes	142
Section 2 : Le cabotage en transport de marchandises	143
Sous-section 1 : Dispositions applicables aux transporteurs	143
Sous-section 2 : Dispositions applicables aux donneurs d'ordre	144
Section 3 : Dispositions communes	144
TITRE III : DELIVRANCE DES AUTORISATIONS	144
Chapitre unique	144
TITRE IV : LES SOCIETES COOPERATIVES DE TRANSPORT	145
Chapitre unique	145
Section 1 : Les sociétés coopératives de transport routier	145
Section 2 : Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier	145
Section 3 : Dispositions communes	146
TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES	146
Chapitre Ier : Recherche et constatation des infractions	146
Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales	146
Section 1 : Sanctions administratives	146
Section 2 : Sanctions pénales	147
LIVRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER	148
TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER	148
Chapitre unique	148
TITRE II : MAYOTTE	149
Chapitre unique	149
TITRE III : SAINT BARTHELEMY	149
Chapitre unique	149
TITRE IV : SAINT MARTIN	150
Chapitre unique	150
TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON	150
Chapitre unique	150
TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE	151
Chapitre unique	151
QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL	151
LIVRE IER : LE BATEAU	151
TITRE IER : IDENTIFICATION DU BATEAU	151
Chapitre Ier : Immatriculation	151
Chapitre II : Jaugeage	152
Chapitre III : Marques d'identification	153

TITRE II : REGIME DE PROPRIETE	153
Chapitre Ier : Droits réels	153
Chapitre II : Hypothèques et privilèges	153
Section 1 : Hypothèques	154
Section 2 : Privilèges	154
Section 3 : Dispositions particulières au bateau circulant habituellement sur le Rhin ou effectuant certains transports transfrontières sur la Moselle ...	156
Chapitre III : Mesures conservatoires et exécution forcée	156
Chapitre IV : Dispositions diverses	156
TITRE III : REGIME DE RESPONSABILITE	157
Chapitre Ier : L'abordage entre bateaux	157
Chapitre II : L'abordage entre bateaux et navires	157
TITRE IV : SANCTIONS PENALES	157
Chapitre Ier : Constatation des infractions	157
Chapitre II : Infractions relatives à l'identification du bateau	157
Chapitre III : Infractions relatives aux hypothèques	158
LIVRE II : NAVIGATION INTERIEURE	158
TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES	158
Chapitre Ier : Dispositions relatives au bateau	158
Chapitre II : Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage	158
TITRE II : TITRES DE NAVIGATION	159
Chapitre unique	159
TITRE III : CERTIFICATS DE CAPACITE POUR LA CONDUITE DES BATEAUX	159
Chapitre unique	159
TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE	159
Chapitre Ier : Règlements de police	160
Chapitre II : Navigation des bateaux non motorisés	160
Chapitre III : Navigation des bateaux motorisés	160
Chapitre IV : Déplacement d'office	160
TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER	161
Chapitre unique : Dispositions générales	161
TITRE VI : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LEMAN	161
Chapitre Ier : Navigation du Rhin	161
Chapitre II : Navigation de la Moselle	162
Chapitre III : Navigation sur le Léman	162
TITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES	162
Chapitre Ier : Sanctions administratives	163
Chapitre II : Recherche et constatation des infractions	163
Chapitre III : Contraventions de grande voirie	163
Chapitre IV : Sanctions pénales	163
Section 1 : Bateau et équipage	163
Section 2 : Circulation	164
Section 3 : Autres sanctions	165
LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX	165
TITRE IER : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	165
Chapitre Ier : Objet et missions	165
Chapitre II : Organisation administrative	168
Section 1 : Conseil d'administration	168
Section 2 : Directeur général	168
Section 3 : Personnel de l'établissement	168
Chapitre III : Gestion financière, comptable et domaniale	171
Section 1 : Gestion financière et comptable	171
Section 2 : Gestion domaniale	171
Chapitre IV : Domaine confié à Voies navigables de France	171
Chapitre V : Patrimoine	171
Chapitre VI : Ressources de Voies navigables de France	172
Section 1 : Dispositions générales	172
Section 2 : Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques	172
Sous-section 1 : Dispositions générales	172
Sous-section 2 : Contrôles	174
TITRE II : LES PORTS FLUVIAUX	174
Chapitre Ier : Organisation	174
Section unique : Voies ferrées des ports fluviaux	174
Chapitre II : Port autonome de Paris	175
Section 1 : Nature et attributions	175
Section 2 : Organisation administrative	175
Sous-section 1 : Conseil d'administration	176
Sous-section 2 : Directeur général	176
Sous-section 3 : Personnel	176
Section 3 : Gestion financière, comptable et domaniale	176
Sous-section 1 : Gestion financière et comptable	176
Sous-section 2 : Gestion domaniale	177
Section 4 : Contrôle	177
Section 5 : Domaine	177
Section 6 : Ressources	178
Chapitre III : Droits de port	178
LIVRE IV : LE TRANSPORT FLUVIAL	178
TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES	178
Chapitre Ier : Schéma de développement du transport fluvial	178
Chapitre II : Péages fluviaux	178
Chapitre III : Cabotage fluvial	179
TITRE II : ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL	179
Chapitre Ier : Entreprises de transport fluvial de marchandises	179

Chapitre II : Entreprises de transport fluvial de personnes	179
TITRE III : BATELLERIE ARTISANALE	180
Chapitre Ier : Entreprises de la batellerie artisanale	180
Chapitre II : Chambre nationale de la batellerie artisanale	180
TITRE IV : COURTIERS DE FRET FLUVIAL	181
Chapitre unique	181
TITRE V : CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	181
Chapitre Ier : Le contrat de transport	181
Chapitre II : Contrat de sous-traitance	182
Chapitre III : Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance	182
Chapitre IV : Contrat de location d'un bateau de marchandises	183
Chapitre V : Contrat d'assurance de navigation intérieure	183
TITRE VI : CONTROLE ET DISPOSITIONS PENALES	183
Chapitre Ier : Contrôle	183
Chapitre II : Recherche, constatation et poursuite des infractions	183
Section 1 : Dispositions relatives au contrat de transport	183
Section 2 : Dispositions relatives aux péages fluviaux	184
Section 3 : Dispositions relatives au cabotage fluvial	184
Chapitre III : Sanctions pénales	184
Section 1 : Contraventions de grande voierie	184
Section 2 : Sanctions pénales	185
Sous-section 1 : Dispositions relatives au contrat de transport	185
Sous-section 2 : Dispositions relatives au cabotage fluvial	185
TITRE VII : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU TRANSPORT SUR LE RHIN ET LA MOSELLE	185
Chapitre Ier : Dispositions générales	185
Chapitre II : Sanctions pénales	185
Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions	186
Section 2 : Saisie du bateau ou du navire	186
Section 3 : Sanctions pénales	187
LIVRE V : PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTERIEURE	187
TITRE IER : REGIMES DE TRAVAIL	187
Chapitre Ier : Dispositions générales	187
Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans	187
Chapitre III : Dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin	187
TITRE II : SECURITE SOCIALE ET AIDE SOCIALE	188
Chapitre Ier : Dispositions générales	188
Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans	188
LIVRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER	188
TITRE IER : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX DEPARTEMENTS D'OUTRE MER	188
Chapitre unique	188
TITRE II : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A MAYOTTE	189
Chapitre unique	189
TITRE III : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT BARTHELEMY	189
Chapitre unique	189
TITRE IV : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT MARTIN	190
Chapitre unique	190
TITRE V : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT PIERRE ET MIQUELON	190
Chapitre unique	190
CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES	190
LIVRE IER : LE NAVIRE	191
TITRE IER : STATUT DES NAVIRES	191
Chapitre Ier : Identification des navires	191
Chapitre II : Francisation	192
Chapitre III : Construction des navires	192
Section 1 : Règles générales de construction	192
Section 2 : Contrat de construction	192
Chapitre IV : Régime de propriété des navires	193
Section 1 : Actes de propriétés	193
Section 2 : Hypothèques maritimes	193
Section 3 : Privilèges	193
Section 4 : Saisie	195
Sous-section 1 : Dispositions communes	195
Sous-section 2 : Saisie conservatoire	195
Sous-section 3 : Saisie-exécution	195
Section 5 : Copropriété	196
TITRE II : REGIMES DE RESPONSABILITE ET OBLIGATIONS D'ASSURANCE	197
Chapitre Ier : Régime général de responsabilité	197
Section 1 : Dispositions générales	197
Section 2 : Le droit à limitation de responsabilité	198
Section 3 : Mise en œuvre de la limitation de responsabilité	198
Chapitre II : Régimes spéciaux de responsabilité	199
Section 1 : Responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires	199
Section 2 : Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures	202
Chapitre III : Obligations d'assurance	203
Section 1 : Obligations d'assurance générales	203
Section 2 : Obligations d'assurance couvrant des risques particuliers	203
Section 3 : Sanctions des obligations d'assurance	204
Section 4 : Constatation des infractions	205
TITRE III : REPARATION DES ACCIDENTS DE NAVIGATION	205
Chapitre Ier : Abordage	205
Section 1 : Dispositions générales	205
Section 2 : Responsabilité des dommages	206

Section 3 : Actions en réparation	206
Chapitre II : Assistance	206
Section 1 : Dispositions générales	206
Section 2 : Rémunération de l'assistance	207
Section 3 : Conditions d'exécution des opérations d'assistance	209
Section 4 : Responsabilité de l'assistant	209
Chapitre III : Avaries	210
Section 1 : Dispositions générales	210
Section 2 : Classement en avaries communes	210
Section 3 : Contributions aux avaries communes	210
Section 4 : Règlement des avaries communes	211
TITRE IV : NAVIRES ABANDONNES ET EPAVES	212
Chapitre Ier : Navires abandonnés	212
Section 1 : Dispositions générales	212
Section 2 : Déchéance des droits du propriétaire	212
Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison	213
Chapitre II : Epaves	213
Section 1 : Dispositions générales	214
Section 2 : Dispositions pénales	214
LIVRE II : LA NAVIGATION MARITIME	215
TITRE IER : DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DANS LES EAUX TERRITORIALES	215
Chapitre unique	215
TITRE II : DOCUMENTS DE BORD	215
Chapitre Ier : Dispositions générales	215
Chapitre II : Constatation des infractions	216
Chapitre III : Sanctions pénales	216
TITRE III : TITRES DE NAVIGATION MARITIME	216
Chapitre Ier : Dispositions générales	216
Chapitre II : Rôle d'équipage	217
Chapitre III : Permis de circulation	217
Chapitre IV : Carte de circulation	217
Chapitre V : Dispositions diverses	217
Chapitre VI : Constatation des infractions	218
TITRE IV : SECURITE ET PREVENTION DE LA POLLUTION	218
Chapitre Ier : Sécurité des navires et prévention de la pollution	218
Section 1 : Champ d'application	218
Section 2 : Entretien et exploitation des navires	218
Section 3 : Titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution	218
Section 3 bis : Autres titres et certificats	219
Section 3 ter : Contrôle par l'Etat du port	219
Section 4 : Refus d'accès au port et mesures d'immobilisations	219
Section 5 : Visites et inspections des navires	220
Section 6 : Mesures de prévention de la pollution	220
Section 6 bis : Cargaisons	220
Section 7 : Sanctions pénales	220
Chapitre II : Sécurité de la navigation	221
Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime	222
Sous-section 1 : Infractions aux règles générales de conduite en mer	222
Sous-section 2 : Infractions liées à la nature polluante ou dangereuse des cargaisons	224
Sous-section 3 : Dispositions particulières aux navires nucléaires	225
Section 2 : Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves	226
Section 3 : Protection des câbles sous-marins	226
Section 4 : Groupement d'intérêt public concourant à la sécurité maritime	226
Section 5 : Dommages aux installations de signalisation maritime ou d'aide à la navigation	226
Chapitre III : Constatation des infractions	227
Section 1 : Dispositions générales	227
Section 2 : Dispositions particulières aux épaves	228
TITRE V : SURETE DES NAVIRES	229
Chapitre Ier : Dispositions générales et contrôles	229
Chapitre II : Sanctions administratives	230
Chapitre III : Sanctions pénales	230
TITRE VI : SECOURS, ASSISTANCE EN MER ET EVENEMENTS DE MER	231
Chapitre II : Assistance	231
Section 1 : Obligation d'assistance	231
Section 2 : Sanctions pénales	231
Chapitre III : Abordage, échouement et abandon	232
TITRE VII : FORMATION A LA CONDUITE DES NAVIRES ET BATEAUX DE PLAISANCE A MOTEUR	233
Chapitre Ier : Titres de conduite en mer et en eaux intérieures	233
Chapitre II : Etablissements de formation à la conduite en mer et en eaux intérieures	233
Chapitre III : Sanctions pénales	234
TITRE VIII : L'ENQUETE NAUTIQUE	235
Chapitre unique	235
LIVRE III : LES PORTS MARITIMES	236
TITRE IER : ORGANISATION DES PORTS MARITIMES	236
Chapitre Ier : Dispositions communes	236
Chapitre II : Grands ports maritimes	236
Section 1 : Création et missions	236
Section 2 : Organisation	237
Sous-section 1 : Conseil de surveillance	237
Sous-section 2 : Directoire	237
Sous-section 3 : Conseil de développement	238
Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire	238

Section 3 : Exploitation	238
Section 4 : Dispositions diverses	239
Chapitre III : Ports autonomes	239
Section 1 : Création, modification et missions	239
Section 2 : Organisation et fonctionnement	240
Chapitre IV : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements	241
TITRE II : DROITS DE PORT	243
Chapitre unique	243
TITRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES	243
Chapitre Ier : Dispositions générales	243
Section 1 : Champ d'application	243
Section 2 : Compétences	244
Sous-section 1 : Compétences de l'Etat	244
Sous-section 2 : Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire	244
Section 3 : Agents chargés de la police	245
Sous-section 1 : Officiers de port et officiers de port adjoints	245
Sous-section 2 : Surveillants de port et auxiliaires de surveillance	245
Chapitre II : Sûreté portuaire	246
Chapitre IV : Accueil des navires	247
Section 1 : Police du plan d'eau	247
Section 2 : Suivi du trafic et formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes	248
Sous-section 1 : Suivi du trafic	248
Section 3 : Déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison	249
Section 4 : Chargement et déchargement des navires vraciers	250
Chapitre V : Conservation du domaine public	250
Chapitre VI : Sanctions administratives et dispositions pénales	251
Section 1 : Sanctions administratives	251
Section 2 : Recherche, constatation et poursuite des infractions pénales	251
Section 3 : Sanctions pénales	252
Sous-section 1 : Sûreté portuaire	253
Sous-section 2 : Déchets d'exploitation et résidus de cargaison	253
Sous-section 3 : Chargement et déchargement de navires vraciers	253
Sous-section 4 : Signalisation maritime	253
Sous-section 5 : Marchandises dangereuses	253
Chapitre VII : Police de la grande voirie	254
Section 1 : Constatation des contraventions de grande voirie	254
Section 2 : Atteintes à la conservation du domaine public	254
Section 3 : Usage du plan d'eau	254
Chapitre VIII : Dispositions finales	255
TITRE IV : LES SERVICES PORTUAIRES	255
Chapitre Ier : Le pilotage	255
Section 1 : Service de pilotage et rémunération du pilote	255
Section 2 : Les stations de pilotage	255
Section 3 : Responsabilité du pilote	256
Chapitre II : Le remorquage	257
Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage	257
Section 2 : Le remorquage en haute mer	257
Chapitre III : La manutention portuaire	257
Section 1 : Les ouvriers dockers	257
Section 2 : L'organisation de la main-d'œuvre intermittente	258
Sous-section 1 : Le bureau central de la main-d'œuvre du port	258
Sous-section 2 : La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers	259
Sous-section 3 : Les limites à l'emploi de dockers professionnels intermittents	259
Sous-section 4 : L'indemnité de garantie	260
Sous-section 5 : Dispositions du droit du travail applicables aux dockers	261
Section 3 : Mesure d'application	261
Chapitre IV : Sanctions administratives et dispositions pénales	261
Section 1 : Sanctions administratives	261
Section 2 : Dispositions pénales	262
TITRE V : VOIES FERREES PORTUAIRES	262
Chapitre Ier : Compétences	262
Chapitre II : Utilisation et contrôle	262
LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME	263
TITRE IER : L'ENTREPRISE D'ARMEMENT MARITIME	263
Chapitre Ier : L'armateur	263
Chapitre II : Les agents de l'armateur	263
Section 1 : Dispositions générales	263
Section 2 : Le capitaine	264
Chapitre III : Les consignataires	264
Section 1 : Le consignataire du navire	264
Section 2 : Le consignataire de la cargaison	264
Section 3 : Dispositions communes	265
TITRE II : LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE	265
Chapitre Ier : Le transport de personnes	265
Section 1 : Le contrat de passage	265
Section 2 : La responsabilité pour dommage aux passagers	265
Section 3 : La responsabilité pour dommage aux bagages	266
Section 4 : Droits et obligations des passagers	266
Chapitre II : Le transport de marchandises	267
Section 1 : Le contrat de transport	267
Section 2 : Le connaissement	267
Section 3 : L'exécution du contrat	267

Section 4 : La responsabilité du transporteur	268
Section 5 : Les entreprises de manutention	269
Section 6 : Dispositions pénales	270
Chapitre III : L'affrètement	270
Section 1 : Dispositions générales	270
Section 2 : L'affrètement coque nue	270
Section 3 : L'affrètement à temps	271
Section 4 : L'affrètement au voyage	271
Chapitre IV : Les ventes maritimes	271
Section 1 : Disposition générale	271
Section 2 : Vente au départ	271
Section 3 : Vente à l'arrivée	272
Section 4 : Vente "coût, assurance, fret"	272
Chapitre V : Les assurances maritimes	272
TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINS TRANSPORTS MARITIMES	272
Chapitre Ier : Desserte des îles	272
Chapitre II : Transports réservés	273
Chapitre III : Transport du pétrole brut	273
Chapitre IV : Dispositions applicables en temps de crise	273
LIVRE V : LES GENS DE MER	273
TITRE IER : DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES	274
Chapitre Ier : Définitions	274
Chapitre II : Documents professionnels	274
Chapitre III : Langue de travail à bord	275
Chapitre IV : Certification sociale des navires	276
Section 1 : Voyages internationaux	276
Section 2 : Pêche	276
TITRE II : L'EQUIPAGE	277
Chapitre Ier : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin	277
Chapitre II : Effectifs, veille et nationalité	278
Chapitre III : Dispositions pénales	278
Section 1 : Recherche et constatation des infractions	279
Section 2 : Sanctions pénales	279
Chapitre IV : Sanctions professionnelles	279
Section unique : Dispositions communes	280
TITRE III : LA COLLECTIVITE DU BORD	280
Chapitre Ier : Police intérieure et discipline à bord	280
Section 1 : Dispositions communes	280
Section 2 : Fautes disciplinaires	281
Section 3 : Sanctions pénales	281
Sous-section 1 : Insubordination, complot et violences	281
Sous-section 2 : Abus d'autorité et outrages	281
Sous-section 3 : Manquements aux obligations professionnelles	282
Sous-section 4 : Présence irrégulière à bord	282
Sous-section 5 : Autres sanctions	282
Section 4 : Consignation	283
Chapitre II : Dispositions particulières aux personnels militaires	283
Chapitre III : Responsabilité de l'armateur	283
Chapitre IV : Plaintes et réclamations des marins	284
TITRE IV : LE DROIT DU TRAVAIL	284
Chapitre Ier : Champ d'application	284
Chapitre II : Les relations individuelles de travail	285
Section 1 : Le contrat d'engagement maritime	285
Sous-section 1 : Formation et contenu du contrat	285
Sous-section 2 : Le contrat à durée déterminée ou au voyage	287
Sous-section 3 : La période d'essai	288
Sous-section 4 : Exécution du contrat	288
Paragraphe 1 : Obligations générales de l'employeur	288
Paragraphe 2 : Cas de blessure ou de maladie du marin	289
Paragraphe 3 : Rapatriement	290
Paragraphe 4 : Obligations du marin	291
Paragraphe 5 : Adaptation à la profession de marin de modalités particulières d'exécution du contrat de travail	292
Sous-section 5 : Rupture du contrat	292
Paragraphe 1 : Dispositions communes à tous les contrats	292
Paragraphe 2 : Contrat d'engagement maritime à durée indéterminée	293
1. Dispositions générales	293
2. Préavis et indemnité de licenciement	293
Paragraphe 3 : Contrat à durée déterminée ou au voyage	293
Paragraphe 4 : Dispositions particulières au capitaine	293
Section 2 : La résolution des litiges individuels	294
Section 3 : Sanctions pénales	294
Chapitre III : Les relations collectives de travail	295
Section 1 : Négociation collective. - Conventions et accords collectifs de travail	295
Section 2 : Les institutions représentatives du personnel	296
Section 3 : Les salariés protégés	296
Section 4 : Les conflits collectifs	296
Section 5 : Sanctions pénales	296
Chapitre IV : Durée du travail, repos, congés et salaire	297
Section 1 : Durée du travail et organisation du travail	297
Sous-section 1 : Travail effectif et astreintes	297
Sous-section 2 : Durée du travail	297
Paragraphe 1 : Dispositions générales	297

