

Code des transports

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

Article L1000-1

Sauf dispositions contraires, les transports terrestres régis par le présent code s'entendent des transports qui s'effectuent entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national.

Article L1000-2

Les dispositions de la présente partie s'appliquent sans préjudice des accords internationaux régissant certains modes de transport, infrastructures et ouvrages.

Article L1000-3

Pour l'application des dispositions de la présente partie :

- 1° Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation ;
- 2° Sont considérées comme des transports de marchandises les opérations de transport effectuées dans le cadre d'un déménagement.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE IER : LE DROIT AU TRANSPORT

TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : Principes

Article L1111-1

Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Article L1111-2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Article L1111-3

Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.

Article L1111-4

Le droit au transport comprend le droit pour l'usager d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Article L1111-5

Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Article L1111-6

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport

Article L1112-1

Sans préjudice des dispositions particulières applicables au transport aérien intérieur figurant à la sixième partie, les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, avant le 13 février 2015.

L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret.

Les dispositions relatives à la mise en accessibilité des points d'arrêt du service de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1.

Les bâtiments et installations recevant du public faisant partie des gares ferroviaires considérées comme des points d'arrêt non prioritaires et pour lesquelles des mesures de substitution pour l'accès des personnes handicapées sont mises en place ne sont pas soumis aux dispositions du troisième alinéa de l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation.

Article L1112-2

I. # Un schéma directeur d'accessibilité des services fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

II. # Il est élaboré, pour les services dont ils sont responsables :

1° Par les autorités organisatrices des transports publics compétentes et, en l'absence d'autorité organisatrice, par l'Etat ;

2° Par les exploitants des aéroports mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts et, en fonction de l'importance de leur trafic, par les gestionnaires des gares maritimes.

Article L1112-2-1

I.-Il peut être élaboré un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée. Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Pour les services de transport ferroviaire, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée inclut également, au titre des obligations d'accessibilité prévues aux deux premiers alinéas de l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation, les travaux relatifs aux gares et aux autres points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires ainsi que les mesures de substitution prévues pour ceux qui ne le sont pas en application de l'article L. 1112-1.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant.

Il précise les modalités de son actualisation.

Un service de transport public concernant plusieurs départements donne lieu à plusieurs schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée regroupant, pour chacun d'entre eux, les points d'arrêt situés dans un même département. Chacun de ces schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée présente dans un préambule les orientations et les priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport sur la totalité des départements concernés.

Le schéma directeur d'accessibilité des services-agenda d'accessibilité programmée peut être élaboré par chaque autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, le cas échéant en complétant le schéma directeur d'accessibilité prévu à l'article L. 1112-2 s'il existe. Il se substitue alors à ce schéma directeur d'accessibilité des services de transport.

II.-Dans le cas où la mise en accessibilité d'un service de transport nécessite le concours de plusieurs personnes morales, le schéma directeur précise les engagements de chacune de ces personnes en ce qui concerne le service de transport et l'infrastructure.

En tant que chef de file, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable, notamment les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toutes autres infrastructures. Pour un point d'arrêt desservi par plusieurs services publics de transport routier de voyageurs, le rôle de chef de file est attribué à l'autorité organisatrice de transport qui est également en charge de la voirie ou, à défaut, à l'autorité organisatrice de transport dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt. Pour les points d'arrêt ferroviaires d'intérêt à la fois régional et national desservis par des services de transport ferroviaire, un arrêté du ministre chargé des transports détermine à quelle collectivité publique chargée d'un des services de transport concernés est attribué le rôle de chef de file.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte les engagements, notamment financiers, de toutes les personnes morales contribuant à sa réalisation ou à son financement. Il est signé par ces personnes.

III.-Dans un délai de cinq mois après son dépôt, le représentant de l'Etat dans le département se prononce, après avis de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, sur la validation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne concernant pas les services de transport ferroviaire d'intérêt national. Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée concerne un réseau de transport public local desservant plusieurs départements, la décision de validation relative aux éléments prévus à l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1 est prise par le représentant du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice des transports qui a déposé la demande.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée relatif aux services ferroviaires d'intérêt national est soumis à la validation du ministre chargé des transports qui rend sa décision, après avis des commissions départementales consultatives de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité concernées, dans un délai de six mois.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014.