Paragraphe 2 : Durée du travail à la pêche	298
Paragraphe 3 : Heures supplémentaires	298
Sous-section 3 : Répartition et aménagement des horaires	298
Sous-section 4 : Travail à temps partiel et travail intermittent	298
Sous-section 5 : Organisation du travail à bord	298
Section 2 : Repos et jours fériés	299
Sous-section 1 : Repos quotidien	299
Sous-section 2 : Repos hebdomadaire	300
Paragraphe 1 : Dispositions générales	300
Paragraphe 2 : Entreprises de cultures marines	300
Sous-section 3 : Jours fériés	300
Section 3 : Congés payés et autres congés	301
Section 4 : Dispositions particulières à certains marins	301
Sous-section 1 : Jeunes travailleurs	301
Sous-section 2 : Le capitaine	302
Section 5 : Salaire et avantages divers	302
Sous-section 1 : Détermination du salaire	302
Paragraphe 1 : Dispositions générales	302
Paragraphe 2 : Modalités de calcul de la rémunération	302
Paragraphe 3 : Fixation des rémunérations	303
Paragraphe 4 : Participation à la rémunération d'assistance	304
Paragraphe 5 : Décès ou disparition du marin	304
Sous-section 2 : Paiement du salaire	304
Paragraphe 1 : Avances et acomptes	304
Paragraphe 2 : Paiement du salaire	305
Sous-section 3 : Protection du salaire	305
Sous-section 4 : Dispositions particulières au capitaine	305
Section 6 : Sanctions pénales	306
Chapitre V : Santé et sécurité au travail	306
Section 1 : Dispositions générales	306
Sous-section 1 : Obligations de l'employeur et des gens de mer	306
Sous-section 2 : Droit d'alerte et de retrait	306
Sous-section 3 : Jeunes travailleurs	306
Section 2 : Lieux de travail et conditions de vie à bord des navires	307
Section 3 : Equipements de travail et de protection individuelle	307
Section 6 : Institutions et organismes de prévention	307
Section 7 : Contrôle et sanctions	308
Chapitre VI : L'emploi	308
Section 2 : Service public de l'emploi, recrutement et placement des gens de mer	308
Sous-section 1 : Services de recrutement et de placement privés	308
Sous-section 2 : Dispositions diverses	309
Section 3 : Indemnisation des marins involontairement privés d'emploi	310
Chapitre VII : La formation professionnelle tout au long de la vie	310
Section 1 : L'apprentissage	310
Section 2 : La formation professionnelle continue	310
Chapitre VIII : Contrôle de l'application de la législation du travail	310
Chapitre IX : Dispositions applicables aux gens de mer autres que marins	311
Section 1 : Dispositions générales applicables	311
Section 2 : Relations de travail	311
TITRE V : LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS	312
Chapitre Ier : Dispositions générales	312
Chapitre II : Pensions de retraite des marins	312
Section 1 : Dispositions générales	312
Section 2 : Ouverture du droit à pension	313
Sous-section 1 : Pension d'ancienneté	313
Sous-section 2 : Pension proportionnelle	313
Sous-section 3 : Pension spéciale	314
Section 3 : Services pris en compte	314
Section 4 : Détermination du montant des pensions	315
Section 5 : Dispositions particulières aux salariés à temps partiel	316
Section 6 : Pensions d'ayants cause	316
Sous-section 1 : Conjoint	316
Sous-section 2 : Orphelins	317
Sous-section 3 : Concours d'ayants cause	317
Section 7 : Options et cumuls	318
Section 8 : Dispositions diverses	318
Chapitre III : Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins	319
Section 1 : Services taxables	319
Section 2 : Assiette des cotisations et contributions	319
Section 3 : Exonérations et réductions	320
Section 4 : Dispositions diverses	321
Chapitre IV : Prestations du régime de prévoyance des marins	321
Chapitre V : Cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins	321
Chapitre VI : Dispositions applicables au conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale des marins	321
Section 1 : Champ d'application	321
Section 2 : Pension	322
Sous-section 1 : Pension en nom propre	322
Sous-section 2 : Pension partagée	322
Section 3 : Allocation de remplacement	323
TITRE VI : LES CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL	323
Chapitre Ier : Champ d'application	323
Chapitre II : Droits des salariés	324

Chapitre III : Protection sociale	325
Chapitre IV : Dispositions particulières à certains salariés	325
Chapitre V : Documents obligatoires	325
Chapitre VI : Sanctions pénales	325
Titre VII : PRÉVENTION DE L'ABANDON DES GENS DE MER	326
LIVRE VI : REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS	326
TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION	326
Chapitre Ier : Navires	326
Chapitre II : Personnel navigant	327
TITRE II : LES RELATIONS DU TRAVAIL	328
Chapitre Ier : Les relations individuelles de travail	328
Section 1 : L'engagement des gens de mer	328
Sous-section 1 : Engagement direct et mise à disposition	328
Sous-section 2 : Formation et contenu du contrat d'engagement	329
Section 2 : Fin de la relation de travail	330
Section 3 : Conditions de rapatriement	330
Section 4 : Résolution des litiges individuels	331
Chapitre II : Les relations collectives de travail	331
Chapitre III : Durée du travail et salaire	331
Section 1 : Durée, repos et congés annuels	331
Sous-section 1 : Durée et organisation du travail	331
Sous-section 2 : Repos et jours fériés	332
Sous-section 3 : Congés payés	332
Section 2 : Le salaire	332
TITRE III : PROTECTION SOCIALE	333
TITRE IV : CONTROLE ET SANCTIONS	334
Chapitre Ier : Contrôle	334
Chapitre II : Sanctions pénales	334
LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER	334
TITRE IER : GUADELOUPE, GUYANE, MARTINIQUE ET LA REUNION	334
Chapitre II : Navigation maritime	334
Chapitre III : Les ports maritimes	335
Chapitre IV : Le transport maritime	336
Chapitre V : Les gens de mer	336
TITRE II : MAYOTTE	337
Chapitre Ier : Le navire	337
Chapitre II : Navigation maritime	337
Chapitre III : Les ports maritimes	337
Chapitre IV : Le transport maritime	338
Chapitre V : Les gens de mer	338
TITRE III : SAINT BARTHELEMY	339
Chapitre II : Navigation maritime	339
Chapitre III : Les ports maritimes	339
Chapitre IV : Le transport maritime	339
Chapitre V : Les gens de mer	339
TITRE IV : SAINT MARTIN	340
Chapitre II : Navigation maritime	340
Chapitre III : Les ports maritimes	341
Chapitre IV : Le transport maritime	341
Chapitre V : Les gens de mer	341
TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON	342
Chapitre Ier : Le navire	342
Chapitre II : Navigation maritime	342
Chapitre III : Les ports maritimes	343
Chapitre IV : Le transport maritime	343
Chapitre V : Les gens de mer	343
TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE	344
Chapitre Ier : Le navire	344
Chapitre II : Navigation maritime	345
Chapitre III : Les ports maritimes	345
Chapitre IV : Le transport maritime	345
Chapitre V : Les gens de mer	345
TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE	346
Chapitre Ier : Le navire	346
Chapitre II : Navigation maritime	346
Chapitre IV : Le transport maritime	347
Chapitre V : Les gens de mer	347
TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA	347
Chapitre Ier : Le navire	348
Chapitre II : Navigation maritime	348
Chapitre III : Les ports maritimes	348
Chapitre IV : Le transport maritime	348
Chapitre V : Les gens de mer	348
TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES	350
Chapitre Ier : Le navire	350
Chapitre II : Navigation maritime	350
Chapitre III : Les ports maritimes	351
Chapitre IV : Le transport maritime	351
Chapitre V : Les gens de mer	351
SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE	353
LIVRE IER : L'AERONEF	353
TITRE IER : IDENTIFICATION DE L'AERONEF	353

Chapitre unique	353
TITRE II : REGIME DE PROPRIETE	354
Chapitre Ier : Titres de propriété	354
Chapitre II : Hypothèques et privilèges	354
Section 1 : Hypothèques	354
Section 2 : Privilèges	356
Chapitre III : Saisie et vente forcée	356
Section 1 : Saisie conservatoire	356
Section 2 : Vente forcée	357
TITRE III : DOMMAGES ET RESPONSABILITES	357
Chapitre Ier : Responsabilité des équipages et des exploitants	357
Chapitre II : Assistance, sauvetage, découverte d'épaves et disparition	358
Section 1 : Assistance et sauvetage	358
Section 2 : Epaves	358
Section 3 : Disparition	358
TITRE IV : DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES	358
Chapitre Ier : Mesures administratives	358
Section unique : Rétention et immobilisation d'aéronefs	358
Chapitre II : Dispositions pénales	358
Section 1 : Constatation et poursuite des infractions	358
Section 2 : Identification de l'aéronef	359
Section 3 : Jets d'objets	359
Section 4 : Délit de fuite	359
LIVRE II : LA CIRCULATION AERIEENNE	360
TITRE IER : DROIT DE CIRCULATION	360
Chapitre Ier : Survol du territoire	360
Chapitre II : Atterrissage et décollage	360
TITRE II : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS	361
Chapitre Ier : Contrôle	361
Chapitre II : Enquêtes de sécurité relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile	362
Chapitre III : Compte rendu d'événements	362
TITRE III : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES	363
Chapitre Ier : Mesures de police et sanctions administratives	363
Chapitre II : Dispositions pénales	363
Section 1 : Dispositions communes	363
Section 2 : Droit de circulation	363
Section 3 : Documents de bord	363
Section 4 : Transport de certaines substances, de certains animaux ou objets et usage aérien de certains appareils	364
Section 5 : Enquêtes de sécurité relatives aux incidents et aux accidents d'aviation civile	365
LIVRE III : LES AERODROMES	365
TITRE IER : STATUT DES AERODROMES	365
Chapitre Ier : Compétences relatives à la création et à l'exploitation	365
Chapitre II : Catégories d'aérodromes	365
TITRE II : EXPLOITATION DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIEENNE PUBLIQUE	366
Chapitre Ier : Dispositions générales	366
Chapitre II : Dispositions particulières aux sociétés aéroportuaires	366
Chapitre III : Dispositions particulières à la société Aéroports de Paris	367
Chapitre IV : Dispositions particulières à l'aéroport de Bâle-Mulhouse	368
Chapitre V : Redevances aéroportuaires	368
Chapitre VI : Services d'assistance en escale	370
TITRE III : CONTROLE DE L'ETAT	370
Chapitre Ier : Contrôle technique et administratif	370
Chapitre II : Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique	370
TITRE IV : SURETE AEROPORTUAIRE	371
Chapitre Ier : Dispositions générales	371
Chapitre II : Autorisations nécessaires pour mettre en œuvre des mesures de sûreté	372
TITRE V : SUJETIONS AUX ABORDS DES AERODROMES	374
Chapitre Ier : Servitudes aéronautiques	374
Section 1 : Définition et portée	374
Section 2 : Servitudes aéronautiques de dégagement	374
Section 3 : Servitudes aéronautiques de balisage	375
Chapitre II : Installations soumises à autorisation spéciale	375
Chapitre III : Procédures relatives aux extensions et aux créations d'aérodromes	375
TITRE VI : NUISANCES AEROPORTUAIRES	376
Chapitre Ier : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires	376
Section 1 : Composition et fonctionnement	376
Section 2 : Missions	377
Section 3 : Moyens	379
Section 4 : Sanctions administratives	379
Chapitre II : Procédures d'approche et de départ	380
Chapitre III : Les communautés aéroportuaires	380
TITRE VII : MESURES DE POLICE ET INFRACTIONS PENALES	382
Chapitre Ier : Mesures relatives à la police de l'exploitation et de la conservation	382
Section 1 : Police de l'exploitation	382
Section 2 : Police de la conservation	382
Chapitre II : Dispositions pénales	382
Section 1 : Constatation des infractions	383
Section 2 : Sanctions	383
Sous-section 1 : Actes de malveillance	383
Sous-section 2 : Servitudes aéronautiques	384
LIVRE IV : LE TRANSPORT AERIEN	384
TITRE IER : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN	385

Chapitre 1er : Contrôle, capital et statuts des entreprises de transport aérien	385
Section 1 : Contrôle	385
Section 2 : Dispositions générales relatives au capital et aux statuts	385
Section 3 : Société Air France	387
Chapitre II : Exercice de l'activité de transporteur aérien public	387
TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT	388
Chapitre 1er : Transport de personnes et de bagages	388
Section 1 : Le contrat de transport	388
Section 2 : Responsabilité du transporteur aérien	389
Chapitre II : Transport de marchandises	389
Section 1 : Le contrat de transport de marchandises	389
Section 2 : Responsabilité du transporteur aérien	389
TITRE III : MESURES DE POLICE, SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET DISPOSITIONS PENALES	390
Chapitre 1er : Mesures de police, pouvoirs de constatation	390
Chapitre II : Sanctions administratives	391
Chapitre III : Dispositions pénales	391
Section 1 : Transaction pénale	391
Section 2 : Violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef	391
LIVRE V : LE PERSONNEL NAVIGANT	392
TITRE IER : CONDITIONS D'EXERCICE DES ACTIVITES	392
Chapitre unique	392
TITRE II : LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL	393
Chapitre 1er : Règles générales	393
Chapitre II : Commandant de bord et équipage	395
Chapitre III : Les relations individuelles de travail	395
Section 1 : Forme, contenu et exécution du contrat	395
Section 2 : Fin du contrat	397
Chapitre IV : Relations collectives du travail	397
Chapitre V : Durée du travail et congés	398
Chapitre VI : La protection sociale	399
Chapitre VII : Retraites	400
TITRE IV : SANCTIONS PENALES ET ADMINISTRATIVES	401
Chapitre unique : Sanctions pénales	401
LIVRE VI : FORMATION AERONAUTIQUE AMATEURS	401
TITRE IER : AERO CLUBS ET FEDERATIONS	401
Chapitre unique	401
LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER	402
TITRE II : MAYOTTE	402
Chapitre III : Les aérodromes	402
Chapitre V : Le personnel navigant	402
TITRE III : SAINT-BARTHÉLEMY	403
Chapitre II : La circulation aérienne	403
Chapitre III : Les aérodromes	403
Chapitre IV : Le transport aérien	404
TITRE IV : SAINT MARTIN	404
Chapitre unique	404
TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON	405
Chapitre II : La circulation aérienne	405
Chapitre III : Les aérodromes	405
Chapitre IV : Le transport aérien	406
Chapitre V : Le personnel navigant	406
TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE	407
Chapitre 1er : L'aéronef	407
Chapitre II : La circulation aérienne	407
Chapitre III : Les aérodromes	407
Chapitre IV : Le transport aérien	409
Chapitre V : Le personnel navigant	409
TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE	409
Chapitre 1er : L'aéronef	409
Chapitre II : La circulation aérienne	410
Chapitre III : Les aérodromes	410
Chapitre IV : Le transport aérien	412
Chapitre V : Le personnel navigant	412
TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA	412
Chapitre 1er : L'aéronef	412
Chapitre II : La circulation aérienne	412
Chapitre III : Les aérodromes	413
Chapitre IV : Le transport aérien	415
Chapitre V : Le personnel navigant	415
Chapitre VI : La formation aéronautique	415
TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES	416
Chapitre 1er : L'aéronef	416
Chapitre II : La circulation aérienne	416
PARTIE REGLEMENTAIRE	417
QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL	417
LIVRE 1er : LE BATEAU	417
TITRE 1er : IDENTIFICATION DU BATEAU	417
Chapitre 1er : Immatriculation	417
Section 1 : Dispositions relatives à l'immatriculation	417
Section 2 : Dispositions relatives à l'enregistrement des bateaux de plaisance	419
Chapitre II : Jaugeage	420
Section unique : Dispositions générales	420

Chapitre III : Marques d'identification	421
Section 1 : Dispositions applicables aux bateaux immatriculés	421
Section 2 : Dispositions applicables aux bateaux enregistrés	421
TITRE II : RÉGIME DE PROPRIÉTÉ	421
Chapitre Ier : Droits réels	421
Chapitre II : Hypothèques et privilèges	422
Section 1 : Déclaration préalable des bateaux en construction aux fins d'hypothèque	422
Section 2 : Publicité des hypothèques	422
Section 3 : Purge des hypothèques	423
Chapitre III : Mesures conservatoires et exécution forcée	423
Section 1 : Mesures conservatoires	423
Section 2 : Exécution forcée	423
Sous-section 1 : Saisie et vente	424
Paragraphe 1 : La saisie	424
Paragraphe 2 : La vente	424
Sous-section 2 : Paiement et distribution du prix	425
Sous-section 3 : Dispositions spécifiques applicables aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle	426
Chapitre IV : Dispositions diverses	427
Section 1 : Obligations des greffiers des tribunaux de commerce	427
Section 2 : Rémunérations des greffiers des tribunaux de commerce	428
Section 3 : Dispositions spécifiques applicables aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle	428
TITRE IV : SANCTIONS PÉNALES	429
Chapitre Ier : Constatation des infractions	429
Chapitre II : Infractions relatives à l'identification du bateau	429
LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE	430
TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES	430
Chapitre Ier : Dispositions relatives au bateau	430
Section 1 : Dispositions communes	430
Section 2 : Dispositions spécifiques aux bateaux de plaisance et aux établissements flottants	431
Section 3 : Dispositions spécifiques aux bateaux stationnant et recevant du public	431
Chapitre II : Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage	432
Section 1 : Conducteur	432
Section 2 : Equipage	432
TITRE II : TITRES DE NAVIGATION	432
Chapitre unique	433
Section 1 : Types de titres de navigation	433
Section 2 : Dispositions applicables aux bateaux de commerce, aux engins flottants et aux établissements flottants	434
Sous-section 1 : Durée, prolongation, modification, retrait du titre de navigation	434
Sous-section 2 : Prescriptions techniques complémentaires ou allégées attestées par le titre de navigation	435
Sous-section 3 : Organismes de contrôle et commissions de visite intervenant dans la procédure de délivrance du titre de navigation	435
Sous-section 4 : Procédure de délivrance du titre de navigation pour les bateaux et engins flottants	436
Paragraphe 1 : Bateaux ou engins flottants neufs	436
Paragraphe 2 : Bateau ou engin flottant existant	437
Sous-section 5 : Dispositions applicables aux bateaux et engins flottants munis d'un titre de navigation	437
Paragraphe 1 : Renouvellement du titre de navigation	437
Paragraphe 2 : Modification ou réparation importante	438
Paragraphe 3 : Visite à sec et visite volontaire	438
Sous-section 6 : Dispositions applicables aux établissements flottants	438
Section 3 : Dispositions applicables aux bateaux de plaisance	439
Sous-section 1 : Dispositions applicables aux bateaux de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres ou dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes	439
Sous-section 2 : Dispositions applicables aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres et dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est inférieur à 100 mètres cubes	439
TITRE III : CERTIFICATS DE CAPACITÉ POUR LA CONDUITE DES BATEAUX	440
Chapitre unique	440
Section 1 : Bateaux de commerce	440
Sous-section 1 : Certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce	441
Sous-section 2 : Autres certificats de capacité et équivalence liée au permis plaisance	442
Sous-section 3 : Attestations pour la conduite au radar et la conduite de bateaux à passagers	443
Sous-section 4 : Equivalences	443
Section 2 : Engins flottants et navires	444
Section 3 : Bateaux de plaisance	444
TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE	445
Chapitre Ier : Règlements de police	445
Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure	445
Sous-section 1 : Dispositions générales	445
Paragraphe 1 : Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre	445
Paragraphe 7 : Transports spéciaux	445
Paragraphe 9 : Intervention des autorités chargées de la police de la navigation	445
Section 3 : Règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial	446
Chapitre II : Navigation des bateaux non motorisés	447
Section 1 : Conditions de signalisation des ouvrages	447
Section 2 : Etablissement de la liste des ouvrages nécessitant un aménagement adapté pour assurer la circulation sécurisée des engins nautiques non motorisés	449
TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER	449
Chapitre unique : Dispositions générales	449
TITRE VI : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LÉMAN	449
Chapitre Ier : Navigation du Rhin	449
Section 1 : Modalités d'application du règlement de visite des bateaux du Rhin	450
Sous-section 1 : Autorités compétentes pour l'application du règlement de visite des bateaux du Rhin	450
Sous-section 2 : Autres modalités d'application du règlement de visite des bateaux du Rhin	450
Section 2 : Modalités d'application du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	451