Ce délai peut être prorogé pour une durée maximale de trois ans dans le cas où les difficultés techniques ou financières liées à l'élaboration ou à la programmation du schéma l'imposent ou dans le cas d'un rejet d'un premier schéma.

Article L1112-2-2

La durée de réalisation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder, à compter de son approbation :

1° Une période de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public urbain mentionnés à l'article L. 1231-1 ;

2° Deux périodes de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport routier public non urbain mentionnés aux articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et pour les services réguliers et à la demande de transport public dans la région Ile-de-France mentionnés à l'article L. 1241-1, sous réserve des services mentionnés au 3° ;

3° Trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire et, en Ile-de-France, les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional.

Article L1112-2-3

En cas de force majeure, la prorogation de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée peut être demandée et prononcée par décision expresse de l'autorité administrative. Cette prorogation prolonge les délais prévus par le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour une durée maximale de trois ans, renouvelable si les circonstances de force majeure font obstacle à l'achèvement du schéma dans ce délai.

En cas de difficultés techniques ou financières graves ou imprévues, l'autorité administrative peut autoriser une prorogation de la durée du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour une durée maximale de douze mois.

Article L1112-2-4

I.-A l'issue de chaque période, un bilan des travaux d'accessibilité effectués est transmis à l'autorité

administrative compétente.

L'absence non justifiée de transmission de ces bilans ou la transmission d'un bilan manifestement erroné est sanctionnée par une sanction pécuniaire forfaitaire de 2 500 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine.

II.-Le dépôt, sans justification, d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée au-delà de la date prévue est sanctionné par une sanction pécuniaire forfaitaire de 5 000 € recouvrée comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et par une réduction de la durée maximale prévue à l'article L. 1112-2-2 pour le schéma directeur d'accessibilité programmée-agenda d'accessibilité programmée à hauteur du nombre de mois de retard.

III.-Au terme du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, lorsque les engagements en matière de formation et de mise à disposition des usagers des informations relatives au service de transport public prévus à l'article L. 1112-2-1 n'ont pas été mis en œuvre, l'autorité administrative peut engager une procédure de carence dans des conditions précisées par décret.

Après avoir mis, selon le cas, l'autorité organisatrice de transport de services non ferroviaires ou, pour les services ferroviaires, l'exploitant du service ou le gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis en mesure de présenter ses observations, cette autorité peut mettre en demeure respectivement cette dernière ou ce dernier de satisfaire à ses obligations dans un délai déterminé et imposer la constitution d'une provision comptable correspondant aux actions non réalisées.

Au terme de ce délai, une sanction pécuniaire peut être prononcée à concurrence du coût des actions non réalisées. La sanction est prise en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la personne n'ayant pas rempli ses obligations. Elle ne peut pas être supérieure à 10 % du montant des dépenses réelles de formation et de communication figurant dans les dépenses réelles de fonctionnement du compte administratif établi au titre du pénultième exercice pour la collectivité territoriale ou à 10 % du montant des dépenses de formation et de communication figurant dans les comptes du pénultième exercice de l'exploitant de services ferroviaires ou du gestionnaire des gares et points d'arrêt desservis.

Le produit des sanctions pécuniaires prévues à l'alinéa précédent est recouvré comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine et versé au fonds dédié à l'accompagnement de l'accessibilité universelle défini à l'article L. 111-7-12 du code de la construction et de l'habitation.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées détermine les conditions d'application du présent article.

Article L1112-3

Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. Toutefois, une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées.

Les règles relatives au matériel roulant des services de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1.

Article L1112-4

Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport.

Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Article L1112-5

Le délai fixé par l'article L. 1112-1 n'est pas applicable aux réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 si un schéma directeur d'accessibilité est élaboré conformément aux dispositions de l'article L. 1112-2 et si des transports de substitution répondant aux conditions prévues par l'article L. 1112-4 sont mis en place.

Article L1112-6

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

Article L1112-7

L'autorité organisatrice de transport public met en place une procédure de signalement concernant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Article L1112-8

Les modalités d'accès prioritaire des personnes handicapées aux places assises dans les transports publics sont fixées par les articles L. 241-3 et L. 241-3-1 du code de l'action sociale et des familles.

Article L1112-9

Sans préjudice des dispositions applicables au transport aérien intérieur, les modalités d'accès aux transports collectifs des chiens accompagnant les personnes handicapées sont fixées par l'article 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social et par l'article L. 211-30 du code rural et de la pêche maritime.