Section 3 : Modalités d'application du règlement de police pour la navigation du Rhin	451
TITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES	452
Chapitre Ier : Sanctions administratives	452
Chapitre II : Recherche et constatation des infractions	452
LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX	453
TITRE Ier : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	453
Chapitre Ier : Objet et missions	453
Chapitre II : Organisation administrative	454
Section 1 : Conseil d'administration	454
Sous-section 1 : Organisation	454
Sous-section 2 : Fonctionnement	455
Section 2 : Directeur général	456
Section 3 : Contrôle de l'Etat	457
Section 4 : Commissions territoriales	457
Chapitre III : Gestion financière, comptable et domaniale	457
Section 1 : Gestion financière et comptable	458
Section 2 : Gestion domaniale	459
Chapitre IV : Domaine confié à Voies navigables de France	460
Chapitre VI : Ressources de Voies navigables de France	461
Section 1 : Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques	461
Sous-section 1 : Dispositions générales	461
Sous-section 2 : Contrôle	462
Section 2 : Redevances domaniales et autres produits	463
TITRE II : LES PORTS FLUVIAUX	463
Chapitre Ier : Organisation	463
Section 1 : Voies ferrées des ports fluviaux	463
Section 2 : Police	463
Chapitre II : Port autonome de Paris	464
Section 1 : Nature et attributions	464
Section 2 : Organisation administrative	465
Sous-section 1 : Conseil d'administration	465
Paragraphe 1 : Organisation	465
Paragraphe 2 : Fonctionnement	467
Sous-section 2 : Directeur général	469
Sous-section 3 : Personnel	470
Section 3 : Gestion financière, comptable et domaniale	470
Sous-section 1 : Gestion financière et comptable	470
Sous-section 2 : Gestion domaniale	471
Section 4 : Contrôle de l'Etat	472
Section 5 : Domaine	472
Section 6 : Patrimoine	473
Section 7 : Ressources	473
Chapitre III : Droits de port	474
Section 1 : Ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et de la Moselle	474
Sous-section 1 : Dispositions générales	474
Sous-section 2 : Redevance sur le navire	475
Paragraphe 1 : Modalités de fixation	475
Paragraphe 2 : Réductions et exemptions de la redevance fluviale	477
Paragraphe 3 : Réductions et exemptions de la redevance maritime	478
Sous-section 3 : Redevance sur les marchandises	478
Sous-section 4 : Redevance sur les passagers	479
Section 2 : Ports du Rhin et de la Moselle	479
Sous-section 1 : Dispositions générales	479
Sous-section 2 : Droit de port	480
Paragraphe 1 : Redevance sur les marchandises	480
Paragraphe 2 : Redevance sur les passagers	481
Paragraphe 3 : Redevance sur le stationnement des bateaux et navires de commerce	481
Paragraphe 4 : Redevance d'équipement des ports de plaisance	481
LIVRE IV : LE TRANSPORT FLUVIAL	482
TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES	482
Chapitre Ier : Schéma de développement du transport fluvial	482
Section unique : Services d'information fluviale	482
Chapitre II : Péages fluviaux	483
Section unique : Péages fluviaux perçus sur le domaine confié à Voies navigables de France	483
Chapitre III : Cabotage fluvial	485
TITRE II : ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL	485
Chapitre Ier : Entreprises de transport fluvial de marchandises	485
TITRE III : BATELLERIE ARTISANALE	486
Chapitre Ier : Entreprises de la batellerie artisanale	486
Chapitre II : Chambre nationale de la batellerie artisanale	487
Section 1 : Objet et missions	487
Section 2 : Organisation administrative	487
Sous-section 1 : Le conseil d'administration	487
Paragraphe 1 : Organisation	487
Paragraphe 2 : Fonctionnement	488
Sous-section 2 : Le président	489
Section 3 : Gestion financière et comptable	489
Section 4 : Ressources de l'établissement	489
Section 5 : Contrôle de l'Etat	489
TITRE IV : COURTIERS DE FRET FLUVIAL	490
Chapitre unique	490
TITRE V : CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	491

Chapitre Ier : Le contrat de transport	491
Section 1 : Dispositions générales	491
Section 2 : Contrats types	492
Chapitre II : Contrats de sous-traitance	492
TITRE VI : CONTRÔLE ET DISPOSITIONS PÉNALES	492
Chapitre Ier : Contrôle	492
Chapitre II : Recherche, constatation et poursuite des infractions	493
Section 1 : Dispositions relatives aux péages fluviaux	493
Sous-section 1 : Péages fluviaux perçus au profit de Voies navigables de France	493
Sous-section 2 : Dispositions communes	493
Section 2 : Dispositions relatives au cabotage fluvial et à l'immobilisation des bateaux	494
Chapitre III : Sanctions pénales	494
TITRE VII : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS SUR LE RHIN ET LA MOSELLE	495
Chapitre Ier : Dispositions générales	495
Chapitre II : Sanctions pénales	495
Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions	495
Section 2 : Appréhension et saisie du bateau ou navire	495
Annexes au LIVRE IV	497
LIVRE V : PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE	516
TITRE Ier : RÉGIMES DE TRAVAIL	516
Chapitre Ier : Dispositions générales	516
Section 1 : Dispositions communes au personnel navigant et au personnel sédentaire	516
Section 2 : Personnel navigant	517
Sous-section 1 : Dispositions communes au personnel navigant	517
Sous-section 2 : Transport de marchandises	518
Paragraphe 1 : Modes d'exploitation	518
Paragraphe 2 : Bateaux exploités en relèves	518
Paragraphe 3 : Bateaux exploités en flotte classique	519
Sous-section 3 : Transport de personnes	519
Section 3 : Personnel sédentaire	520
LIVRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER	521
TITRE Ier : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER	521
Chapitre unique	521
TITRE II : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À MAYOTTE	521
Chapitre unique	521
TITRE III : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-BARTHÉLEMY	522
Chapitre unique	522
TITRE IV : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-MARTIN	522
Chapitre unique	522
TITRE V : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON	523
Chapitre unique	523
PARTIE RÉGLEMENTAIRE - Arrêtés	523
QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL	523
LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE	523
TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE	523
Chapitre Ier : Règlements de police	523
Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure	523
Sous-section 1 : Dispositions générales	523
Paragraphe 4 : Prescriptions temporaires	524
Paragraphe 7 : Transports spéciaux	524

TITRE IV : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT MARTIN**Chapitre unique**

[14641-1](#) ↔ *Les dispositions du titre Ier du livre III ne sont pas applicables à Saint-Martin.*

[14641-2](#) ↔ *Pour l'application du livre IV à Saint-Martin : 1° L'article L. 4412-1 n'est pas applicable ; 2° A l'article L. 4421-2, les mots : " tenu par Voies navigables de France " sont remplacés par les mots : " tenu par l'autorité compétente de l'Etat " ; 3° A l'article L. 4462-3, il est ajouté, après les mots : " au niveau national ", les mots : " ou au niveau local " ; 4° A l'article L. 4462-4, le 1° est supprimé ; 5° A l'article L. 4462-5, les mots : " le conseil d'administration de Voies navigables de France ou, par dérogation, son directeur général, " sont supprimés.*

TITRE V : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT PIERRE ET MIQUELON**Chapitre unique**

[14651-1](#) ↔ *Les dispositions de l'article L. 4271-2, du titre Ier du livre III et des articles L. 4413-1 et L. 4463-4 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

[14651-2](#) ↔ *Pour l'application du livre IV à Saint-Pierre-et-Miquelon : 1° L'article L. 4412-1 n'est pas applicable ; 2° A l'article L. 4421-2, les mots : " tenu par Voies navigables de France " sont remplacés par les mots : " tenu par l'autorité compétente de l'Etat " ; 3° A l'article L. 4462-3, il est ajouté, après les mots : " au niveau national ", les mots : " ou au niveau local " ; 4° A l'article L. 4462-4, le 1° est supprimé ; 5° A l'article L. 4462-5, les mots : " le conseil d'administration de Voies navigables de France ou, par dérogation, son directeur général, " sont supprimés.*

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

[15000-1](#) ↔ *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.*

[15000-2](#) ↔ *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.*

[15000-3](#) ↔ 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.

[15000-4](#) ↔ Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée.

[15000-5](#) ↔ 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.

[15000-6](#) ↔ 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

TITRE IER : STATUT DES NAVIRES

Chapitre Ier : Identification des navires

[15111-1](#) ↔ 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.

[15111-2](#) ↔ 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.

Le premier alinéa est également applicable aux personnes embarquées sur un navire ou 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 engin.

Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou de masquer ces marques lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

Le premier alinéa du présent article est également applicable aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

Lorsqu'il prononce des amendes en application du présent article à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité

ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

[L5111-3](#) ↔ *Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire ou du bateau, l'exploitant du navire ou du bateau ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou du bateau, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2.*

[L5111-4](#) ↔ *Sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1, ainsi que les agents des douanes.*

Chapitre II : Francisation

[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.*

[L5112-2](#) ↔ *Tous les navires battant pavillon français sont jaugeés à l'exception des navires de plaisance dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres. Les certificats de jauge sont délivrés par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Ils peuvent faire l'objet de mesures de retrait. Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération.*

Chapitre III : Construction des navires

Section 1 : Règles générales de construction

[L5113-1](#) ↔ *Les règles générales de construction destinées à assurer la sécurité, la sûreté, l'hygiène, la santé et la sécurité au travail 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

[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.*

[L5113-3](#) ↔ *Sauf convention contraire, le transfert de propriété n'intervient qu'à la date de la recette du navire, après essais.*

[L5113-4](#) ↔ *Le constructeur est garant des vices cachés du navire même si la recette est réalisée sans réserve de la part du client.*

[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.*

[I5113-6](#) ↔ *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

[I5114-1](#) ↔ *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.*

[I5114-2](#) ↔ *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.*

[I5114-3](#) ↔ *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.*

[I5114-4](#) ↔ *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.*

[I5114-5](#) ↔ *Les modalités d'application du présent chapitre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.*

Section 2 : Hypothèques maritimes

[I5114-6](#) ↔ *Les dispositions applicables aux hypothèques maritimes sont fixées par la section 7 du chapitre 1er du titre IX du code des douanes.*

Section 3 : Privilèges

[I5114-7](#) ↔ *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.*

[I5114-8](#) ↔ *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 des gens de mer et de toutes 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.

[I5114-9](#) ↔ *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.*

[I5114-10](#) ↔ *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.*

[I5114-11](#) ↔ *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.*

[I5114-12](#) ↔ *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.*

[I5114-13](#) ↔ *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.*

[I5114-14](#) ↔ *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.*

[I5114-15](#) ↔ *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.*

[I5114-16](#) ↔ *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.*

[I5114-17](#) ↔ *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.*

[I5114-18](#) ↔ *Les privilèges prévus par la présente section suivent le navire en quelque main qu'il passe.*

[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

[L5114-20](#) ⇔ *La saisie du navire est régie par les dispositions de la présente section.*

Sous-section 1 : Dispositions communes

[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

[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

[L5114-23](#) ⇔ *La saisie exécution d'un navire est précédée de la signification d'un commandement de payer.*

[L5114-24](#) ⇔ *La vente des biens saisis est ordonnée par un jugement, qui fixe la mise à prix et les conditions de la vente.*

[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.*

[L5114-26](#) ⇔ *L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.*

[L5114-27](#) ⇔ *Une fois le bien adjugé, les demandes en distraction sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de l'adjudication.*

[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.*

[15114-29](#) ↔ *Seuls sont admis à participer à la distribution du prix de la vente les créanciers ayant formé opposition.*

Section 5 : Copropriété

[15114-30](#) ↔ *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.*

[15114-31](#) ↔ *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.*

[15114-32](#) ↔ *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.*

[15114-33](#) ↔ *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.*

[15114-34](#) ↔ *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.*

[15114-35](#) ↔ *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.*

[15114-36](#) ↔ *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.*

[15114-37](#) ↔ *Le capitaine se conforme aux instructions des gérants.*

[15114-38](#) ↔ *Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.*

[15114-39](#) ↔ *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.*

[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.

[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.

[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.

[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.

[L5114-44](#) ↔ Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes prévues par les dispositions de la section 7 du chapitre 1er du titre IX du code des douanes.

[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.

[L5114-46](#) ↔ Le décès, l'incapacité ou la liquidation judiciaire d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

[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.

[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.

[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.

[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 ET OBLIGATIONS D'ASSURANCE

Chapitre 1er : Régime général de responsabilité

Section 1 : Dispositions générales

[L5121-1](#) ↔ Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sous réserve des dispositions spéciales fixées par le chapitre II du présent titre.

[L5121-2](#) ↔ Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrèteur, 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'affrèteur, 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

[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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

[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.

[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 2 000.

Section 3 : Mise en œuvre de la limitation de responsabilité

[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.

[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.

[I5121-8](#) ↔ *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.*

[I5121-9](#) ↔ *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.*

[I5121-10](#) ↔ *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°.*

[I5121-11](#) ↔ *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

[I5122-1](#) ↔ *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.*

[I5122-2](#) ↔ *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.

[I5122-3](#) ↔ 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.

[I5122-4](#) ↔ 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.

[I5122-5](#) ↔ 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.

[I5122-6](#) ↔ L'exploitant est tenu de maintenir une assurance ou d'offrir toute autre garantie financière couvrant sa responsabilité pour dommage nucléaire.

[I5122-7](#) ↔ 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.

[I5122-8](#) ↔ 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.

[I5122-9](#) ↔ 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.

[I5122-10](#) ↔ 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.

[I5122-11](#) ↔ 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.

[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. 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.

[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.

[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.

[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.

[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.

[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.

[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.

[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.

[I5122-20](#) ↔ *L'exploitant a un recours : 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.*

[I5122-21](#) ↔ *La personne qui a indemnisé les victimes dispose des droits de recours reconnus à l'exploitant par l'article L. 5122-20.*

[I5122-22](#) ↔ *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.*

[I5122-23](#) ↔ *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.*

[I5122-24](#) ↔ *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

[I5122-25](#) ↔ *Pour l'application de la présente section, les mots : "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.*

[I5122-26](#) ↔ *Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire, dans les conditions et limites fixées par la convention mentionnée à l'article L. 5122-25.*

[I5122-27](#) ↔ *Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds de limitation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.*

[I5122-28](#) ↔ *Après la constitution du fonds de limitation, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire, à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds de limitation et que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.*

[I5122-29](#) ↔ *Le fonds de limitation est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant des créances admises.*

Si, avant la répartition du fonds de limitation, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds de limitation.

[I5122-30](#) ↔ *Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.*

Chapitre III : Obligations d'assurance

Section 1 : Obligations d'assurance générales

[I5123-1](#) ↔ *Le propriétaire inscrit d'un navire ou toute autre personne, telle que l'affréteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire, souscrit une assurance ou une autre garantie financière, avec ou sans franchise, lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300. L'assurance ou la garantie couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Les renseignements devant figurer dans le certificat sont fixés par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas aux navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial d'Etat.*

Section 2 : Obligations d'assurance couvrant des risques particuliers

[I5123-2](#) ↔ *I. - Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1er de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, faite à Londres le 23 mars 2001, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.*

II. - Le transporteur qui assure effectivement tout ou partie d'un transport de passagers, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1er de la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son protocole fait à Londres le 1er novembre 2002, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention et du règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Ces obligations s'imposent à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention et au plus tard le 31 décembre 2012 si la convention n'est pas entrée en vigueur à cette date.

III. - Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière

satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.

5123-3 ↔ I. - La délivrance des certificats d'assurance des navires mentionnés à l'article L. 5123-2 peut être déléguée à des organismes agréés par l'autorité administrative, lorsqu'en application des instruments internationaux ou des textes européens pertinents ces certificats peuvent faire l'objet d'une délégation. Ces certificats sont alors délivrés pour le compte et sous la responsabilité de l'Etat. Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération par le délégataire.

Les attributions et conditions d'agrément de ces organismes sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

II. - (Abrogé)

5123-4 ↔ Une amende administrative d'un montant maximal de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application de l'article L. 5123-3, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application du premier alinéa, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Sanctions des obligations d'assurance

5123-5 ↔ Lorsqu'un navire ne dispose pas d'un certificat d'assurance conforme à l'article L. 5123-1, l'autorité administrative compétente peut, sans préjudice des mesures d'immobilisation ou d'ajournement de départ du navire qui peuvent être rendues nécessaires pour des motifs de sécurité, prendre une décision d'expulsion du navire. Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

5123-6 ↔ I. - Est puni de 45 000 € d'amende :

1° Le fait pour les personnes mentionnées à l'article L. 5123-1 de ne pas respecter les obligations prévues au même article ;

2° Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1er de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, faite à Londres le 23 mars 2001, de ne pas respecter les obligations prévues au I de l'article L. 5123-2 ;

3° Le fait pour le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1er de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son protocole fait à Londres le 1er novembre 2002, de ne pas respecter les obligations prévues au II de l'article L. 5123-2.

II. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende :

1° Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents mentionnés à l'article L. 5123-7 ;

2° Le fait de ne pas obtempérer à une injonction prononcée en application de l'article L. 5123-5 ou de faire obstacle à une mesure d'exécution forcée visant à ce que le navire quitte le port ;

3° *Le fait pour le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1er de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, de ne pas respecter les obligations prévues au III de l'article L. 5123-2.*

Section 4 : Constatation des infractions

L5123-7 ↔ *I. - Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 5123-6 :*

1° *Les administrateurs des affaires maritimes ;*

2° *Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;*

3° *Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;*

4° *Les agents de l'Etat habilités par le ministre chargé de la mer en qualité d'inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ;*

5° à 7° *(Abrogés)*

8° *Les agents des douanes.*

II. - Ont accès à bord de tout navire pour vérifier la présence des certificats prévus aux articles L. 5123-1 et L. 5123-2 les agents mentionnés au I.

L5123-8 ↔ *Les procès-verbaux de constatation d'infraction sont transmis dans les cinq jours qui suivent la constatation des faits au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie aux services intéressés. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.*

L5123-9 ↔ *Les infractions aux dispositions du présent chapitre 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.*

TITRE III : REPARATION DES ACCIDENTS DE NAVIGATION

Chapitre Ier : Abordage

Section 1 : Dispositions générales

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.*

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

[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.*

[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.*

[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

[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.*

[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

[L5132-1](#) ↔ *I. - Sans préjudice des dispositions du chapitre II du titre VI du livre II, sont applicables aux opérations d'assistance les dispositions du présent chapitre chaque fois qu'une action judiciaire ou arbitrale est introduite devant une juridiction ou une instance arbitrale française.*

Les dispositions du présent chapitre présentent un caractère supplétif, à l'exception de celles figurant aux articles L. 5132-2 et L. 5132-6 et de celles tendant à prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.

Elles sont susceptibles de s'appliquer, dans toutes les eaux, aux navires, bateaux et biens, à la condition que les opérations d'assistance répondent à l'une au moins des deux conditions suivantes :

1° Les opérations se déroulent, en tout ou partie, dans les eaux maritimes ;

2° Un navire est concerné soit comme assisté, soit comme assistant.

Pour l'application des dispositions du présent chapitre, tout engin flottant est assimilé, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux.

II. - Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires et bateaux de l'Etat ou à ceux affectés à un service public. Le III du présent article et le II de l'article L. 5132-7 ne sont pas applicables aux navires et bateaux de l'Etat.

III. - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire ou bateau assisté et le navire ou bateau assistant appartiennent au même propriétaire.

IV. - Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas lorsque est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

V. - Dans les dispositions des sections 2 à 4 ci-après, le terme : " navire " désigne le navire ou le bateau ou, conformément au dernier alinéa du I, tout engin flottant qui leur est assimilé.

[L5132-2](#) ↔ Le capitaine peut conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire peut conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

Section 2 : Rémunération de l'assistance

[L5132-3](#) ↔ I.-Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération au profit de la ou des personnes qui ont fourni une assistance. Sous réserve de l'article L. 5132-5, aucun paiement n'est dû en application du présent chapitre si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

II.-Les services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas ou n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à rémunération.

III.-Aucune rémunération n'est due pour des services rendus en vertu de contrats conclus avant que le danger ne survienne, à moins que les services rendus n'excèdent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale du contrat.

[L5132-4](#) ↔ I. - La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance et compte tenu des critères suivants, sans tenir compte de l'ordre dans lequel ils sont mentionnés :

1° La valeur du navire et des autres biens sauvés ;

2° L'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

3° L'étendue du succès obtenu par l'assistant ;

4° La nature et l'importance du danger ;

5° L'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines ;

6° Le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;

7° Le risque de responsabilité et les autres risques encourus par les assistants ou leur matériel ;

8° La promptitude des services rendus ;

9° La disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance ;

10° L'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

II. - Le paiement d'une rémunération fixée conformément au I doit être effectué par toutes les parties intéressées en proportion de la valeur respective du navire et des autres biens sauvés.

III. - Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

[L5132-5](#) ↔ I. - L'assistant qui a réalisé des opérations d'assistance à un navire qui, par lui-même ou du fait de sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir, en application de l'article L. 5132-3, une rémunération au moins égale à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article a droit de la part du propriétaire du navire à cette indemnité.

II. - Si, dans les circonstances mentionnées au I, l'assistant a prévenu ou limité des dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire du navire à l'assistant en vertu du I peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au I de l'article L. 5132-4, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, sans que l'augmentation totale représente plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

III. - Les dépenses de l'assistant prises en compte pour l'application du présent article comprennent les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux 8°, 9° et 10° du I de l'article L. 5132-4.

IV. - L'indemnité spéciale totale n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article L. 5132-3.

V. - Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de tout ou partie de l'indemnité spéciale due en application du présent article.

VI. - Les dispositions du présent article ne privent pas de ses droits de recours le propriétaire du navire.

[L5132-6](#) ↔ Un contrat ou certaines de ses clauses peuvent être annulés ou modifiés, si :

1° Le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables ; ou

2° Si le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

[L5132-7](#) ↔ I.-La répartition entre assistants de la rémunération se fait sur la base des critères mentionnés à l'article L. 5132-4.