Article L1112-10

Les conditions d'application des dispositions des articles L. 1112-1 à L. 1112-5, notamment les conditions d'accessibilité exigibles pour chaque catégorie de matériel roulant et les gares maritimes concernées par l'article L. 1112-2, sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III : L'accès des personnes défavorisées aux transports

Article L1113-1

Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

Chapitre IV : Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien

Section 1 : Champ d'application

Article L1114-1

Le présent chapitre est applicable, lorsqu'ils concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers, aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui exercent une activité de transport aérien ou qui assurent les services d'exploitation d'aérodrome, de la sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie, de lutte contre le péril animalier, de maintenance en ligne des aéronefs ainsi que les services d'assistance en escale comprenant le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications, le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement, l'assistance aux passagers, l'assistance des bagages, l'assistance des opérations en piste, l'assistance du nettoyage et du service de l'avion, l'assistance du carburant et de l'huile, l'assistance d'entretien en ligne, l'assistance des opérations aériennes et de l'administration des équipages, l'assistance du transport au sol et l'assistance du service du commissariat.

Section 2 : Dialogue social et prévention des conflits

Article L1114-2

I. # Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2512-2 du code du travail, dans les entreprises, établissements ou parties d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, l'employeur et les organisations syndicales représentatives peuvent engager des négociations en vue

de la signature d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. En application de cet accord, l'exercice du droit de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de recourir au droit de grève. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.

II. # L'accord-cadre détermine notamment :

- 1° Les conditions dans lesquelles la ou les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elles envisagent de recourir à l'exercice du droit de grève ;
- 2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;
- 3° La durée dont l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de la notification ;
- 4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur à la ou aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;
- 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;
- 6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;
- 7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position de la ou des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

Section 3 : Exercice du droit de grève

Article L1114-3

En cas de grève et pendant toute la durée du mouvement, les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.

Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que celui-ci puisse l'affecter. Cette information n'est pas requise lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève.

Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter. Cette information n'est pas requise lorsque la reprise du service est consécutive à la fin de la grève.

Par dérogation au dernier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1114-4.

Sont considérés comme salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des

vols les salariés des exploitants d'aérodrome et des entreprises, établissements ou parties d'établissement mentionnés à l'article L. 1114-1 qui occupent un emploi de personnel navigant ou qui assurent personnellement l'une des opérations d'assistance en escale mentionnée au même article L. 1114-1, de maintenance en ligne des aéronefs, de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

Les informations issues des déclarations individuelles des salariés ne peuvent être utilisées que pour l'organisation de l'activité durant la grève en vue d'en informer les passagers. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Article L1114-4

Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1114-3. Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui, de façon répétée, n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service.

Article L1114-5

Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés aux articles L. 2523-4 à L. 2523-9 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application de l'article L. 1114-6 du présent code.

Article L1114-6

Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par l'entreprise d'une consultation ouverte aux salariés concernés par les motifs de la grève et portant sur la poursuite de celle-ci. Les conditions du vote sont définies par l'employeur dans les vingt-quatre heures qui suivent la décision d'organiser la consultation. L'employeur en informe l'inspecteur du travail. La consultation est assurée dans des conditions garantissant le secret du vote. Son résultat n'affecte pas l'exercice du droit de grève.

Section 4 : Information des passagers

Article L1114-7

En cas de perturbation du trafic aérien liée à une grève dans une entreprise, un établissement ou une partie d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, tout passager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur l'activité assurée. Cette information doit être délivrée aux passagers par l'entreprise de transport aérien au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

TITRE II : LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Chapitre unique

Article L1121-1

Les modalités de mise en œuvre du service public de continuité territoriale entre la Corse et la France continentale sont définies par les articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales.

Article L1121-2

Les dispositions relatives à la continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain figurent au chapitre III du titre préliminaire du livre VIII.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

TITRE IER : LA COORDINATION DES AUTORITES PUBLIQUES

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L1211-1

L'élaboration et la mise en œuvre de la politique des transports sont assurées, conjointement, par l'Etat et les collectivités territoriales concernées, dans le cadre d'une planification décentralisée et contractuelle, avec la participation des représentants de tous les intéressés.

Article L1211-2

En tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et les gestionnaires des infrastructures coordonnent leurs actions et harmonisent leur politique à l'échelon régional et dans les aires urbaines, selon les principes et les modalités définis au présent livre.

Article L1211-3

I. # La politique globale des transports prévoit le développement des modes de transports individuels et collectifs, en prenant en compte leurs avantages et leurs inconvénients respectifs en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Elle intègre non seulement les coûts économiques mais aussi les coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, résultant de la création, de l'entretien et de l'usage des infrastructures, des équipements et des matériels de transport qui sont supportés par les usagers et les tiers.

II. # A cette fin, elle favorise, selon une logique intermodale :

1° La complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, notamment par les choix d'infrastructures, par l'aménagement des lieux d'échanges et de

correspondances, par la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré et par le développement rationnel des transports combinés ;

2° La coopération entre les opérateurs, la tarification combinée et l'information des usagers sur les différents modes de transports, par la coordination de l'exploitation des réseaux ;

3° L'amélioration prioritaire de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et des équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées ;

4° L'établissement, entre les modes de transport et les entreprises concernées, d'une concurrence loyale, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation et, dans chacun des modes de transport, le respect d'une concurrence non discriminatoire, en mettant en place les outils de régulation nécessaires et en garantissant leur bon fonctionnement ;

5° Le développement et l'amélioration de la politique européenne des transports.

Article L1211-4

Constituent des missions de service public dont l'exécution est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques :

1° La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

2° L'organisation du transport public ;

3° La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;

4° Le développement de l'information sur le système des transports ;

5° Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système des transports.

Article L1211-5

L'Etat et les autres autorités publiques mentionnées à l'article L. 1211-4, pour exercer leurs missions, ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports.

Lorsque la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte au secret des affaires, leur détenteur peut demander que leur diffusion à ces personnes publiques soit assurée par le ministre chargé des transports. Dans ce cas, celui-ci désigne les services habilités à procéder à cette diffusion, précise les conditions et les modalités de nature à garantir le respect de ce secret et arrête la nature des informations pouvant être rendues publiques.

Chapitre II : Les orientations de l'Etat

Section 1 : Le schéma national des transports

Article L1212-1

I. # Le schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'Etat concernant :

- 1° L'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence ;
- 2° La réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels ;
- 3° Les aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

II. # Ce schéma sert de référence à l'Etat et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en matière d'infrastructures de transport. Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

Article L1212-2

Le schéma mentionné à l'article L. 1212-1 favorise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

- 1° A l'échelle européenne et nationale : la poursuite de la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, ainsi que d'un réseau fluvial ;
- 2° A l'échelle régionale : le renforcement du développement des régions sur plusieurs pôles ;
- 3° A l'échelle locale : l'amélioration des déplacements dans les aires métropolitaines.

Article L1212-3

Le schéma mentionné à l'article L. 1212-1 est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

Section 2 : La lutte contre l'émission de gaz à effet de serre

Article L1212-4

Afin de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de fret et de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, pour les infrastructures concernées, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux ou visant le développement du cabotage maritime.

Article L1212-5

Afin de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de personnes et de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde la priorité aux infrastructures de transports collectifs dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement

de projets routiers ou aéroportuaires.

Article L1212-6

Pour l'application des dispositions des articles L. 1212-4 et L. 1212-5, l'Etat tient compte des impératifs liés au développement économique et à l'aménagement du territoire.

Chapitre III : Les schémas régionaux

Section 1 : Le schéma régional des infrastructures et des transports

Article L1213-1

Le schéma régional des infrastructures et des transports constitue le volet relatif aux infrastructures et aux transports du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu par les dispositions de l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

Article L1213-2

La région est chargée de son élaboration, en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des départements, et en concertation avec les communes ainsi que leurs groupements.

Article L1213-3

Le schéma mentionné à l'article L. 1213-1 a pour objectif prioritaire de rendre plus efficace l'utilisation des réseaux et des équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport ainsi que la coopération entre les opérateurs, en prévoyant la réalisation d'infrastructures nouvelles lorsqu'elles sont nécessaires.

Il détermine, selon une approche intégrant les différents modes de transport et leur combinaison, les objectifs des services de transport offerts aux usagers, les modalités de leur mise en œuvre ainsi que les critères de sélection des actions qu'il préconise.

Section 2 : Le schéma régional de l'intermodalité

Article L1213-3-1

Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui

concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.

Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

Article L1213-3-2

Sous réserve des dispositions particulières prévues à la section 3 du présent chapitre, le schéma régional de l'intermodalité est élaboré par la région, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional.