II.-La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire assistant. Si l'assistance n'a pas été réalisée à partir d'un navire, la répartition s'opère selon la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

[L5132-8](#) ↔ Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Toutefois, le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

[15132-9](#) ↔ *I. - Toute action en paiement intentée en application du présent chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.*

II. - La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut, de la même façon, être à nouveau prolongé.

Section 3 : Conditions d'exécution des opérations d'assistance

[15132-10](#) ↔ *L'assistant a l'obligation :*

1° D'exécuter les opérations d'assistance avec le soin voulu ;

2° Lorsqu'il s'acquitte de l'obligation mentionnée à l'alinéa précédent, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

3° Chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants ;

4° D'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger ; le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

[15132-11](#) ↔ *Le capitaine, le propriétaire du navire et le propriétaire des autres biens en danger ont l'obligation :*

1° De coopérer pleinement avec l'assistant pendant les opérations d'assistance ;

2° Ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

3° Lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Section 4 : Responsabilité de l'assistant

[15132-12](#) ↔ *I. - La responsabilité de l'assistant, engagée à raison des dommages corporels ou matériels qui sont en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, telle que 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.*

II. - Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire mentionnée au chapitre 1er du titre II du présent livre.

[15132-13](#) ↔ *I. - 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. II. - Les limites de responsabilité de l'assistant agissant à partir d'un navire autre que celui auquel il fournit des services d'assistance sont calculées suivant les règles prévues pour le propriétaire de navire à l'article L. 5121-5. III. - 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 des services d'assistance sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 2000.*

Chapitre III : Avaries

Section 1 : Dispositions générales

[I5133-1](#) ↔ *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 connaissance, permettant au transporteur de se réserver d'autres dispositions que celles du présent chapitre, est réputée non écrite.*

[I5133-2](#) ↔ *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

[I5133-3](#) ↔ *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.*

[I5133-4](#) ↔ *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.*

[I5133-5](#) ↔ *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.*

[I5133-6](#) ↔ *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

[I5133-7](#) ↔ *Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués conformément aux dispositions de la présente section.*

[I5133-8](#) ↔ *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.*

[I5133-9](#) ↔ *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.*

[I5133-10](#) ↔ *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.*

[I5133-11](#) ↔ *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.*

[I5133-12](#) ↔ *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.*

[I5133-13](#) ↔ *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.*

[I5133-14](#) ↔ *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.*

[I5133-15](#) ↔ *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

[I5133-16](#) ↔ *Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.*

[I5133-17](#) ↔ *Toute action dérivant d'une avarie commune est prescrite par cinq ans à compter de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.*

[I5133-18](#) ↔ *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.*

[I5133-19](#) ↔ *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

15141-1 ↔ Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par les mots : "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.

15141-2-1 ↔ En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.

Lorsque le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'Etat ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai.

15141-2 ↔ 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 des droits du propriétaire

15141-3 ↔ Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa du même article L. 5141-2-1.

La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'Etat de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa publicité, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

La mise en demeure et la décision de déchéance font l'objet d'une publicité à l'initiative de l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.

[15141-3-1](#) ↗ Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'Etat dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

[15141-4](#) ↗ En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou, le cas échéant, faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la publicité de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

[15141-4-1](#) ↗ Les créances correspondant aux droits de port non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'Etat au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement.

Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés au premier alinéa du présent article, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'Etat dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

[15141-4-2](#) ↗ Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison

[15141-5](#) ↗ 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.

[15141-6](#) ↗ 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 à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance.

[15141-7](#) ↗ Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Epaves

[15142-1](#) ↗ 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

[I5142-2](#) ↔ 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.

[I5142-3](#) ↔ 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.

[I5142-4](#) ↔ Dans le cas où l'épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente prévues par les articles L. 5142-2 et L. 5142-3 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.

[I5142-5](#) ↔ 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.

[I5142-6](#) ↔ Les dispositions de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Section 2 : Dispositions pénales

[I5142-7](#) ↔ L'officier ou le fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, 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 le fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, 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 le fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, 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.

[I5142-8](#) ↔ 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

Chapitre unique

[15211-1](#) ↔ *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.*

[15211-2](#) ↔ *Dans les eaux territoriales, les sous-marins et autres engins submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.*

[15211-3](#) ↔ *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.*

[15211-4](#) ↔ *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.*

[15211-5](#) ↔ *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

[15221-1](#) ↔ *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

[15222-1](#) ↔ Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

- 1° Les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'Etat et les chefs de bord des aéronefs de l'Etat ;
- 2° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 3° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- 5° à 7° (Abrogés)
- 8° Le délégué à la mer et au littoral ;
- 9° Les inspecteurs de l'environnement et les agents publics commissionnés et assermentés des parcs nationaux, des parcs naturels marins et des réserves naturelles marines ;
- 10° Les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés ;
- 11° Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

[15222-2](#) ↔ Les procès-verbaux établis par les commandants des bâtiments de l'Etat sont transmis au directeur interrégional de la mer dans la circonscription duquel ils se trouvent.

Les procès-verbaux établis par les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 5222-1 et au 3° de l'article L. 5336-5 sont également transmis au directeur départemental des territoires et de la mer dans le ressort duquel a été commise l'infraction.

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

Chapitre III : Sanctions pénales

[15223-1](#) ↔ 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

[15231-1](#) ↔ 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.

[15231-2](#) ↔ 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

[I5232-1](#) ↔ Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins 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.

[I5232-2](#) ↔ 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 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.

[I5232-3](#) ↔ 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.

[I5232-4](#) ↔ Les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire.

Chapitre III : Permis de circulation

[I5233-1](#) ↔ 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

[I5234-1](#) ↔ 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

[I5235-1](#) ↔ 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

[I5236-1](#) ↔ 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

[I5241-1](#) ↔ 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 et exploitation des navires

[I5241-2](#) ↔ Les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire.

Le propriétaire ou l'exploitant du navire maintient le navire et ses équipements en conformité avec ces règles générales.

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

[I5241-3](#) ↔ 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.

[I5241-4](#) ↔ Les titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution sont délivrés par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. 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.

[I5241-4-1](#) ↔ I. - Une amende administrative d'un montant maximum de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative à l'encontre des sociétés de classification habilitées qui méconnaissent leurs obligations professionnelles de contrôle définies par voie réglementaire. En cas de réitération d'un manquement dans un délai de deux ans, le plafond de l'amende est doublé.

II. - Toutefois, lorsque les manquements constatés ont déjà donné lieu au prononcé d'une amende par la Commission européenne en application de l'article 6 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, le montant cumulé des deux amendes ne peut être supérieur au pourcentage du chiffre d'affaires mentionné au paragraphe 3 du même article.

III. - En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service, ou en cas de non-paiement d'une amende administrative prononcée en application des dispositions du I, l'autorité administrative peut suspendre ou retirer l'habilitation selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 bis : Autres titres et certificats

[I5241-4-2](#) ↔ Les autres titres ou certificats requis par les conventions internationales, notamment les certificats relatifs aux cargaisons mentionnées à l'article L. 5241-10-1, peuvent être délivrés par des organismes agréés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions de l'article L. 5241-4-1 sont applicables à ces organismes.

Section 3 ter : Contrôle par l'Etat du port

[I5241-4-3](#) ↔ Les navires battant pavillon d'un Etat étranger qui font escale dans un port ou un mouillage français sont susceptibles de faire l'objet d'inspections dans les conditions précisées par décret en Conseil d'Etat.

[I5241-4-4](#) ↔ Les frais liés aux inspections prévues par l'article L. 5241-4-3 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Section 4 : Refus d'accès au port et mesures d'immobilisations

[I5241-4-5](#) ↔ Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3, l'autorité administrative refuse l'accès aux ports :

1° A tout navire présentant un risque élevé pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou pour l'environnement, dans les cas fixés par décret en Conseil d'Etat ;

2° A tout navire ayant fait l'objet d'une décision d'expulsion en application de l'article L. 5123-5 ou d'une décision analogue prise par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, tant que le propriétaire ou exploitant du navire ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1.

[I5241-5](#) ↔ 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. L'autorité administrative peut également interdire ou ajourner le départ de tout navire n'ayant pas respecté, préalablement à son arrivée au port ou au mouillage, l'obligation de signalement aux autorités maritimes ou portuaires des informations relatives à la sécurité maritime dont le contenu est fixé par voie réglementaire, ou qui n'est pas équipé d'un dispositif permettant d'assurer la sécurité de l'accès à bord en vue d'une inspection.

Les frais engendrés par l'inspection d'un navire immobilisé ou dont le départ a été ajourné sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions et les modalités de cette interdiction ou cet ajournement de départ.

15241-6 ↔ L'exploitation d'un navire ou toute opération connexe présentant un risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers ou de l'équipage, pour les autres navires, ou pour l'environnement peut être limitée ou interdite par l'autorité administrative, après réalisation d'une étude de conformité ou d'une visite.

Elle peut dans les mêmes conditions être arrêtée d'urgence, en cas de risque manifeste et imminent.

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 1er du livre VII de la première partie.

Section 5 : Visites et inspections des navires

15241-7 ↔ Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des fonctionnaires et personnes ayant libre accès à bord pour procéder aux visites et inspections prévues par les dispositions du présent chapitre ou y participer.

15241-7-1 ↔ Pour l'exercice de leurs missions, les fonctionnaires et personnes chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires.

15241-8 ↔ Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre relative aux visites et inspections des navires sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Section 6 : Mesures de prévention de la pollution

15241-9 ↔ 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 1er du livre II du code de l'environnement.

15241-10 ↔ 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 1er du livre II du code de l'environnement.

Section 6 bis : Cargaisons

15241-10-1 ↔ Les marchandises dangereuses, les substances nuisibles ainsi que les autres cargaisons ne peuvent être proposées au chargement à bord d'un navire par le chargeur ou acceptées à bord par le transporteur, si les règles de sécurité ou de prévention de la pollution relatives à ces cargaisons fixées par voie réglementaire ne sont pas respectées.

15241-10-2 ↔ Les certificats relatifs aux cargaisons peuvent être suspendus ou retirés, pour des motifs liés à la sécurité du transport ou à la prévention de la pollution.

Section 7 : Sanctions pénales

[I5241-11](#) ↔ *Est puni de 75 000 € d'amende le fait, pour tout propriétaire ou exploitant, de faire naviguer ou tenter de faire naviguer un navire soumis à la convention internationale sur les lignes de charges, faite à Londres le 5 avril 1966, qui ne dispose pas de marques de franc-bord ou dont les lignes de charge appropriées, marquées sur le bordé, sont immergées pendant le voyage ou à l'arrivée.*

Le capitaine qui a commis l'une des infractions visées au premier alinéa est passible de la même peine que le propriétaire ou l'exploitant. Toutefois le maximum de l'amende est de 15 000 € s'il a reçu un ordre du propriétaire ou de l'exploitant.

La même peine est applicable aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, de classification, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de déclaration et de manutention qui enfreignent les règles mentionnées à l'article L. 5241-10-1.

[I5241-11-1](#) ↔ *Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait pour tout constructeur, capitaine, propriétaire ou exploitant d'un navire, d'installer sans autorisation des postes de couchage à l'avant du navire au-delà de la cloison d'abordage ou en dessous de la ligne de charge.*

[I5241-12](#) ↔ *Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait, pour l'exploitant 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 1 500 € s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'exploitant ou du propriétaire.

[I5241-13](#) ↔ *Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait, pour l'exploitant 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.

[I5241-14](#) ↔ *Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € 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 à l'article L. 5243-5 et les personnels des sociétés de classification habilitées et des organismes agréés mentionnés aux articles L. 5241-4 et L. 5241-4-2.*

[I5241-15](#) ↔ *Est puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait de vendre ou de proposer à la vente, d'installer ou de faire installer des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution ou d'autres équipements marins requis par la réglementation n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée. 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.*

[I5241-16](#) ↔ *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

Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime

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

[I5242-1](#) ↔ I. - Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans 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 ainsi que les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, édictés pour mettre en œuvre ces dispositifs de séparation de trafic ; 2° Les règles édictées par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatives :

- aux distances minimales de passage le long des côtes françaises ;
- à la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation définies à l'article L. 5331-1 ;
- à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, à la circulation dans 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.

L'amende est portée à 150 000 € lorsque l'infraction est commise par le capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite 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 chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français qui, en dehors des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règles mentionnées au 1° du I.

[I5242-2](#) ↔ I. - Est puni de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises :

1° Aux règlements pris par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatifs :

- a) Aux zones ou périodes d'interdiction de la navigation, du mouillage ou de certaines activités, édictés en vue d'assurer la sécurité de la navigation ou le maintien de l'ordre public en mer ;
- b) Aux obligations de signalement ou d'information, de veille de fréquences et de réponse aux appels ;
- c) Aux restrictions ou prescriptions particulières de navigation relatives au passage inoffensif, ou au transport de matières sensibles ;
- d) A la conduite à tenir en cas de découverte d'engins dangereux ;

2° Aux instructions particulières des préfets maritimes et aux ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, relatives à la sécurité de la navigation maritime ou au maintien de l'ordre public en mer.

II. - Est puni des mêmes peines le fait, en dehors des eaux territoriales, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français, de ne pas se conformer aux décrets pris pour l'instauration d'un contrôle naval, aux instructions particulières émanant des préfets maritimes ou d'une autorité consulaire ou aux ordres des agents des

centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, des commandants des bâtiments de l'Etat et des agents chargés de la police de la navigation, relatifs à la sécurité de la navigation maritime.

[I5242-2-1](#) ↔ Les peines prévues par les articles L. 5242-1 et L. 5242-2 peuvent être portées au triple si les infractions ont été commises en temps de guerre.

[I5242-3](#) ↔ I. - Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € 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 ;

3° A la veille visuelle et auditive à assurer en permanence avec tous les moyens disponibles et adaptés aux circonstances et aux conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation du risque d'abordage ;

4° Au maintien en permanence d'une vitesse de sécurité permettant de prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et de s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions existantes.

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.

[I5242-4](#) ↔ I. - Est puni de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € 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 ; 2° Soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu ; 3° Soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison ;

4° Soit des blessures n'ayant pas entraîné d'incapacité totale de travail ou d'une durée inférieure ou égale à trois mois pour une ou plusieurs personnes. II. - Les peines prévues par le I sont portées à deux ans d'emprisonnement et 30 000 € 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 ayant entraîné une incapacité totale de travail d'une durée supérieure à trois mois pour une ou plusieurs personnes. III. - Les peines prévues aux I et II sont portées à trois ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende si l'infraction a entraîné la mort pour une ou plusieurs personnes.

IV. - Les peines prévues aux I, II et III 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. V. - 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.

[I5242-5](#) ↔ 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.

[I5242-6](#) ↔ 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.

[I5242-6-1](#) ↔ Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'utiliser ou d'envoyer, en dehors de toute situation de danger, des signaux internationaux de détresse.

[I5242-6-2](#) ↔ Le fait pour une personne embarquée sur un navire étranger de pratiquer la navigation dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises, alors qu'elle fait l'objet d'une interdiction temporaire ou définitive d'y naviguer, est puni d'une amende de 3 750 €.

[I5242-6-3](#) ↔ En dehors du cas prévu par l'article L. 321-5 du code de justice militaire pour l'armée de mer, le fait pour un capitaine en mer de ne pas obéir à l'appel d'un navire de guerre français et de le contraindre à faire usage de la force est puni de deux ans d'emprisonnement.

[I5242-6-4](#) ↔ Est passible des peines prévues aux articles L. 5242-1 à L. 5242-4 et à l'article L. 5242-6 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

[I5242-6-5](#) ↔ Lorsqu'il prononce des amendes en application des articles L. 5242-1 à L. 5242-4 ou L. 5242-6 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

[I5242-6-6](#) ↔ Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

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

[I5242-7](#) ↔ 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.

[I5242-8](#) ↔ 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.

[I5242-9](#) ↔ Est puni de 75 000 € 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.

[I5242-10](#) ↔ Est puni de 75 000 € 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.

[I5242-11](#) ↔ Est puni de 75 000 € 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.

[I5242-12](#) ↔ 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.

[I5242-13](#) ↔ 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

[I5242-14](#) ↔ 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.

15242-15 ↔ 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

15242-17 ↔ 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.

15242-18 ↔ 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'Etat ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5, selon le cas peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire.

Section 3 : Protection des câbles sous-marins

15242-19 ↔ 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

15242-20 ↔ 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.

Section 5 : Dommages aux installations de signalisation maritime ou d'aide à la navigation

15242-21 ↔ Sans préjudice des sanctions pénales encourues, tout dommage causé à une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française constitue une contravention de grande voirie, réprimée par une amende d'un montant de 3 750 €.

15242-22 ↔ Le fait de ne pas déclarer la destruction, le déplacement ou la dégradation d'une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

[I5242-23](#) ↔ *Sans préjudice de l'obligation de réparation du dommage causé, le fait de détruire, déplacer, abattre ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française, ou de porter atteinte au bon fonctionnement d'une telle installation, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende.*

[I5242-24](#) ↔ *Les procès-verbaux de constatation d'infraction sont transmis dans les cinq jours qui suivent la constatation des faits au procureur de la République par l'agent verbalisateur qui en adresse en même temps copie au directeur interrégional de la mer dont relève le lieu de l'infraction. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.*

Chapitre III : Constatation des infractions

Section 1 : Dispositions générales

[I5243-1](#) ↔ *Outre les officiers et agents de police judiciaire, 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 fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;*

4° *(Abrogé)*

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.

[I5243-2](#) ↔ *Les fonctionnaires de catégories B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la 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.*

[I5243-2-1](#) ↔ *Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes habilités par le ministre chargé de la mer peuvent rechercher et constater les infractions réprimées par les dispositions du présent titre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application dans leur domaine de compétence.*

[I5243-2-2](#) ↔ *Les commandants des bâtiments de l'Etat, les fonctionnaires de catégories B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents mentionnés au 3° de l'article L. 5336-5 sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues par les articles L. 5242-21 à L. 5242-23 ou par les dispositions réglementaires prises pour leur application.*

[I5243-2-3](#) ↔ *Les inspecteurs et les contrôleurs du travail sont habilités à rechercher et à constater les infractions réprimées par les dispositions du présent titre qui relèvent de leur domaine particulier de compétence.*

[I5243-2-4](#) ↔ *Les commandants des bâtiments de l'Etat sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues aux articles L. 5241-12 et L. 5241-13.*

[I5243-3](#) ↔ *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.*

[I5243-4](#) ↔ *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 recueillir tous renseignements et justifications nécessaires ou exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et en prendre copie.

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 de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène, de santé et de sécurité au travail. Les parties à usage d'habitation ne peuvent être visitées qu'entre six heures et vingt et une heures, avec l'assentiment de l'occupant ou, à défaut, en présence d'un officier de police agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale relatives aux perquisitions, visites domiciliaires et saisies des pièces à conviction. Cet assentiment doit faire l'objet d'une déclaration écrite de la main de l'intéressé ou si celui-ci ne sait écrire, il en est fait mention au procès-verbal, ainsi que de son assentiment.

Les officiers et agents mentionnés au premier alinéa du présent article peuvent procéder à la pose de scellés.

[I5243-5](#) ↔ *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, L. 5243-2, L. 5243-2-1, L. 5243-2-2, L. 5243-2-4, L. 5243-3 et L. 5243-4. Il peut s'opposer à ces opérations.*

En cas d'infraction aux dispositions des articles L. 5241-11 à L. 5241-15 et L. 5242-9 à L. 5242-12, il est immédiatement informé des constatations auxquelles elles ont donné lieu.

Les procès-verbaux lui sont transmis dans les meilleurs délais par l'agent verbalisateur qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur interrégional de la mer dont relève le lieu de l'infraction.

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

[I5243-6](#) ↔ *Les infractions aux dispositions visées aux articles L. 5241-11 à L. 5241-15 et L. 5242-9 à L. 5242-12 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

[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 fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;*

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

[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.*

[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.*

[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

[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.*

[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.*

[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.*

[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.*

[I5251-5](#) ↔ *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.*

[I5251-6](#) ↔ *Peuvent également accéder à bord des navires, pour la vérification du respect des dispositions de sûreté qui leur sont applicables : - les commandants et commandants ou officiers en second des bâtiments de l'Etat ; - les officiers de la marine nationale exerçant les fonctions relatives à la sûreté et à la protection d'éléments navals ; - les officiers ou agents publics spécialement commissionnés par le préfet de département ou le préfet maritime ; - les agents publics en charge de la sûreté désignés par le ministre chargé de la mer.*

Chapitre II : Sanctions administratives

[I5252-1](#) ↔ *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.*

[I5252-2](#) ↔ *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

[I5253-1](#) ↔ *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.*

[I5253-2](#) ↔ *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.*

[I5253-2-1](#) ↔ *Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour un membre d'équipage, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, de refuser d'obéir ou de résister à un ordre concernant le service, donné pour assurer la sûreté du navire et lorsque la non-exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables. Si ce membre d'équipage est un officier ou un maître, les peines prévues à l'alinéa précédent sont portées au double.*

[I5253-2-2](#) ↔ *Est puni de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 7 500 € le fait pour un officier, un maître ou tout autre membre d'équipage d'être absent irrégulièrement à bord, lorsqu'il est affecté à un poste de sûreté.*

[I5253-3](#) ↔ *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 II : Assistance

Section 1 : Obligation d'assistance

[15262-1](#) ↔ Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, bateaux et engins flottants mentionnés à l'article L. 5132-1.

[15262-2](#) ↔ 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.

[15262-3](#) ↔ 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

[15262-4](#) ↔ Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1, ainsi que les capitaines mentionnés au 11° du même article.

[15262-5](#) ↔ 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.

[15262-6](#) ↔ 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.

[15262-6-1](#) ↔ Est passible des peines prévues aux articles L. 5262-5 et L. 5262-6 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction

dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

[15262-6-2](#) ↔ Lorsqu'il prononce des amendes en application des articles L. 5262-5 ou L. 5262-6 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

[15262-7](#) ↔ Les dispositions des articles L. 5262-1, L. 5262-2, L. 5262-5, L. 5262-6 et L. 5262-6-2 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 ;

3° Aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

Chapitre III : Abordage, échouement et abandon

[15263-1](#) ↔ 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.

[15263-2](#) ↔ 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.

[15263-3](#) ↔ 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.

[15263-4](#) ↔ Est passible des peines prévues aux articles L. 5263-1 et L. 5263-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

[15263-5](#) ↔ Lorsqu'il prononce des amendes en application des articles L. 5263-1 ou L. 5263-2 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal

peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

[15263-6](#) ↔ *Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1.*

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

[15271-1](#) ↔ *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

[15272-1](#) ↔ *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.*

[15272-2](#) ↔ *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.*

[15272-3](#) ↔ *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.

Toutefois, par dérogation aux dispositions du présent article, les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peuvent exercer de façon temporaire et occasionnelle en France l'activité de formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures, sous réserve :

1° D'être légalement établis dans un de ces Etats pour y exercer cette activité ;

2° Lorsque ni l'activité ni la formation qui y conduit ne sont réglementées dans l'Etat, de l'avoir exercée pendant au moins deux ans dans cet Etat au cours des dix années qui précèdent la prestation en France. Cette condition n'est pas exigée si la formation conduisant à cette activité y est réglementée.

Lorsqu'un ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen effectue pour la première fois une prestation en France, il en informe au préalable l'autorité administrative par une déclaration qui donne lieu à une vérification de ses qualifications professionnelles.

Chapitre III : Sanctions pénales

15273-1 ↔ 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 ou n'ayant pas rempli l'obligation de déclaration préalable à une première prestation sur le territoire national.

Les personnes physiques coupables de l'une des infractions définies aux alinéas précédents encourent 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.

[15273-2](#) ↔ *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.*

[15273-3](#) ↔ *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.*

[15273-4](#) ↔ *Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1.*

TITRE VIII : L'ENQUÊTE NAUTIQUE

Chapitre unique

[15281-1](#) ↔ *Après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.*

[15281-2](#) ↔ *Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, à une enquête administrative, dite "enquête nautique", qui comporte l'établissement d'un rapport circonstancié sur les faits, en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d'urgence.*

Pour les besoins de l'enquête nautique, le directeur interrégional de la mer et les agents qu'il désigne à cet effet ont droit d'accéder à bord du navire, de procéder à sa visite, de recueillir tous renseignements et justifications nécessaires, d'exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.

Les modalités d'exécution de l'enquête nautique sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou de plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République territorialement compétent et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture.

LIVRE III : LES PORTS MARITIMES

TITRE IER : ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

Chapitre Ier : Dispositions communes

[I5311-1](#) ↔ 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.

[I5311-2](#) ↔ 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

[I5312-1](#) ↔ 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 ".

[I5312-2](#) ↔ 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.

[I5312-3](#) ↔ 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.

15312-4 ↔ *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.*

15312-5 ↔ *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

15312-6 ↔ *Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.*

Sous-section 1 : Conseil de surveillance

15312-7 ↔ *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.*

15312-8 ↔ *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

[I5312-9](#) ↔ *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.*

[I5312-10](#) ↔ *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

[I5312-11](#) ↔ *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

[I5312-12](#) ↔ *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

[I5312-13](#) ↔ *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.*

[I5312-14](#) ↔ *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.

Sous réserve des dispositions du présent article, ces groupements sont régis par le chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit.

Section 4 : Dispositions diverses

I5312-15 ↔ *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.*

I5312-16 ↔ *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.*

I5312-17 ↔ *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.*

I5312-18 ↔ *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

I5313-1 ↔ *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.*

[I5313-2](#) ↔ *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.*

[I5313-3](#) ↔ *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.*

[I5313-4](#) ↔ *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.*

[I5313-5](#) ↔ *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.*

[I5313-6](#) ↔ *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

[I5313-7](#) ↔ *L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur.*

[I5313-8](#) ↔ *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.

[I5313-9](#) ↔ 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.

[I5313-10](#) ↔ 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.

[I5313-11](#) ↔ 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.

[I5313-12](#) ↔ 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.

[I5313-13](#) ↔ 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

[I5314-1](#) ↔ 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.

[I5314-2](#) ↔ *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.*

[I5314-3](#) ↔ *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.*

[I5314-4](#) ↔ *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.

[I5314-5](#) ↔ *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.*

[I5314-6](#) ↔ *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.*

[I5314-7](#) ↔ *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.*

[I5314-8](#) ↔ *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.*

[I5314-9](#) ↔ *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.

[I5314-10](#) ↔ *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.*

[I5314-11](#) ↔ *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.*

[I5314-12](#) ↔ *Dans chaque port maritime relevant du présent chapitre, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière.*

TITRE II : DROITS DE PORT

Chapitre unique

[I5321-1](#) ↔ *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.*

[I5321-2](#) ↔ *L'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire.*

[I5321-3](#) ↔ *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.*

[I5321-4](#) ↔ *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

[I5331-1](#) ↔ *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

[I5331-2](#) ↔ 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.

[I5331-3](#) ↔ L'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté. L'autorité administrative enjoint s'il y a lieu à l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance. Elle peut également, s'il y a lieu, 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.

[I5331-4](#) ↔ 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

[I5331-5](#) ↔ 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 ;

4° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.

[I5331-6](#) ↔ 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 ;

5° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.

15331-7 ↔ *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.*

15331-8 ↔ *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.*

15331-9 ↔ *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.*

15331-10 ↔ *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

15331-11 ↔ *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.*

15331-12 ↔ *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

15331-13 ↔ *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.

[I5331-14](#) ↔ 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.

[I5331-15](#) ↔ 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.

[I5331-16](#) ↔ 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

[I5332-1](#) ↔ 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.

[I5332-2](#) ↔ 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.

[I5332-3](#) ↔ 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.

[I5332-4](#) ↔ 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.

[I5332-5](#) ↔ 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.

[I5332-6](#) ↔ 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°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, 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.

[I5332-7](#) ↔ 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 IV : Accueil des navires

Section 1 : Police du plan d'eau

[I5334-1](#) ↔ 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.

[I5334-2](#) ↔ 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.

[I5334-3](#) ↔ *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'affrètement 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.*

[I5334-4](#) ↔ *L'accès au port est interdit :*

1° A tout navire qui, présentant un risque pour la sécurité maritime, la sûreté maritime ou pour l'environnement, a fait l'objet d'une décision de refus d'accès par l'autorité administrative en application des dispositions du 1° de l'article L. 5241-4-5 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 ;

2° A tout navire ayant fait l'objet d'une décision de refus d'accès par l'autorité administrative en application des dispositions du 2° de l'article L. 5241-4-5 ou par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne, tant que le propriétaire ou l'exploitant ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1 ;

3° A tout navire dont le propriétaire ou l'exploitant ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1.

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 impérieuses, 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.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsqu'il est enjoint à l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance en application des dispositions de l'article L. 5331-3.

[I5334-5](#) ↔ *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 et formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes

Sous-section 1 : Suivi du trafic

[I5334-6](#) ↔ *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

[15334-7](#) ↔ 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.

[15334-8](#) ↔ 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.

[15334-9](#) ↔ 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.

[15334-10](#) ↔ 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.

[15334-11](#) ↔ 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. 171-8 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

15334-12 ↔ 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.

15334-13 ↔ 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 vracier, qui pourraient menacer la sécurité du navire et des opérations de chargement ou de déchargement.

Chapitre V : Conservation du domaine public

15335-1 ↔ 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.

15335-2 ↔ 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.

15335-3 ↔ 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.

[I5335-4](#) ↔ *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.*

[I5335-5](#) ↔ *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 fonctionnaire de catégorie C affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la 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

[I5336-1](#) ↔ *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

[I5336-2](#) ↔ *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.*

[I5336-3](#) ↔ *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.*

[I5336-4](#) ↔ *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.*

[I5336-5](#) ↔ *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 affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre 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.

[I5336-6](#) ↔ 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, au directeur interrégional de la mer et à l'autorité portuaire. Ces autorités font connaître leurs observations au procureur de la République.

[I5336-7](#) ↔ 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.

[I5336-8](#) ↔ 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.

[I5336-9](#) ↔ 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

[I5336-10](#) ↔ 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

[I5336-11](#) ↔ 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 vraciers

[I5336-12](#) ↔ 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.

[I5336-13](#) ↔ 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.

[I5336-14](#) ↔ 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

[I5336-15](#) ↔ 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.

[I5336-16](#) ↔ 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

[I5336-17](#) ↔ 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

15337-1 ↔ 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.

15337-2 ↔ 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.

15337-3 ↔ 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

15337-4 ↔ 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

15337-5 ↔ 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

[15338-1](#) ↔ *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

[15341-1](#) ↔ *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.*

[15341-2](#) ↔ *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.*

[15341-3](#) ↔ *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.*

[15341-4](#) ↔ *La rémunération du pilotage n'est pas due si le pilote ne s'est pas présenté.*

[15341-5](#) ↔ *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.*

[15341-6](#) ↔ *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

[15341-7](#) ↔ *Le matériel du pilotage est la propriété des pilotes. Un syndicat professionnel de pilotes peut exploiter le matériel de pilotage dans le cadre d'une station.*

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

15341-8 ↔ 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.

15341-9 ↔ 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.

15341-10 ↔ 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

15341-11 ↔ 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.

15341-12 ↔ 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.

15341-13 ↔ Le pilote fournit un cautionnement.

15341-14 ↔ 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 sa faute est d'avoir, volontairement et dans une intention criminelle, échoué, perdu ou détruit un navire par quelque moyen que ce soit.

15341-15 ↔ 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.

[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.*

[L5341-17](#) ↔ *L'action née à l'occasion du pilotage se prescrit par deux ans après achèvement des opérations de pilotage.*

[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

[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.*

[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.*

Section 2 : Le remorquage en haute mer

[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.*

[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.*

[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

[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.*

[I5343-2](#) ↔ 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.

[I5343-3](#) ↔ 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.

[I5343-4](#) ↔ 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.

[I5343-5](#) ↔ 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.

[I5343-6](#) ↔ 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.

[I5343-7](#) ↔ 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

[I5343-8](#) ↔ 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

[15343-9](#) ↔ 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.

[15343-10](#) ↔ 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.

[15343-11](#) ↔ 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.

[15343-12](#) ↔ 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.

[15343-13](#) ↔ 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.

[15343-14](#) ↔ 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

[I5343-15](#) ↔ *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 %.*

[I5343-16](#) ↔ *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.*

[I5343-17](#) ↔ *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

[I5343-18](#) ↔ *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.*

[I5343-19](#) ↔ *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.*

[I5343-20](#) ↔ *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

[I5343-21](#) ↔ 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.

[I5343-22](#) ↔ 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

[I5343-23](#) ↔ 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

[I5344-1](#) ↔ 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.

[I5344-2](#) ↔ 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.

[I5344-3](#) ↔ 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.

[I5344-4](#) ↔ 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

[I5344-5](#) ⇨ 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. 5341-2 ;

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.

[I5344-6](#) ⇨ 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.

[I5344-7](#) ⇨ 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.

[I5344-8](#) ⇨ 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

[I5351-1](#) ⇨ Pour l'application des dispositions du présent titre, l'autorité portuaire est celle définie par l'article L. 5331-5.

[I5351-2](#) ⇨ 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.

[I5351-3](#) ⇨ 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.

[I5351-4](#) ⇨ 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.

[I5351-5](#) ⇨ Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires font partie du domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

Chapitre II : Utilisation et contrôle

[15352-1](#) ↔ *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.*

[15352-2](#) ↔ *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.*

[15352-3](#) ↔ *Le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port. 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.*

[15352-4](#) ↔ *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.*

[15352-5](#) ↔ *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

[15411-1](#) ↔ *L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.*

[15411-2](#) ↔ *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'affréteur 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

[15412-1](#) ↔ *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

[I5412-2](#) ↔ *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'affréteur. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.*

[I5412-3](#) ↔ *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.*

[I5412-4](#) ↔ *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.*

[I5412-5](#) ↔ *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.*

[I5412-6](#) ↔ *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.*

[I5412-7](#) ↔ *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.*

[I5412-8](#) ↔ *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

[I5413-1](#) ↔ *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.*

[I5413-2](#) ↔ *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

[I5413-3](#) ↔ *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.*

[15413-4](#) ↔ *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

[15413-5](#) ↔ *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

[15420-1](#) ↔ *Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports régis par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.*

Section 1 : Le contrat de passage

[15421-1](#) ↔ *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

[15421-2](#) ↔ *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.*

[15421-3](#) ↔ *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.*

[15421-4](#) ↔ *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.*

[15421-5](#) ↔ *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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

[I5421-6](#) ↔ L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.

[I5421-7](#) ↔ 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.

[I5421-8](#) ↔ 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

[I5421-9](#) ↔ Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

[I5421-10](#) ↔ 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.

[I5421-11](#) ↔ 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.

[I5421-12](#) ↔ Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

Section 4 : Droits et obligations des passagers

[I5421-13](#) ↔ I. - Sont passibles d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 3 000 € pour une personne physique et 15 000 € pour une personne morale les manquements à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 8, paragraphes 2 à 5, aux articles 9 à 14, à l'article 15, paragraphes 2 et 4, et aux articles 16 à 19 et 22 à 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 24 novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 qui ont été constatés dans les conditions prévues au III de l'article L. 141-1 du code de la consommation. II. - Sont passibles d'une amende administrative dont le montant ne peut excéder 9 000 € pour une personne physique et 45 000 € pour une personne morale les manquements à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 7 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 24 novembre 2010, précité qui ont été constatés dans les conditions prévues au III du même article L. 141-1. III. - L'autorité administrative chargée de la concurrence et de la consommation est l'autorité compétente pour prononcer, dans les conditions prévues à l'article L. 141-1-2 du code de la consommation, les amendes administratives mentionnées aux I et II du présent article.

Chapitre II : Le transport de marchandises

Section 1 : Le contrat de transport

[I5422-1](#) ↔ *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.*

[I5422-2](#) ↔ *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

[I5422-3](#) ↔ *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.*

[I5422-4](#) ↔ *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.*

[I5422-5](#) ↔ *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

[I5422-6](#) ↔ *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° Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.*

[I5422-7](#) ↔ *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.*

[I5422-8](#) ↔ *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.*

[I5422-9](#) ↔ 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.

[I5422-10](#) ↔ Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

[I5422-11](#) ↔ Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

Section 4 : La responsabilité du transporteur

[I5422-12](#) ↔ 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°.

[I5422-13](#) ↔ 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 connaissance, 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.

[I5422-14](#) ↔ 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 connaissance 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.

[I5422-15](#) ↔ 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.

[I5422-16](#) ↔ 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.

[I5422-17](#) ↔ 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.

[I5422-18](#) ↔ 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

[I5422-19](#) ↔ 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.

[I5422-20](#) ↔ 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.

[I5422-21](#) ↔ 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.

[I5422-22](#) ↔ 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.

[I5422-23](#) ↔ 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.

[I5422-24](#) ↔ *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.*

[I5422-25](#) ↔ *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

[I5422-26](#) ↔ *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

[I5423-1](#) ↔ *Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur. Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.*

[I5423-2](#) ↔ *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.*

[I5423-3](#) ↔ *Le frèteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.*

[I5423-4](#) ↔ *Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.*

[I5423-5](#) ↔ *L'affrèteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.*

[I5423-6](#) ↔ *Le sous-affrètement laisse l'affrèteur tenu envers le frèteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.*

[I5423-7](#) ↔ *Le frèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, peut agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret encore dû par celui-ci. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frèteur et le sous-affrèteur.*

Section 2 : L'affrètement coque nue

15423-8 ⇨ *Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affrèteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini.*

15423-9 ⇨ *L'affrèteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.*

Section 3 : L'affrètement à temps

15423-10 ⇨ *Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire armé, pour un temps défini.*

15423-11 ⇨ *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.*

15423-12 ⇨ *L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.*

Section 4 : L'affrètement au voyage

15423-13 ⇨ *Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affrèteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.*

15423-14 ⇨ *Le fréteur 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 fréteur, 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

15424-1 ⇨ *Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.*

Section 2 : Vente au départ

15424-2 ⇨ *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.*

15424-3 ⇨ *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.*

15424-4 ⇨ *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.*

[I5424-5](#) ⇨ *Toute clause " franco à bord " oblige le vendeur à livrer à bord du navire.*

Section 3 : Vente à l'arrivée

[I5424-6](#) ⇨ *La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.*

[I5424-7](#) ⇨ *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.*

[I5424-8](#) ⇨ *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"

[I5424-9](#) ⇨ *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.*

[I5424-10](#) ⇨ *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.*

[I5424-11](#) ⇨ *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

[I5425-1](#) ⇨ *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

[I5431-1](#) ⇨ *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.*

[I5431-2](#) ↔ *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.*

[I5431-3](#) ↔ *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.*

[I5431-4](#) ↔ *Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à la Corse, sans préjudice des dispositions fixées par les articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales.*

Chapitre II : Transports réservés

[I5432-1](#) ↔ *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

[I5433-1](#) ↔ *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

[I5434-1](#) ↔ *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 ET DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : Définitions

[I5511-1](#) ↔ Pour l'application du présent livre, est considéré comme :

1° "Armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. Est également considéré comme armateur, pour l'application du présent titre et des titres II à IV du présent livre, le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches ;

2° "Entreprise d'armement maritime" : tout employeur de salariés exerçant la profession de marin ;

3° "Marins" : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ;

4° "Gens de mer" : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit.

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les catégories de personnels ne relevant pas, selon le cas, du 3° ou du 4°, en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement.

[I5511-2](#) ↔ Le terme " bord " désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

[I5511-3](#) ↔ 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.

[I5511-4](#) ↔ 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.

[I5511-5](#) ↔ 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.

Chapitre II : Documents professionnels

[I5512-1](#) ↔ I. - Tout marin remplissant les conditions requises pour exercer à bord d'un navire et qui en fait la demande reçoit une pièce d'identité des gens de mer s'il remplit l'une des conditions suivantes :

1° Etre de nationalité française ; ou

2° Etre résident en France et :

a) Soit être ressortissant 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 ;

b) Soit être ressortissant d'un Etat autre que ceux mentionnés au a et titulaire d'une carte de résident ou d'un titre équivalent, en application d'une convention ou d'un accord international.

II. - Pour obtenir cette pièce d'identité des gens de mer, les intéressés s'identifient auprès de l'autorité administrative compétente et sont enregistrés dans un traitement automatisé de données.

[I5512-2](#) ↔ I.-La durée de validité de la pièce d'identité des gens de mer est fixée à cinq ans, renouvelable une fois.

II.-L'armateur ne peut détenir de pièce d'identité des gens de mer employés ou travaillant à bord. Le capitaine ne peut détenir d'autre pièce d'identité des gens de mer employés ou travaillant à bord que la sienne.

III.-Par dérogation au II, les gens de mer, qui le sollicitent par voie écrite, peuvent confier au capitaine leur pièce d'identité des gens de mer ainsi que tout autre document.

IV.-Le capitaine restitue sans délai, dans le cas prévu à l'article L. 5542-31 ou à la demande des gens de mer, tout document confié dans les conditions du III du présent article.

[I5512-3](#) ↔ Le titulaire d'une pièce d'identité des gens de mer valide et authentique, répondant aux prescriptions de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, de l'Organisation internationale du travail, est reconnu comme appartenant à la catégorie des gens de mer par toutes autorités compétentes au vu de la présentation de ce document et de l'inscription sur la liste d'équipage, pour l'entrée sur le territoire national liée à l'exercice de sa profession, notamment pour :

1° Les permissions de descente à terre ;

2° Les transits et transferts, en sus d'un passeport, s'il est requis, revêtu le cas échéant d'un visa.

[I5512-4](#) ↔ Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent chapitre, notamment :

1° Les données biométriques du titulaire ;

2° Un numéro d'identification personnel ;

3° Les délais de délivrance de la pièce d'identité des gens de mer ;

4° Les frais à acquitter pour son obtention ;

5° Les voies et délais de recours en cas de refus, suspension ou retrait ;

6° Le modèle du document et les informations y figurant ;

7° Le droit d'accès des titulaires aux informations à caractère personnel ;

8° Les conditions de contrôle des titulaires des pièces d'identité des gens de mer ;

9° Les mesures de conservation et de sécurité du traitement mentionné au II de l'article L. 5512-1.

Chapitre III : Langue de travail à bord

[I5513-1](#) ↔ L'armateur s'assure d'une bonne communication orale entre les marins, en toutes circonstances, et fixe à cet effet la langue obligatoire de travail la plus appropriée à bord du navire.

15513-2 ↔ *A bord des navires effectuant des voyages internationaux, la documentation technique relative à la construction, à l'entretien, au fonctionnement, à la sécurité et à la sûreté des navires est disponible dans une langue correspondant à sa version originale. Elle est dispensée de traduction dans une autre langue, sauf si l'armateur ou le capitaine estime nécessaire une traduction dans la langue de travail à bord de tout ou partie de ces documents.*

Chapitre IV : Certification sociale des navires

Section 1 : Voyages internationaux

15514-1 ↔ *I. - Pour prendre la mer, tout navire jaugeant 500 ou plus et effectuant des voyages internationaux, à l'exception des navires traditionnels ou de ceux armés par une personne publique n'effectuant pas d'activité commerciale, est doté d'un certificat de travail maritime en cours de validité.*

II. - Le certificat mentionné au I atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes aux dispositions de l'Etat du pavillon mettant en œuvre la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail.