Le projet de schéma fait ensuite l'objet d'une concertation avec l'Etat et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code. Les établissements publics mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme et les gestionnaires de voirie sont consultés à leur demande sur le projet de schéma.

Le projet de schéma régional de l'intermodalité, assorti des avis des conseils généraux des départements inclus dans la région, des autorités organisatrices de la mobilité ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

Le projet est arrêté par le conseil régional après avis favorable des conseils généraux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale et des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des périmètres de transports urbains de la région.

En l'absence de réponse de la collectivité publique dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma, son avis est réputé favorable.

Le schéma régional de l'intermodalité est approuvé par le représentant de l'Etat dans la région.

Il fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et il est, si nécessaire, révisé.

Article L1213-3-3

Les modalités d'application des articles L. 1213-3-1 et L. 1213-3-2 sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Dispositions propres à certaines parties du territoire

Sous-section 1 : Dispositions propres à la région Ile-de-France

Article L1213-4

Les dispositions propres au schéma régional des infrastructures et des transports de la région Ile-de-France sont énoncées au deuxième alinéa de l'article L. 4413-3 du code général des collectivités territoriales.

Article L1213-4-1

Les articles L. 1213-3-1 et L. 1213-3-2 ne sont pas applicables à la région d'Ile-de-France.

Sous-section 2 : Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse

Article L1213-5

Les dispositions propres au schéma régional des infrastructures et des transports et au schéma régional de l'intermodalité de la collectivité territoriale de Corse sont énoncées au II de l'article L. 4424-10 du code général des collectivités territoriales.

Chapitre IV : Les plans de déplacement urbains

Section 1 : Objectifs et portée juridique

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article L1214-1

Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre.

Article L1214-2

Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le

suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Article L1214-3

L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

Article L1214-4

Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Article L1214-5

Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe.

Article L1214-6

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains.

Article L1214-7

Le plan de déplacements urbains est compatible avec le schéma régional de l'intermodalité et avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement prévus aux titres Ier et II du livre Ier du code de l'urbanisme, avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement.

Pour les plans de déplacements urbains approuvés avant l'adoption du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, l'obligation de compatibilité mentionnée à l'alinéa précédent s'applique à compter de leur révision.

Article L1214-8

Le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Article L1214-8-1

A l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains, il est procédé à l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan. Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au calcul des émissions de dioxyde de carbone générées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan. A compter de 2015, les évaluations et calcul précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

Sous-section 2 : Dispositions applicables à la région Ile-de-France

Article L1214-9

Le plan de déplacements urbains couvre l'ensemble du territoire de la région Ile-de-France. Son établissement y est obligatoire.

Article L1214-10

Les prescriptions du plan de déplacements urbains sont compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme et avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement.

Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur et les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le plan de déplacements urbains.

Les dispositions relatives à la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris prévu à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et le plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France figurent au dernier alinéa du II du même article 2 de cette loi.

Article L1214-11

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Ile-de-France sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains.

Article L1214-12

Les articles L. 1214-2, L. 1214-4 à L. 1214-5, L. 1214-8 et L. 1214-8-1 s'appliquent au plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France.

Sous-section 3 : Dispositions diverses

Article L1214-13

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Section 2 : Les conditions de l'élaboration, de la révision et de la modification des plans de déplacement urbains

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article L1214-14

Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre.

Les services de l'Etat, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Article L1214-15

Le projet de plan de déplacements urbains est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Article L1214-16

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Article L1214-17

En l'absence d'approbation du projet de plan de déplacements urbains, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut engager ou poursuivre son élaboration selon les modalités prévues en application de la présente sous-section.

Dans ce cas, le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par l'autorité administrative compétente de l'Etat, après délibération de l'autorité organisatrice de transport dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.

Article L1214-18

Le plan de déplacements urbains est mis en œuvre par l'autorité organisatrice des transports urbains.

Article L1214-19

La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des périmètres de transports urbains situés sur son territoire.

Article L1214-20

Lorsque le plan est élaboré par l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-19, les autorités organisatrices des transports urbains, de même que les départements et les régions, sont associés à cette élaboration en tant qu'autorités organisatrices de transport ou en tant que gestionnaires d'un réseau routier.

Le projet de plan leur est soumis pour avis dans le délai et les conditions prévus en application de l'article L. 1214-15.