III. - Ce certificat est délivré par l'autorité administrative compétente pour une durée de validité qui n'excède pas cinq ans et fait l'objet, au cours de cette période, d'une visite de contrôle.

IV. - Ce certificat est tenu à la disposition de toutes autorités compétentes de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui en font la demande.

15514-2 ↔ *Un décret détermine les conditions d'application de la présente section, notamment :*

1° Les conditions de la certification des navires, à titre provisoire et pour une durée normale, leurs inspections à cet effet, ainsi que les points à certifier et les modalités de délivrance du certificat ;

2° La forme et le contenu du certificat ;

3° Les conditions de retrait du certificat ;

4° Les conditions de communication aux tiers du certificat.

Section 2 : Pêche

15514-3 ↔ *I. - Pour prendre la mer, tout navire de pêche qui effectue plus de trois jours à la mer et qui soit est d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, soit navigue habituellement à plus de 200 milles des côtes est doté d'un document en cours de validité attestant sa conformité aux dispositions de l'Etat du pavillon mettant en œuvre la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail.*

II. - Un décret précise les conditions d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance du document, sa durée de validité ainsi que les conditions de son retrait.

TITRE II : L'EQUIPAGE**Chapitre Ier : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin**

[I5521-1](#) ↔ I. - Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions d'aptitude médicale.

II. - L'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire est contrôlée à titre gratuit par le service de santé des gens de mer.

III. - Par dérogation au II, l'aptitude médicale des gens de mer employés sur des navires ne battant pas pavillon français en escale dans un port français ou des gens de mer non résidents employés sur des navires battant pavillon français peut être contrôlée par des médecins agréés n'appartenant pas au service de santé des gens de mer mentionné au même II. Aucun frais en résultant ne peut être mis à la charge du marin par son employeur ou l'armateur.

IV. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les conditions d'application du présent article, notamment :

1° L'organisation du service de santé des gens de mer ;

2° Les conditions d'agrément des médecins mentionnés au III ;

3° Les normes d'aptitude médicale, selon les fonctions à bord ou les types de navigation ;

4° Les cas de dispense, la durée de validité du certificat d'aptitude médicale délivré à l'issue du contrôle d'aptitude médicale, sa forme ainsi que les voies et délais de recours en cas de refus de délivrance du certificat.

[I5521-2](#) ↔ I. - Nul ne peut exercer la profession de marin s'il ne satisfait aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'il est appelé à exercer à bord du navire.

II. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article, notamment :

1° Les qualifications requises, les conditions de délivrance des titres, leur durée de validité ainsi que les modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ;

2° 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, au besoin après des épreuves ou des vérifications complémentaires.

[I5521-2-1](#) ↔ Les gens de mer sont identifiés par l'autorité maritime et reçoivent un numéro national d'identification, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

[I5521-3](#) ↔ I. - A bord d'un navire battant pavillon français, l'accès aux fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance est subordonné à :

1° La possession de qualifications professionnelles ;

2° La vérification d'un niveau de connaissance de la langue française ;

3° La vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

II. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment les types de navigation ou de navire pour lesquels la présence à bord d'un officier chargé de la suppléance du capitaine n'est pas exigée.

15521-4 ↔ *Nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire s'il ne satisfait à des conditions de moralité et si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions.*

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article.

Chapitre II : Effectifs, veille et nationalité

15522-1 ↔ *L'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 séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, 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.*

15522-2 ↔ *I. - Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos.*

II. - La fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application.

III. - Un décret précise les conventions internationales pertinentes applicables au titre du présent article ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire.

15522-3 ↔ *I. - Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui en font la demande.*

II. - La sous-section 2 de la section 3 du chapitre 1er du titre II du livre II de la première partie du code du travail n'est pas applicable à bord des navires.

III. - Les caractéristiques de la liste d'équipage et les modalités de tenue par le capitaine du navire, en fonction du type de navire, sont fixées par décret.

15522-4 ↔ *Une veille visuelle et auditive appropriée, adaptée en toutes circonstances, est assurée en permanence à bord du navire en vue de prévenir tout risque d'accident maritime.*

Chapitre III : Dispositions pénales

Section 1 : Recherche et constatation des infractions

[I5523-1](#) ↔ *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

[I5523-2](#) ↔ *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.*

[I5523-3](#) ↔ *Est passible des peines prévues à l'article L. 5523-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par cet article.*

[I5523-4](#) ↔ *Lorsqu'il prononce des amendes en application de l'article L. 5523-2 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.*

[I5523-5](#) ↔ *Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende l'armateur ou le capitaine qui font naviguer un navire avec un équipage sans être muni de la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2 ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit en application de ce même article.*

Ces peines sont portées à un an d'emprisonnement et à 6 000 € d'amende s'il s'agit d'un navire à passagers.

[I5523-6](#) ↔ *Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende :*

1° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord un membre de l'équipage ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale valide délivré dans les conditions de l'article L. 5521-1 ;

2° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord tous gens de mer autres que des membres de l'équipage ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale valide délivré dans les conditions du II de l'article L. 5549-1 ;

3° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord un membre de l'équipage ne disposant pas de titres de formation correspondant aux fonctions qu'il est amené à exercer à bord du navire conformes aux exigences de l'article L. 5521-2 ;

4° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord tous gens de mer autres que des membres de l'équipage ne justifiant pas des exigences de formation minimale mentionnée au III de l'article L. 5549-1.

Chapitre IV : Sanctions professionnelles

Section unique : Dispositions communes

[I5524-1](#) ↔ *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.*

[I5524-2](#) ↔ *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.*

[I5524-3](#) ↔ *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.*

[I5524-3-1](#) ↔ *Les sanctions disciplinaires applicables à un pilote lorsqu'il n'est pas en service à bord d'un navire sont les sanctions professionnelles des 1° et 2° de l'article L. 5524-2. La suspension de plus d'un mois et la révocation interviennent après avis du conseil de discipline prévu au même article.*

[I5524-4](#) ↔ *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

[I5531-1](#) ↔ *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.*

[I5531-2](#) ↔ *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.*

[I5531-3](#) ↔ *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

[I5531-4](#) ↔ 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.

[I5531-5](#) ↔ 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

[I5531-6](#) ↔ 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.

[I5531-7](#) ↔ 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.

[I5531-8](#) ↔ 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

[I5531-9](#) ↔ 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.

[I5531-10](#) ↔ 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.

Sous-section 3 : Manquements aux obligations professionnelles

[I5531-12](#) ↔ 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.

[I5531-13](#) ↔ 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.

[I5531-14](#) ↔ 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.

[I5531-14-1](#) ↔ Est passible des peines prévues à l'article L. 5531-14 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par cet article.

[I5531-14-2](#) ↔ Lorsqu'il prononce des amendes en application de l'article L. 5531-14 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

Sous-section 4 : Présence irrégulière à bord

[I5531-15](#) ↔ 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.

[I5531-16](#) ↔ 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.

[I5531-17](#) ↔ 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

[I5531-18](#) ↔ 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.

Section 4 : Consignation

15531-19 ↔ *Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée ; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.*

Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

La consignation peut être renouvelée, selon les mêmes modalités, jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation.

Chapitre II : Dispositions particulières aux personnels militaires

15532-1 ↔ *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.*

Chapitre III : Responsabilité de l'armateur

15533-1 ↔ *I. - L'armateur est responsable, à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles définies par le présent livre, indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs.*

II. - Toute clause prévue dans les contrats conclus entre un armateur et le ou les employeurs de gens de mer à bord d'un navire exploité par cet armateur, qui a pour effet de faire échec aux dispositions d'ordre public du présent article, est nulle.

III. - En cas de défaillance du ou des employeurs mentionnés au II, l'armateur assure les conséquences financières :

- 1° D'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement ;
- 2° Du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales liés aux périodes d'embarquement ;
- 3° Du rapatriement du marin.

I5533-2 ↔ Toute personne travaillant à bord d'un navire est tenue de justifier, sur demande du capitaine, de son identité, par tout moyen. Le capitaine peut exiger que les gens de mer lui présentent leurs documents professionnels.

I5533-3 ↔ L'armateur et, s'il y a lieu, tout employeur de gens de mer s'assurent que toute entité de recrutement ou de placement à laquelle ils ont recours pour armer le navire respecte les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du présent livre.

I5533-4 ↔ Un décret détermine les modalités d'application du présent chapitre.

Chapitre IV : Plaintes et réclamations des marins

I5534-1 ↔ Tout marin peut, directement ou par l'intermédiaire de ses représentants, à bord ou à terre, formuler des plaintes ou des réclamations relatives à toute question liée au respect des règles relatives à ses conditions d'emploi, de travail et de vie à bord, auprès soit de son supérieur ou du capitaine, soit de l'inspection du travail ou de toute autorité.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées.

I5534-2 ↔ I. - Aucun marin ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire pour avoir porté une réclamation ou déposé plainte, directement ou par l'intermédiaire de ses représentants, ou pour avoir assisté un marin dans l'exercice de ce droit.

II. - Toute disposition ou tout acte pris à l'encontre d'un marin en méconnaissance du I est nul.

TITRE IV : LE DROIT DU TRAVAIL

Chapitre Ier : Champ d'application

I5541-1 ↔ 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 dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre.

I5541-1-1 ↔ Les salariés autres que gens de mer, effectuant des travaux ou exerçant certaines activités définies par voie réglementaire dans les limites des eaux territoriales et intérieures françaises, en deçà des limites extérieures de la zone économique exclusive ou dans d'autres eaux en qualité de salariés d'entreprises françaises relèvent, pour les périodes d'exercice de leurs activités en mer, des articles L. 5544-2 à L. 5544-5, L. 5544-8, L. 5544-11, L. 5544-13, L. 5544-15, L. 5544-17 à L. 5544-20 et L. 5544-23-1, sous réserve des alinéas suivants :

1° Pour tenir compte de la continuité des activités exercées en mer, des contraintes portuaires ou de la sauvegarde du navire ou des installations et équipements en mer, un accord d'entreprise ou d'établissement peut organiser la répartition de la durée du travail sur une période de deux semaines de travail consécutives suivies de deux semaines de repos consécutives, sans préjudice de l'application de l'article L. 5544-15. L'accord prévoit les mesures mentionnées au 4° du III de l'article L. 5544-4 ;

2° Pour l'application de l'article L. 5544-13, sont également pris en compte les installations et équipements.

L'employeur des salariés mentionnés au premier alinéa du présent article, ou son représentant, exerce les responsabilités confiées au capitaine par les articles L. 5544-2, L. 5544-13 et L. 5544-20.

Les salariés exerçant les activités mentionnées au premier alinéa du présent article amenés à travailler à l'étranger bénéficient du droit au rapatriement prévu au présent livre et peuvent solliciter la délivrance de la pièce d'identité des gens de mer lorsqu'ils remplissent les conditions de nationalité ou de résidence exigées pour l'obtention de ce document.

Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret.

[I5541-1-2](#) ↗ Pour l'application des stipulations de la convention du travail maritime, 2006, et de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail aux personnes non-salariées relevant des 3° et 4° de l'article L. 5511-1, un décret en Conseil d'Etat précise, avec les adaptations nécessaires en raison de leur qualité de non-salariées, celles des dispositions du présent livre qui leur sont applicables.

[I5541-2](#) ↗ 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 d'engagement maritime

Sous-section 1 : Formation et contenu du contrat

[I5542-1](#) ↗ Tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire est un contrat d'engagement maritime.

Le contrat peut être 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.

[I5542-2](#) ↗ 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.

[I5542-3](#) ↔ I. - Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il comporte les clauses obligatoires propres à l'engagement maritime.

II. - Les clauses obligatoires du contrat d'engagement maritime mentionnées au I sont les suivantes :

- 1° Les nom et prénoms du marin, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ;
- 2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat ;
- 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;
- 4° Les fonctions qu'il exerce ;
- 5° Le montant des salaires et accessoires ;
- 6° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;
- 7° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;
- 8° Le droit du marin à un rapatriement ;
- 9° La référence aux conventions et accords collectifs applicables ;
- 10° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

III. - 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, le contrat précise en outre :

- 1° La répartition du produit des ventes ou des éléments du chiffre d'affaires considérés entre l'armement et les marins, ainsi que la part revenant au marin ;
- 2° Les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, des éléments comptables justifiant la rémunération perçue.

[I5542-4](#) ↔ 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 sept jours, sauf circonstances invoquées par le marin, pour motifs d'urgence ou humanitaires, qui sont de droit.

[I5542-5](#) ↔ I.-Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de le signer.

Il signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

II.-L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité administrative compétente.

III.-La transmission prévue au II du présent article dispense des formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-12 du code du travail.

[I5542-5-1](#) ↔ I. - Le capitaine détient une copie des contrats des marins employés à bord du navire.

II. - Le capitaine communique, sur demande, aux autorités administratives compétentes de l'Etat du pavillon ou de l'Etat du port tout contrat mentionné au I ainsi que toutes dispositions légales et conventionnelles qui régissent ce contrat.

[I5542-6](#) ↔ Le capitaine conserve à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales et conventionnelles qui régissent le contrat.

[I5542-6-1](#) ↔ *A bord des navires effectuant des voyages internationaux, le capitaine détient un exemplaire d'un contrat type, ainsi que les éléments des conventions et accords collectifs qui portent sur les matières contrôlées au titre des inspections par l'Etat du port, dans une ou plusieurs versions en langue étrangère, dont au moins une en anglais.*

Sous-section 2 : Le contrat à durée déterminée ou au voyage

[I5542-7](#) ↔ *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.*

[I5542-8](#) ↔ *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.*

[I5542-9](#) ↔ *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.*

[I5542-10](#) ↔ *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.*

[I5542-11](#) ↔ *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.*

[I5542-12](#) ↔ *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. 1243-8 du code du travail. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux contrats conclus dans les cas mentionnés à l'article L. 5542-14.*

[I5542-13](#) ↔ *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.*

[I5542-14](#) ↔ *Les dispositions des articles L. 5542-8, L. 5542-11 et L. 5542-13 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

[I5542-15](#) ↔ 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.

[I5542-16](#) ↔ 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.

[I5542-17](#) ↔ 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

[I5542-18](#) ↔ Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

Le montant de cette indemnité et les modalités de son versement sont déterminés par voie d'accord collectif de branche.

A défaut d'accord collectif applicable à un type de navires, un décret précise le montant de l'indemnité.

A la pêche maritime, un accord collectif de branche peut prévoir l'imputation sur les frais communs du navire de la charge qui résulte de la fourniture de nourriture ou du versement de l'indemnité de nourriture, lorsqu'il est fait usage du mode de rémunération mentionné au III 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.

[I5542-18-1](#) ↔ A bord de tout navire où les marins sont nourris par l'armateur, l'équipage comprend un cuisinier qualifié.

Un décret précise les conditions d'application du présent article, notamment le seuil à partir duquel la présence d'un cuisinier qualifié est exigée à plein temps.

[I5542-19](#) ↔ *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.*

[I5542-20](#) ↔ *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

[I5542-21](#) ↔ *Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement ou après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur.*

Le premier alinéa est applicable 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 au plus tard lorsqu'il quitte le service au cours duquel il a été blessé.

En cas de décès du marin, les frais funéraires, y compris le rapatriement du corps et de ses effets personnels, sont à la charge de l'employeur.

[I5542-21-1](#) ↔ *Tout accident du travail, lésion ou maladie professionnelle survenu à bord fait l'objet d'un enregistrement et d'une déclaration du capitaine.*

[I5542-22](#) ↔ *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.*

[I5542-23](#) ↔ *Tout marin blessé ou malade est hospitalisé au premier port touché, si son état le justifie, sur décision médicale, aux frais de l'employeur.*

[I5542-24](#) ↔ *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.*

[I5542-25](#) ↔ *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.*

[I5542-26](#) ↔ *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.*

[I5542-27](#) ↔ *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 rémunération globale qu'a perçue le marin, divisée par le nombre, selon le cas, de jours ou de mois pendant lequel il a été employé, dans la limite de l'équivalent de douze mois.*

[I5542-28](#) ↔ *Les dispositions des articles L. 5542-21 à L. 5542-27 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure résulte d'une faute intentionnelle du marin. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire soigner le marin. 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 est nourri jusqu'à son débarquement.*

Paragraphe 3 : Rapatriement

[I5542-29](#) ↔ *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.*

[I5542-30](#) ↔ *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.*

[I5542-31](#) ↔ *I.-Le rapatriement comprend :*

1° La restitution au marin de ses documents en application de l'article L. 5512-2 ;

2° 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 lieu de résidence du marin ;

d) Tout autre lieu convenu entre les parties ;

3° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à destination choisie.

II.-Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois, en cas de nécessité, le capitaine fait l'avance des frais de vêtements indispensables.

[L5542-32](#) ↔ *Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-33, les frais de rapatriement sont mis à la charge de l'employeur.*

Aucune avance ne peut être exigée du marin en vue de son rapatriement.

[L5542-32-1](#) ↔ *I. - L'armateur garantit la prise en charge ou le remboursement des frais de rapatriement et de soins des marins employés sur des navires effectuant des voyages internationaux ou sur des navires de pêche, dans les conditions prévues au présent chapitre.*

II. - L'armateur s'acquitte de l'obligation mentionnée au I au moyen d'une garantie financière, d'une assurance ou de tout autre dispositif équivalent.

III. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article, notamment pour tenir compte de son adaptation à la pêche.

[L5542-33](#) ↔ *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.*

[L5542-33-1](#) ↔ *I.-Dès que l'autorité administrative compétente a pris connaissance du manquement d'un armateur ou d'un employeur à ses obligations en matière de rapatriement, elle le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.*

II.-En l'absence de réponse ou en cas de manquement de l'armateur et de l'employeur à leurs obligations, le rapatriement est organisé et pris en charge par l'Etat.

L'autorité administrative compétente engage le recouvrement des frais avancés auprès de l'armateur et de l'employeur, au besoin en mettant en œuvre la procédure mentionnée à l'article L. 5542-33-2.

[L5542-33-2](#) ↔ *I.-Lorsque les autorités administratives compétentes sont intervenues en application du II de l'article L. 5542-33-1, elles peuvent solliciter la saisie conservatoire du navire dans les conditions de l'article L. 5114-22, en informant l'autorité portuaire.*

II.-L'autorité de l'Etat du pavillon d'un navire concerné par la mise en œuvre par cet Etat des stipulations de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail relatives au rapatriement des marins peut exercer dans un port national les prérogatives prévues au I, en liaison avec l'autorité maritime, en tenant compte des instruments internationaux sur la saisie conservatoire des navires en mer.

[L5542-33-3](#) ↔ *Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 5542-33-1 et L. 5542-33-2.*

Paragraphe 4 : Obligations du marin

[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.*

[I5542-35](#) ↔ *Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire et à la récupération de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.*

[I5542-36](#) ↔ *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

[I5542-37](#) ↔ *Un décret en Conseil d'Etat fixe, compte tenu des adaptations nécessaires : 1° (Abrogé) 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.*

[I5542-37-1](#) ↔ *Les modalités d'application à la femme marin enceinte du chapitre V du titre II du livre II de la première partie du code du travail, notamment en cas d'impossibilité d'être affectée temporairement dans un emploi à terre, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des adaptations nécessaires.*

Ce décret prévoit que la femme marin enceinte bénéficie d'une garantie de rémunération pendant la suspension du contrat d'engagement maritime en résultant, composée d'une allocation à la charge du régime de protection sociale des marins et d'une indemnité complémentaire à la charge de l'employeur.

Sous-section 5 : Rupture du contrat

Paragraphe 1 : Dispositions communes à tous les contrats

[I5542-38](#) ↔ *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.*

[I5542-39](#) ↔ *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.*

[I5542-39-1](#) ↔ *Un relevé de services est délivré au marin par l'employeur à tout moment, sur demande, et à la rupture du contrat d'engagement maritime. Il tient lieu de certificat de travail prévu à l'article L. 1234-19 du code du travail, dans des conditions précisées par décret.*

Paragraphe 2 : Contrat d'engagement maritime à durée indéterminée

1. Dispositions générales

[I5542-40](#) ↔ *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.*

[I5542-41](#) ↔ *Lorsqu'un marin, dont le contrat d'engagement maritime 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.*

[I5542-42](#) ↔ *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

[I5542-43](#) ↔ *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.*

[I5542-44](#) ↔ *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

[I5542-45](#) ↔ *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.*

Paragraphe 4 : Dispositions particulières au capitaine

[15542-47](#) ↔ *Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires et affréteurs.*

Section 2 : La résolution des litiges individuels

[15542-48](#) ↔ *Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail 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.*

Lors de la conciliation, lorsque le litige porte sur la rupture du contrat, l'employeur et le marin peuvent convenir, ou l'autorité compétente de l'Etat proposer, d'y mettre un terme par accord. Cet accord prévoit le versement par l'employeur au marin d'une indemnité forfaitaire, dans les conditions et selon le barème prévus aux deux premiers alinéas de l'article L. 1235-1 du code du travail.

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

Section 3 : Sanctions pénales

[15542-50](#) ↔ *Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour l'employeur, de ne pas procéder au rapatriement de gens de mer 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.*

[15542-51](#) ↔ *Est puni des peines sanctionnant le délit prévu par l'article L. 1254-2 du code du travail le fait pour l'employeur :*

1° De recruter tous gens de mer sans avoir établi ou sans leur avoir transmis dans le délai prévu à l'article L. 5542-5 du présent code un contrat de travail écrit ;

2° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues aux articles L. 5542-3 et L. 5542-4 ou comportant ces mentions volontairement inexactes ;

3° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat au voyage ne comportant pas, outre les mentions prévues aux articles L. 5542-3 et L. 5542-4, celles figurant à l'article L. 5542-9.

[15542-52](#) ↔ *Est puni des peines sanctionnant le délit prévu aux articles L. 1248-5 et L. 1248-10 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-8 du présent code relatives à la durée du contrat à durée déterminée, ou de renouveler le contrat de travail à durée déterminée en méconnaissance de ce même article.*

[15542-53](#) ↔ *Est puni des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-3 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-10 du présent code relatives à l'interdiction en matière de conclusion de contrat au voyage pour les gens de mer.*

[15542-54](#) ↔ *Est puni des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-11 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-11 du présent code relatives à la succession de contrats pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin. Le présent article est applicable aux gens de mer autres que marins en tant qu'il concerne le contrat au voyage.*

[15542-55](#) ↔ *Dans le cas où un contrat de travail à durée déterminée ou un contrat au voyage a été conclu au titre de l'article L. 5542-14, la méconnaissance des dispositions de cet article est punie*

des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-2 du code du travail. Le présent article est applicable aux gens de mer autres que marins en tant qu'il concerne le contrat au voyage.

[I5542-56](#) ↔ Est puni d'une amende de 3 750 € le fait, pour l'armateur, de méconnaître les dispositions du premier alinéa de l'article L. 5542-18, relatives au droit des gens de mer à la nourriture ou à une indemnité équivalente, et de l'article L. 5542-19, relatives aux objets de couchage.

En cas de récidive, la peine est portée à six mois d'emprisonnement et 7 500 € d'amende.

Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer concernés.

Chapitre III : Les relations collectives de travail

Section 1 : Négociation collective. - Conventions et accords collectifs de travail

[I5543-1](#) ↔ 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.

[I5543-1-1](#) ↔ I. - La Commission nationale de la négociation collective maritime est chargée, sans préjudice des missions confiées à la commission prévue à l'article L. 2271-1 du code du travail :

- 1° De proposer au ministre chargé des gens de mer toutes mesures de nature à faciliter le développement de la négociation collective dans le secteur maritime ;
- 2° D'émettre un avis sur les projets de loi, d'ordonnance et de décret relatifs aux règles générales portant sur les relations individuelles et collectives du travail des gens de mer ;
- 3° De donner un avis motivé aux ministres chargés des gens de mer et du travail sur l'extension et l'élargissement des conventions et accords collectifs relevant de sa compétence, ainsi que sur l'abrogation des arrêtés d'extension ou d'élargissement ;
- 4° De donner, à la demande d'au moins la moitié des membres de la commission d'interprétation compétente préalablement saisie, un avis sur l'interprétation des clauses d'une convention ou d'un accord collectif ;
- 5° De suivre l'évolution des salaires effectifs et des rémunérations minimales déterminées par les conventions et accords collectifs relevant de sa compétence ;
- 6° D'examiner le bilan annuel de la négociation collective dans le secteur maritime ;
- 7° De suivre annuellement l'application dans les conventions collectives relevant de sa compétence du principe "à travail égal, salaire égal", du principe de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et du principe d'égalité de traitement entre les salariés, ainsi que des mesures prises en faveur du droit au travail des personnes en situation de handicap, de constater les inégalités éventuellement persistantes et d'en analyser les causes. La Commission nationale de la négociation collective maritime a qualité pour faire au ministre chargé des gens de mer toute proposition pour promouvoir dans les faits et dans les textes ces principes d'égalité.

II. - La Commission nationale de la négociation collective maritime comprend des représentants de l'Etat, du Conseil d'Etat, ainsi que des représentants des organisations d'employeurs représentatives au niveau national et des organisations syndicales de gens de mer représentatives au niveau national.

III. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'organisation et de fonctionnement de la Commission nationale de la négociation collective maritime.

IV. - Pour l'application de l'article L. 2222-1 du code du travail au présent livre, les conventions ou accords collectifs de travail concernant les gens de mer tiennent compte des conventions ou accords collectifs de travail conclus pour les personnels susceptibles de se voir appliquer plusieurs régimes conventionnels selon leur situation, à terre ou embarquée.

Section 2 : Les institutions représentatives du personnel

[I5543-2](#) ↔ 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 gens de mer est assurée par les délégués de bord.

[I5543-2-1](#) ↔ I. - Les délégués de bord ont pour mission :

1° De présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives des gens de mer relatives à l'application du présent livre et aux conditions de vie à bord ;

2° D'assister les gens de mer dans leurs plaintes ou réclamations individuelles ;

3° De saisir l'inspection du travail ou l'autorité maritime de toutes plaintes et observations relatives à l'application des dispositions légales et conventionnelles dont ces autorités sont chargées d'assurer le contrôle.

II. - Les délégués de bord sont élus par les gens de mer travaillant à bord du navire.

III. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les modalités d'application du présent article. Il précise notamment :

1° L'effectif à partir duquel est organisée l'élection ;

2° Le nombre de délégués à élire en fonction de l'effectif du navire et la durée de leur mandat ;

3° L'organisation des candidatures, des élections et des modalités de contestation.

IV. - Le présent article ne fait pas obstacle aux clauses plus favorables, résultant de conventions ou d'accords, relatives à la désignation et aux attributions des délégués de bord.

Section 3 : Les salariés protégés

[I5543-3](#) ↔ 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.

[I5543-3-1](#) ↔ L' article L. 2421-3 du code du travail est applicable au délégué de bord.

Le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 5543-2-1 du présent code détermine les modalités d'application du présent article, notamment la procédure applicable en cas de fin de mise à disposition de gens de mer élus délégués de bord.

Section 4 : Les conflits collectifs

[I5543-4](#) ↔ 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.

Section 5 : Sanctions pénales

[I5543-5](#) ↔ *Est puni des peines prévues à l' article L. 2316-1 du code du travail le fait de porter atteinte ou de tenter de porter atteinte à la libre désignation ou à l'exercice régulier des fonctions d'un délégué de bord.*

Chapitre IV : Durée du travail, repos, congés et salaire

Section 1 : Durée du travail et organisation du travail

[I5544-1](#) ↔ *Sauf mention contraire, les 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. 3131-1, L. 3131-2, 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

[I5544-2](#) ↔ *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.*

[I5544-3](#) ↔ *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

[I5544-4](#) ↔ *I. - Les limites dans lesquelles des heures de travail peuvent être effectuées à bord d'un navire autre qu'un navire de pêche sont fixées à quatorze heures par période de vingt-quatre heures et à soixante-douze heures par période de sept jours.*

II. - Une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut déterminer, le cas échéant par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions relatives à la durée hebdomadaire et quotidienne du travail résultant du I, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des heures 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 ou de la sauvegarde du navire en mer.

III. - Les conventions ou accords mentionnés au II prévoient :

1° Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées au I ;

4° Des mesures de contrôle de la durée effective du travail à bord et de prévention de la fatigue.

IV. - Un décret, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux durées maximales de travail.

[I5544-5](#) ↔ *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

[I5544-6](#) ↔ *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.*

[I5544-7](#) ↔ *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

[I5544-8](#) ↔ *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

[I5544-9](#) ↔ *Les conditions de l'aménagement du temps de travail des marins pour la pratique d'un sport sont fixées par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des adaptations nécessaires.*

Sous-section 4 : Travail à temps partiel et travail intermittent

[I5544-10](#) ↔ *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

[I5544-11](#) ↔ *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.*

[I5544-12](#) ↔ *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.*

[I5544-13](#) ↔ *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.*

[I5544-14](#) ↔ *Le marin a droit de descendre à terre, en escale ou lors de séjours prolongés au mouillage, sous réserve des exigences de service ou de sécurité déterminées par le capitaine.*

Section 2 : Repos et jours fériés

Sous-section 1 : Repos quotidien

[I5544-15](#) ↔ *I.-La durée minimale de repos à laquelle a droit le marin embarqué à bord d'un navire autre qu'un navire de pêche 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.

II.-La convention ou l'accord mentionné à l'article L. 5544-4 peut, sous les conditions prévues à ce même article, adapter les dispositions du I du présent article pour tenir compte d'un aménagement ou d'une répartition des horaires de travail compatible avec les dispositions du présent article et du même article L. 5544-4.

[I5544-16](#) ↔ *I. - Les durées minimales de repos des marins exerçant à bord d'un navire de pêche sont fixées à dix heures par période de vingt-quatre heures et à soixante-dix-sept heures par période de sept jours.*

II. - Une convention ou un accord collectif étendu peut déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions relatives à la durée hebdomadaire et quotidienne de repos résultant du I, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte des actions de pêche en mer ou d'autres surcroûts d'activité, des contraintes portuaires ou météorologiques ou de la sauvegarde du navire en mer.

III. - Les conventions ou accords collectifs mentionnés au II ne peuvent être étendus que s'ils prévoient :

- 1° Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;*
- 2° L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;*
- 3° L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées au I ;*

4° Des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

IV. - Un décret, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les modalités d'application du présent article.

Sous-section 2 : Repos hebdomadaire

Paragraphe 1 : Dispositions générales

15544-17 ↔ 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.

15544-18 ↔ 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.

15544-19 ↔ 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.

15544-20 ↔ 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

15544-21 ↔ 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

15544-22 ↔ 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

[I5544-23](#) ↔ *Le droit à congés payés du marin 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.*

[I5544-23-1](#) ↔ *Une convention ou un accord collectif de branche étendu peut prévoir de regrouper des droits à congés légaux et conventionnels du marin avec d'autres repos compensatoires légaux et conventionnels sur une période de référence qui ne peut être supérieure à une année.*

La convention ou l'accord collectif établissant ce dispositif dénommé " repos-congés " précise ses modalités de mise en œuvre, sans pouvoir déroger aux dispositions de l'article L. 5544-15 en matière de durée minimale de repos, sauf dans les conditions prévues aux articles L. 5544-4, L. 5544-15 et L. 5544-16.

[I5544-24](#) ↔ *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.*

[I5544-25](#) ↔ *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

[I5544-26](#) ↔ *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.*

[I5544-27](#) ↔ *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.*

[I5544-28](#) ↔ *Aucun marin de moins de dix-huit ans ne doit travailler comme cuisinier de navire.*

[I5544-29](#) ↔ *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.*

[I5544-30](#) ↔ *La durée minimale du repos quotidien des jeunes gens âgés de moins de quinze ans embarqués dans les conditions prévues au 3° de l'article L. 4153-1 du code du travail ne peut être inférieure à quatorze heures par période de vingt-quatre heures.*

[I5544-31](#) ↔ *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.*

[I5544-32](#) ↔ *Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées.*

Sous-section 2 : Le capitaine

[I5544-33](#) ↔ *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

[I5544-34](#) ↔ *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.*

[I5544-35](#) ↔ *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.*

[I5544-36](#) ↔ *Le marin est payé des journées employées à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.*

[I5544-37](#) ↔ *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

[I5544-38](#) ↔ *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.*

[I5544-39](#) ↔ *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 calculés sur une année civile.*

[I5544-39-1](#) ↔ *Pendant le temps de son inscription sur la liste d'équipage, les avantages du droit à la nourriture du marin n'entrent pas en compte pour la détermination du salaire minimum interprofessionnel de croissance ou de la rémunération mensuelle minimale mentionnés au titre III du livre II de la troisième partie du code du travail .*

Paragraphe 3 : Fixation des rémunérations

[I5544-40](#) ↔ *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 les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, 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.

[I5544-41](#) ↔ *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.*

[I5544-42](#) ↔ *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.*

[I5544-43](#) ↔ *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.*

[I5544-44](#) ↔ *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.*

[I5544-45](#) ↔ *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

[I5544-46](#) ↔ 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

[I5544-47](#) ↔ 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.

[I5544-48](#) ↔ 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.

[I5544-49](#) ↔ 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

[I5544-50](#) ↔ 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.

[I5544-51](#) ↔ 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.

[I5544-52](#) ↔ 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.

[I5544-53](#) ↔ 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.

[I5544-54](#) ↔ *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

[I5544-55](#) ↔ *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.*

[I5544-56](#) ↔ *I.-Les conditions dans lesquelles sont payées les parts de pêche sont fixées par voie d'accord collectif ou conformément aux usages.*

II.-Pour les contrats de travail à la grande pêche, les délais de liquidation des comptes et du paiement des salaires, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le paiement des salaires n'est pas effectué dans les délais, sont fixés par voie d'accord collectif ou conformément aux usages.

III.-Le chapitre II du titre IV du livre II de la troisième partie du code du travail relatif à la mensualisation n'est pas applicable aux contrats mentionnés au III de l'article L. 5542-3 du présent code.

[I5544-57](#) ↔ *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.*

[I5544-57-1](#) ↔ *L'employeur s'assure que les gens de mer peuvent faire parvenir aux personnes qu'ils désignent une partie ou l'intégralité de leur rémunération.*

Sous-section 3 : Protection du salaire

[I5544-58](#) ↔ *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.*

[I5544-59](#) ↔ *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.*

[I5544-60](#) ↔ *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.*

[I5544-61](#) ↔ *Il est interdit à l'employeur : 1° D'exploiter à terre un économat où il vende, 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

[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.*

Section 6 : Sanctions pénales

[L5544-63](#) ↔ *Est puni d'une amende de 3 750 € le fait de méconnaître :*

1° Pour un marin, l'obligation prévue à l'article L. 5542-35 en matière de sauvetage ;

2° Pour les gens de mer, l'obligation prévue aux deux premiers alinéas de l'article L. 5544-13 ainsi qu'à l'article L. 5549-1 en matière de sécurité et d'organisation des secours.

La récidive est punie d'une amende de 7 500 € et d'un emprisonnement de six mois.

Chapitre V : Santé et sécurité au travail

Section 1 : Dispositions générales

Sous-section 1 : Obligations de l'employeur et des gens de mer

[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, "*

[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 ".*

[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 ".*

[L5545-3-1](#) ↔ *I. - Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat d'aptitude médicale en cours de validité attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. II. - Le capitaine vérifie que le marin est en possession du certificat mentionné au I au plus tard avant son embarquement.*

Sous-section 2 : Droit d'alerte et de retrait

[L5545-4](#) ↔ *Les modalités d'application aux marins des dispositions des articles L. 4131-1 à L. 4131-4 et L. 4132-1 à L. 4132-5 du code du travail relatives aux droits d'alerte et de retrait sont déterminées par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des adaptations nécessaires liées aux impératifs de la sécurité en mer.*

Toute situation mentionnée au premier alinéa de l'article L. 4131-1 du même code est portée immédiatement à la connaissance du capitaine, qui exerce les responsabilités dévolues à l'employeur.

Sous-section 3 : Jeunes travailleurs

15545-5 ↔ *A bord de tout navire, il est interdit d'employer des jeunes âgés de moins de seize ans.*

Toutefois, dans les conditions fixées à l'article L. 4153-1 du code du travail, des jeunes ayant au moins quinze ans peuvent être employés à bord des navires de pêche et des navires ne naviguant que dans les eaux intérieures, dans les conditions précisées par décret.

15545-6 ↔ *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 agréée par l'autorité administrative compétente. Aucune convention ne peut être conclue avec un armement si les services de contrôle estiment que les conditions de travail présentent un risque de nature à porter atteinte à la sécurité ou à la santé du stagiaire.*

15545-7 ↔ *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 médicales et se rattachant à l'exercice de leur profession. Il leur enseigne ou leur fait enseigner progressivement la pratique du métier.*

15545-8 ↔ *Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, 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

15545-9 ↔ *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.*

15545-9-1 ↔ *A bord des navires effectuant des voyages internationaux, l'armateur doit permettre aux gens de mer d'accéder à bord à des activités culturelles ou de loisir et aux moyens de communication, notamment pour maintenir un contact avec leur famille ou leurs proches.*

15545-10 ↔ *L'employeur veille à ce que l'alimentation des gens de mer soit suffisante en quantité et en qualité, et qu'elle tienne compte des habitudes alimentaires.*

Section 3 : Equipements de travail et de protection individuelle

15545-11 ↔ *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 6 : Institutions et organismes de prévention

15545-12 ↔ *Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'adaptation 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.*

[I5545-13](#) ↔ *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

[I5545-14](#) ↔ *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 " ; 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 au titre du régime de prévoyance des marins ".*

Chapitre VI : L'emploi

Section 2 : Service public de l'emploi, recrutement et placement des gens de mer

[I5546-1](#) ↔ *Les conditions d'application aux marins du livre III et du titre Ier du livre IV de la cinquième partie du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat, compte tenu des adaptations nécessaires.*

Sous-section 1 : Services de recrutement et de placement privés

[I5546-1-1](#) ↔ *I. - Le recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou d'employeurs ou leur placement auprès d'eux sont soumis aux dispositions applicables à l'activité de service de recrutement et de placement privé de gens de mer. II. - Il est créé un registre national sur lequel tout service de recrutement et de placement privé de gens de mer établi en France s'inscrit, destiné à informer les gens de mer et les armateurs, ainsi qu'à faciliter la coopération entre Etats du pavillon et Etat du port. III. - Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer adressent à l'autorité administrative compétente un bilan annuel de leur activité. IV. - Les services de recrutement et de placement privés des gens de mer tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire.*

[I5546-1-2](#) ↔ *Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer, quel que soit le lieu de leur établissement, ne peuvent avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises.*

[I5546-1-3](#) ↔ *Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer, quel que soit le lieu de leur établissement, s'assurent, à l'égard des gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire : 1° De leurs qualifications, de la validité de leur aptitude médicale et de leurs documents professionnels obligatoires ; 2° De leur information préalable avant de signer le contrat d'engagement*

maritime ; 3° De la conformité des contrats d'engagement maritime proposés aux règles applicables ; 4° Du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement.

[I5546-1-4](#) ↗ Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer, quel que soit le lieu de leur établissement, examinent et répondent à toute réclamation concernant leurs activités et avisent l'autorité administrative compétente de celles pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée.

[I5546-1-5](#) ↗ I. - Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer établis en France justifient, au moyen d'une garantie financière, d'une assurance ou de tout autre dispositif équivalent, être en mesure d'indemniser les gens de mer des préjudices subis en cas d'inexécution de leurs obligations à leur égard. II. - L'armateur, l'employeur ou les gens de mer intéressés peuvent exiger d'un service de recrutement et de placement privé de gens de mer établi hors de France qu'il justifie d'un mécanisme de garantie équivalent à celui prévu au I.

[I5546-1-6](#) ↗ Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet.

Les entreprises de travail maritime établies en France sont soumises à la présente sous-section et font l'objet d'un agrément par l'autorité administrative. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 5321-1 du code du travail, elles ne sont autorisées à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord des navires immatriculés au registre international français ou de navires battant pavillon autre que français.

[I5546-1-7](#) ↗ Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application de la présente sous-section, notamment les conditions dans lesquelles les entreprises de travail temporaire mentionnées au chapitre Ier du titre V du livre II de la première partie du code du travail interviennent, dans le cadre du présent titre, comme services de recrutement et de placement privés de gens de mer, au besoin après adaptation rendue nécessaire des dispositions relatives au travail temporaire.

Sous-section 2 : Dispositions diverses

[I5546-1-8](#) ↗ Il est interdit d'imputer aux gens de mer tous frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur recrutement, de leur placement ou de l'obtention d'un emploi, y compris les frais d'obtention d'un passeport.

[I5546-1-9](#) ↗ I.-Est puni de 3 750 € d'amende le fait pour un service de recrutement et de placement mentionné au II de l'article L. 5546-1-1 ou une entreprise de travail maritime mentionnée à l'article L. 5546-1-6 : 1° D'exercer l'activité de recrutement ou de placement de gens de mer sans être inscrit au registre national mentionné au même II ou être agréé en application de l'article L. 5546-1-6 ; 2° De ne pas adresser à l'autorité compétente le bilan annuel mentionné à l'article L. 5546-1-1 ; 3° De ne pas tenir à jour ou à disposition de l'autorité compétente le registre des gens de mer recrutés ou placés mentionné audit article ; 4° D'avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises, en violation de l'article L. 5546-1-2 ; 5° De ne pas s'assurer du respect des obligations mentionnées à l'article L. 5546-1-3 relatives aux qualifications requises, à l'aptitude médicale en cours de validité, aux documents professionnels détenus par les gens de mer ainsi qu'aux contrats d'engagement maritime et aux conditions de leur examen préalable à leur signature ; 6° De ne pas s'assurer que l'armateur dispose de la garantie financière prévue à l'article L. 5542-32-1 ; 7° De ne pas procéder à l'information de l'autorité administrative compétente dans les conditions prévues à l'article L. 5546-1-4 ; 8° D'exercer son activité sans justifier de la garantie financière, de l'assurance ou de tout autre dispositif équivalent mentionné à l'article L. 5546-1-5. II.-Le fait d'imputer aux gens de mer tous

frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur recrutement, de leur placement ou de l'obtention d'un emploi, en méconnaissance de l'article L. 5546-1-8 du présent code, est puni des peines prévues à l'article L. 5324-1 du code du travail.

Section 3 : Indemnisation des marins involontairement privés d'emploi

15546-2 ↔ *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.*

15546-3 ↔ *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

15547-1 ↔ *Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du titre 1er du livre 1er de la sixième partie du code du travail.*

Section 2 : La formation professionnelle continue

15547-2 ↔ *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

15548-1 ↔ *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.*

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.

Lors de ses visites à bord du navire, l'inspecteur du travail ou le contrôleur du travail se fait accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.

15548-2 ↔ *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.*

[I5548-3](#) ↗ *Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer 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.

[I5548-4](#) ↗ *Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et fonctionnaires 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 marins

Section 1 : Dispositions générales applicables

[I5549-1](#) ↗ *I. - Les titres Ier, III et VI du présent livre et l'article L. 5521-4 s'appliquent également aux gens de mer autres que marins.*

II. - Les gens de mer autres que marins ne peuvent travailler à bord d'un navire que s'ils remplissent des conditions d'aptitude médicale.

L'aptitude médicale requise pour la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer.

Les normes d'aptitude médicale, selon les fonctions à bord ou les types de navigation, les cas de dispense, la durée de validité du certificat d'aptitude médicale délivré à l'issue du contrôle d'aptitude médicale, sa forme ainsi que les voies et délais de recours en cas de refus de délivrance du certificat sont précisés par décret en Conseil d'Etat.

III. - Les gens de mer autres que marins doivent, pour l'exercice de leurs fonctions à bord d'un navire, avoir suivi une formation minimale dont le contenu est fixé par voie réglementaire.

Section 2 : Relations de travail

[I5549-2](#) ↗ *Le présent titre IV s'applique également aux gens de mer autres que marins, à l'exception du III de l'article L. 5542-5 et des articles L. 5542-7 et L. 5542-8, L. 5542-15, L. 5542-17, L. 5542-21 à L. 5542-28, L. 5542-34 à L. 5542-38, L. 5542-40 à L. 5542-44, L. 5542-48, L. 5542-52, L. 5544-12, L. 5544-21, L. 5544-34 à L. 5544-41, L. 5544-43 à L. 5544-54, L. 5544-56, L. 5544-57 et L. 5546-2, ainsi que les articles L. 5542-11 à L. 5542-14 en tant qu'ils concernent le contrat au voyage.*

[I5549-3](#) ↗ *Les règles particulières relatives à la durée du travail et au repos hebdomadaire des gens de mer autres que marins, 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 et commercial ou des groupements dans lesquels les établissements 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.*

[I5549-4](#) ↔ Lorsque les gens de mer autres que marins sont blessés ou malades pendant le cours de l'embarquement ou après que le navire a quitté le port où ils ont été embarqués, l'armateur s'assure qu'ils ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats.

L'employeur prend en charge les dépenses liées à ces soins, y compris les frais de transport éventuels, de telle sorte qu'ils soient intégralement assurés pour l'intéressé jusqu'à son hospitalisation ou son retour à domicile ou, si le navire est à l'étranger, son rapatriement, sans qu'il ait à en avancer les frais, sauf lorsque la maladie n'a pas été contractée pendant l'embarquement. Les dispositions du présent alinéa n'ont pas pour effet de se substituer aux dispositions du code de la sécurité sociale relatives à la prise en charge et au remboursement des prestations en nature par le régime de sécurité sociale dont relève l'intéressé.

En cas de décès, les frais funéraires, y compris le rapatriement du corps et des effets personnels, sont à la charge de l'employeur.

En cas de blessure, les gens de mer autres que marins sont tenus, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine au plus tard lorsqu'ils quittent le service au cours duquel ils ont été blessés.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire, notamment les conditions et limites dans lesquelles l'employeur se fait rembourser par l'intéressé pour lequel il a fait l'avance des frais, dans la limite des droits de celui-ci aux prestations qui lui sont dues.

[I5549-5](#) ↔ Pour l'application aux gens de mer autres que marins de l'article L. 5542-18, au premier alinéa, les mots : " au rôle " sont remplacés par les mots : " sur la liste ".

[I5549-6](#) ↔ Sauf mention contraire, les dispositions du présent chapitre sont précisées par décret.

TITRE V : LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

Chapitre Ier : Dispositions générales

[I5551-1](#) ↔ 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. 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.

[I5551-2](#) ↔ 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

[I5552-1](#) ↔ Le régime d'assurance vieillesse des marins sert aux marins des pensions d'ancienneté, proportionnelles ou spéciales.

[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.*

[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

[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.*

[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.*

En cas de reprise de l'une de ces activités après liquidation de la pension, celle-ci est suspendue jusqu'à la date ou l'âge mentionnés au premier alinéa.

[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.*

[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

[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.*

[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.*

[L5552-10](#) ↔ *Les dispositions de l'article L. 5552-7 sont applicables à la pension proportionnelle.*

Sous-section 3 : Pension spéciale

[I5552-11](#) ↔ *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.*

[I5552-12](#) ↔ *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

[I5552-13](#) ↔ *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.*

[I5552-14](#) ↔ *Entrent en compte pour leur durée effective, sauf s'ils ont déjà donné lieu à liquidation d'une pension au titre d'un autre régime obligatoire 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. 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.*

[I5552-15](#) ↔ *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.*

[I5552-16](#) ↔ *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 interrompt 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.

I5552-17 ↔ 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.

I5552-18 ↔ 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

I5552-19 ↔ 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.

I5552-20 ↔ Les pensions sont revalorisées dans les conditions fixées à l'article L. 161-23-1 du code de la sécurité sociale.

[I5552-21](#) ↔ *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 sauf dans les cas mentionnés aux articles L. 5552-7 et L. 5552-10.*

[I5552-22](#) ↔ *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

[I5552-23](#) ↔ *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.*

[I5552-24](#) ↔ *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

[I5552-25](#) ↔ *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.*

[I5552-26](#) ↔ *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.*

[I5552-27](#) ↔ *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.*

[I5552-28](#) ↔ *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.

15552-29 ↔ 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.

15552-30 ↔ 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

15552-31 ↔ Chaque orphelin a droit à une pension temporaire égale à une fraction définie par décret en Conseil d'Etat de la pension dont le marin était ou aurait été titulaire, 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 de réversion, les droits qui lui auraient appartenu passent aux enfants dans les conditions fixées à l'article L. 5552-36 dans la limite du maximum fixé par le premier alinéa et de l'âge prévu à l'article L. 5552-33.

15552-32 ↔ 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.

15552-33 ↔ 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.

15552-35 ↔ 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

[I5552-36](#) ↔ *En cas de pluralité d'ayants cause du marin, la pension de réversion prévue à l'article L. 5552-25 est répartie entre les bénéficiaires des différents lits comme suit : 1° Les conjoints survivants ou divorcés ayant droit à la pension de réversion ont droit à une part de la pension de réversion correspondant au rapport entre leur nombre et le nombre total de lits en présence. Cette part est ensuite partagée entre eux au prorata de la durée respective de chaque mariage. Un lit est constitué soit par le conjoint survivant, soit par chaque conjoint divorcé survivant, soit par chaque fratrie d'orphelins du marin dont l'autre parent n'a pas ou plus droit à pension de réversion ; 2° La différence entre le montant global de la pension de réversion et la part de cette pension versée aux conjoints survivants ou divorcés en application du 1° est répartie également entre les orphelins ayant droit à cette pension mentionnés au même 1°.*

[I5552-37](#) ↔ *Lorsqu'au décès du marin il existe plusieurs conjoints ou anciens conjoints survivants ayant droit à l'allocation annuelle proportionnelle prévue à l'article L. 5552-29, cette allocation est répartie entre eux au prorata de la durée respective de chaque mariage.*

Section 7 : Options et cumuls

[I5552-38](#) ↔ *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.*

[I5552-39](#) ↔ *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.*

[I5552-40](#) ↔ *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

[I5552-41](#) ↔ *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.*

[I5552-42](#) ↔ *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.*

[I5552-43](#) ↔ *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.*

[I5552-44](#) ↔ *Sous réserve des dispositions des articles L. 5552-7, L. 5552-10, L. 5552-31, L. 5552-36, L. 5552-37 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.*

[I5552-45](#) ↔ *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

[I5553-1](#) ↔ *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.*

[I5553-2](#) ↔ *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.*

[I5553-3](#) ↔ *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 et d'accueil de l'enfant donnent lieu, de la part des bénéficiaires, au versement de la cotisation personnelle assise sur le montant de cette indemnité.*

[I5553-4](#) ↔ *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

[I5553-5](#) ↔ *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.

15553-6 ↔ *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

15553-7 ↔ *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.*

15553-8 ↔ *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.*

15553-9 ↔ *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.*

15553-10 ↔ *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.*

[I5553-11](#) ↔ *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.*

[I5553-12](#) ↔ *Les marins âgés de plus de soixante-cinq ans sont exonérés de toute cotisation personnelle au titre du régime d'assurance vieillesse des marins.*

[I5553-13](#) ↔ *Les marins de moins de soixante-cinq ans naviguant à la pêche titulaires d'une pension versée par le régime spécial d'assurance vieillesse 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

[I5553-14](#) ↔ *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.*

[I5553-15](#) ↔ *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.*

[I5553-16](#) ↔ *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

[I5554-1](#) ↔ *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

[I5555-1](#) ↔ *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

[I5556-1](#) ↔ *Bénéficient 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

[I5556-2](#) ↔ *Le conjoint mentionné à l'article L. 5556-1 peut prétendre à une pension servie par le régime d'assurance vieillesse des marins.*

[I5556-3](#) ↔ *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.*

[I5556-4](#) ↔ *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.*

[I5556-5](#) ↔ *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.*

[I5556-6](#) ↔ *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

[I5556-7](#) ↔ *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.*

[I5556-8](#) ↔ *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

[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.*

[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.*

[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.*

TITRE VI : LES CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL

Chapitre Ier : Champ d'application

[L5561-1](#) ↔ *Le présent titre est applicable aux navires :*

1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat ;

3° Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

[L5561-2](#) ↔ *Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.*

Chapitre II : Droits des salariés

15562-1 ↔ Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes :

- 1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ;
- 2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;
- 3° Protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, congés pour événements familiaux ;
- 4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;
- 5° Exercice du droit de grève ;
- 6° Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;
- 7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;
- 8° Règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;
- 9° Travail illégal.

15562-2 ↔ Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :

- 1° Ses nom et prénoms, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ou toute autre référence équivalente ;
- 2° Le lieu et la date de conclusion du contrat ;
- 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;
- 4° Le service pour lequel le salarié est engagé ;
- 5° Les fonctions qu'exerce le salarié ;
- 6° Le montant des salaires et accessoires ainsi que le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue ;
- 7° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;
- 8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées par l'armateur ;
- 9° Le droit à un rapatriement ;
- 10° L'intitulé de la convention collective nationale française étendue dont relèvent les navires battant pavillon français effectuant les mêmes navigations et la référence aux accords collectifs applicables au sein de l'entreprise ;
- 11° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

15562-3 ↔ La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.

Chapitre III : Protection sociale

[I5563-1](#) ↔ Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Le régime de protection sociale comprend nécessairement :

1° Le risque santé, qui prend en charge la maladie, l'invalidité, l'accident du travail et la maladie professionnelle ;

2° Le risque maternité-famille ;

3° Le risque emploi, qui prend en charge le chômage ;

4° Le risque vieillesse.

[I5563-2](#) ↔ L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après sa survenue.

La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident.

Chapitre IV : Dispositions particulières à certains salariés

[I5564-1](#) ↔ A bord des navires pratiquant un service de cabotage à passagers avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant aux critères fixés par le c de l'article 18 de la directive 2008/106/ CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Chapitre V : Documents obligatoires

[I5565-1](#) ↔ La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage est fixée par décret.

Ce décret fixe notamment ceux des documents obligatoires qui sont disponibles en français et dans la langue de travail du navire.

[I5565-2](#) ↔ La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 et dont ils peuvent prendre copie, quel que soit le support, est fixée par décret.

Chapitre VI : Sanctions pénales

[I5566-1](#) ↔ Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de recruter des gens de mer :

1° Sans avoir établi un contrat de travail écrit ;

2° En ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.

La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 €.

[I5566-2](#) ↔ Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.

Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés.

Titre VII : PRÉVENTION DE L'ABANDON DES GENS DE MER

[I5571-1](#) ↔ Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer le fait, pour l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction, de persister, au-delà de soixante-douze heures à compter de la réception d'une mise en demeure adressée par l'autorité maritime, à délaisser à terre ou sur un navire à quai ou au mouillage les gens de mer dont il est responsable, en se soustrayant à l'une de ses obligations essentielles à leur égard relatives aux droits à la nourriture, au logement, aux soins, au paiement des salaires ou au rapatriement équivalents aux normes prévues, selon le cas, par les stipulations de la convention du travail maritime, 2006, ou par la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail.

[I5571-2](#) ↔ Est également constitutif du délit d'abandon des gens de mer le fait, pour l'armateur ou l'employeur, sous les mêmes conditions de mise en demeure qu'à l'article L. 5571-1, de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations essentielles mentionnées à ce même article.

[I5571-3](#) ↔ Le fait de commettre le délit d'abandon des gens de mer, défini aux articles L. 5571-1 et L. 5571-2, est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende. Le délit défini aux mêmes articles L. 5571-1 et L. 5571-2 est puni de sept ans d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende lorsqu'il est commis à l'égard d'un mineur. Le délit défini auxdits articles L. 5571-1 et L. 5571-2 donne lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer concernés.

LIVRE VI : REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION

Chapitre Ier : Navires

[I5611-1](#) ↔ 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.

[I5611-2](#) ↔ *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.*

[I5611-3](#) ↔ *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.*

[I5611-4](#) ↔ *Les livres Ier, II, IV et les titres Ier et VII du livre V sont applicables aux navires immatriculés au registre international français.*

Les modalités de détermination du port d'immatriculation ainsi que de francisation et d'immatriculation de ces navires sont fixées par décret.

Chapitre II : Personnel navigant

[I5612-1](#) ↔ *I.-Sont applicables aux gens de mer embarqués sur les navires immatriculés au registre international français :*

1° S'ils résident en France, le livre V de la présente partie ;

2° S'ils résident hors de France, les titres Ier et II, à l'exception de l'article L. 5521-2-1, et le chapitre V du titre IV du livre V de la présente partie. Ils sont également soumis aux articles L. 5533-2 à L. 5534-2, L. 5542-6, L. 5542-6-1, L. 5542-18-1, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-23, L. 5542-32-1, L. 5542-33-1 à L. 5542-33-3, L. 5542-35, L. 5542-47, L. 5542-50, L. 5543-2 à L. 5543-5, L. 5544-13, L. 5544-14 et L. 5544-63.

II.-Les travailleurs, indépendants ou salariés, autres que gens de mer présents à bord de navires mentionnés au I bénéficient des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports prévues au présent livre.

[I5612-2](#) ↔ *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.*

[I5612-3](#) ↔ *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 minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, 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 ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au 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 ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

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 les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.

15612-4 ↔ *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.*

15612-5 ↔ *L'article L. 5522-1 n'est pas applicable à bord des navires immatriculés au registre international français.*

15612-6 ↔ *I. - L'armateur est responsable, à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles définies au présent livre, indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs.*

II. - Toute clause prévue dans les contrats conclus entre un armateur et le ou les employeurs de gens de mer à bord d'un navire exploité par cet armateur, qui a pour effet de faire échec aux dispositions d'ordre public du présent article, est nulle.

III. - En cas de défaillance du ou des employeurs mentionnés au II, l'armateur assure les conséquences financières, dans les conditions prévues au présent livre :

- 1° D'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement ;*
- 2° Du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales, liées aux périodes d'embarquement ;*
- 3° Du rapatriement du marin.*

TITRE II : LES RELATIONS DU TRAVAIL

Chapitre Ier : Les relations individuelles de travail

Section 1 : L'engagement des gens de mer

Sous-section 1 : Engagement direct et mise à disposition

15621-1 ↔ *Les gens de mer 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.*

15621-3 ↔ *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 ni la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, ni la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail, ne s'appliquent, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

[I5621-4](#) ↔ *La mise à disposition de tout gens de mer 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. 5631-2 à L. 5631-4 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.

[I5621-5](#) ↔ *Pendant la mise à disposition des gens de mer, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.*

Sous-section 2 : Formation et contenu du contrat d'engagement

[I5621-6](#) ↔ *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.*

[I5621-7](#) ↔ *I. - Le contrat d'engagement maritime des gens de mer résidant hors de France 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.*

II. - Quelle que soit la loi résultant du choix des parties en application du I, le contrat d'engagement maritime est établi conformément aux stipulations de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail relatives au contrat d'engagement maritime des gens de mer, sans préjudice de dispositions plus favorables.

[I5621-8](#) ↔ *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.*

[I5621-9](#) ↔ *Durant la première période d'emploi des gens de mer 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.

[I5621-12](#) ↔ *Les gens de mer résidant hors de France doivent disposer d'un délai suffisant leur permettant d'examiner le contrat d'engagement maritime et de demander conseil avant de le signer.*

Un exemplaire écrit du contrat d'engagement maritime est remis à chacun des gens de mer qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement.

Une copie de ce document est remise au capitaine.

L'article L. 5542-6-1 est applicable aux navires immatriculés au registre international français.

Section 2 : Fin de la relation de travail

15621-13 ↔ *Le contrat d'engagement conclu directement entre l'armateur et chacun des gens de mer résidant hors de France 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 salarié en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;3° Par décision du salarié 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 salarié, ou pour un motif réel et sérieux.

15621-14 ↔ *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 salarié ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.*

15621-15 ↔ *Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Elles ne sont pas dues au salarié 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 salarié.*

Section 3 : Conditions de rapatriement

15621-16 ↔ *I. - Les gens de mer résidant hors de France sont rapatriés dans des conditions au moins équivalentes à celles des stipulations de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail relatives au rapatriement des gens de mer.*

Un accord collectif peut prévoir des dispositions plus favorables.

II. - La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement est de douze mois.

III. - Le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur, dans le cas d'un contrat d'engagement direct, 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 des gens de mer les sommes engagées, en cas de faute grave ou lourde de ceux-ci.

IV. - La destination du rapatriement peut être, au choix du rapatrié :

1° Le lieu d'engagement ;

2° Le lieu stipulé par la convention collective ou par le contrat ;

3° Le lieu de résidence du rapatrié.

15621-17 ↔ *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 aux gens de mer résidant hors de France. 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.

Il doit en justifier auprès des autorités compétentes, dans des conditions fixées par décret.

Section 4 : Résolution des litiges individuels

15621-1 ↔ 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 salarié a son domicile.

L'employeur peut être attiré :a) Devant les tribunaux français ;b) Devant ceux de l'Etat où le salarié a son domicile ;c) Devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le salarié.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 salarié de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués.

Chapitre II : Les relations collectives de travail

15622-1 ↔ Les gens de mer résidant hors de France peuvent adhérer librement au syndicat professionnel de leur choix.

15622-2 ↔ Les conventions ou accords collectifs applicables aux gens de mer résidant hors de France sont régis selon la loi et la langue choisies par les parties.

Ils ne peuvent contenir de clauses moins favorables que les dispositions résultant de l'application du présent titre aux gens de mer non résidents.

15622-3 ↔ Les gens de mer résidant hors de France participent à l'élection des délégués de bord mentionnés à l'article L. 5543-2-1.

15622-4 ↔ La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable à l'intéressé.Nul 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 gens de mer résidant hors de France grévistes.

Chapitre III : Durée du travail et salaire

Section 1 : Durée, repos et congés annuels

Sous-section 1 : Durée et organisation du travail

15623-1 ↔ Le travail des gens de mer 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.

[I5623-2](#) ↔ *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.*

[I5623-3](#) ↔ *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.*

[I5623-4](#) ↔ *Un registre, tenu à jour à bord du navire, mentionne les heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer.*

Sous-section 2 : Repos et jours fériés

[I5623-5](#) ↔ *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.*

[I5623-6](#) ↔ *Les gens de mer ont 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 salarié 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.

[I5623-7](#) ↔ *Le nombre de jours fériés auquel ont droit les gens de mer 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 gens de mer 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

[I5623-8](#) ↔ *La durée des congés payés des gens de mer est de trois jours par mois de travail effectif.*

Section 2 : Le salaire

[I5623-9](#) ↔ *Les rémunérations des gens de mer résidant hors de France ne peuvent être inférieures aux montants fixés par décret, après consultation des organisations professionnelles représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des gens de mer, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.*

[I5623-10](#) ↔ *Les gens de mer résidant hors de France doivent être rémunérés à des intervalles n'excédant pas un mois.*

Ils reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur ont été versés, mentionnant le paiement des heures supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

15623-11 ↔ L'armateur s'assure de la possibilité pour les gens de mer résidant hors de France de faire parvenir à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit une partie ou l'intégralité de leur rémunération.

TITRE III : PROTECTION SOCIALE

15631-1 ↔ Les gens de mer 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.

15631-2 ↔ Les gens de mer 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.

15631-3 ↔ Les gens de mer 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 gens de mer et ratifiées par la France. L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

15631-4 ↔ 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 salarié 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 salariée 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 salarié diffère selon l'âge auquel intervient la cessation d'activité.

TITRE IV : CONTROLE ET SANCTIONS

Chapitre Ier : Contrôle

[I5641-1](#) ↔ *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

[I5642-1](#) ↔ *Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à des gens de mer sans conclure de contrat dans les conditions prévues par les articles L. 5621-3 et L. 5621-4.*

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.

[I5642-2](#) ↔ *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

[I5700-1](#) ↔ *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 : GUADELOUPE, GUYANE, MARTINIQUE ET LA REUNION

Chapitre II : Navigation maritime