Les mesures d'aménagement et d'exploitation prévues par le projet sont adoptées en accord avec les autorités organisatrices de transport et mises en œuvre par celles-ci.

Le plan approuvé se substitue, le cas échéant, aux plans de déplacements urbains antérieurs.

Article L1214-21

En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains :

1° Le plan de déplacements urbains approuvé continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;

2° L'élaboration du plan de déplacements urbains dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité organisatrice des transports urbains.

Article L1214-22

En cas de modification d'un périmètre de transports urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains prévue par l'article L. 1214-3, l'autorité organisatrice des transports urbains est tenue d'élaborer un plan de déplacements urbains dans un délai fixé par voie réglementaire. A défaut, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut engager ou poursuivre les procédures nécessaires à son élaboration dans les conditions prévues à la présente sous-section.

Toutefois, s'il n'est pas porté atteinte à son économie générale, le plan de déplacements urbains peut être modifié à l'initiative de l'autorité organisatrice des transports urbains selon la procédure simplifiée définie à l'article L. 1214-23.

Article L1214-23

La procédure de modification simplifiée donne lieu à un examen conjoint du projet de plan de déplacements urbains par les personnes publiques associées à son élaboration mentionnées à l'article L. 1214-15.

Les maires des communes couvertes par la modification ou concernées par le projet de modification sont invités à participer à cet examen conjoint.

Assorti des conclusions de cet examen conjoint, le projet de plan est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

L'enquête publique peut ne porter que sur le territoire concerné par la modification mentionnée au premier alinéa de l'article L. 1214-22.

Article L1214-23-1

Le plan de déplacements urbains peut être adapté dans les conditions définies à l'article L. 300-6-1 du code de l'urbanisme.

Sous-section 2 : Dispositions applicables à la région Ile-de-France

Article L1214-24

Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du Syndicat des transports Ile-de-France.

Les services de l'Etat sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Le plan de déplacements urbains peut être adapté dans les conditions définies à l'article L. 300-6-1 du code de l'urbanisme.

Article L1214-25

Le projet de plan de déplacements urbains est arrêté par l'organe délibérant du conseil régional Ile-de-France sur proposition du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le conseil régional soumet le projet, pour avis, aux conseils municipaux et généraux concernés ainsi qu'aux organes délibérants des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements, dans un délai et des conditions fixées par voie réglementaire.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par le conseil régional à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de

l'environnement.

Article L1214-26

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par le conseil régional d'Ile-de-France qui recueille, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, l'avis préalable des autorités compétentes de l'Etat.

Article L1214-27

Le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par décret en Conseil d'Etat, lorsque l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France ne sont pas parvenus à un accord sur le projet dans un délai fixé par voie réglementaire à l'issue de l'enquête publique ou lorsque sa mise en œuvre serait de nature à compromettre gravement la réalisation ou l'exploitation d'une infrastructure de transports d'intérêt national ou la réalisation d'une opération d'intérêt national mentionnée à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme.

Article L1214-28

Pour assurer le respect des dispositions prévues aux sous-sections 1 et 2 de la section 1 du présent chapitre ou la compatibilité du plan avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France, la révision peut, dans un délai fixé par voie réglementaire après que l'autorité compétente a mis en demeure le Syndicat des transports d'Ile-de-France d'y procéder, être ouverte par un décret en Conseil d'Etat qui détermine l'objet de la révision.

Sous-section 3 : Dispositions diverses

Article L1214-29

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Dispositions propres aux plans locaux de déplacements de la région Ile-de-France

Article L1214-30

Le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu, conformément à la présente sous-section.

Article L1214-31

Le plan local de déplacements urbains est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

Le périmètre sur lequel il est établi est arrêté par le représentant de l'Etat dans le ou les départements concernés dans un délai fixé par voie réglementaire après transmission de la demande.

Le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux intéressés, les services de l'Etat et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Article L1214-32

Le projet de plan local de déplacements est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31.

Le projet est soumis pour avis au conseil régional d'Ile-de-France, aux conseils municipaux et généraux intéressés, aux représentants de l'Etat dans les départements concernés ainsi qu'au Syndicat des transports d'Ile-de-France dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, il est ensuite soumis par le président de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31 à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Article L1214-33

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et des avis des personnes publiques consultées, le projet de plan local de déplacements est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31.

Article L1214-34

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements sont compatibles avec ce dernier. Dans le cas contraire, elles sont rendues compatibles dans un délai fixé par voie réglementaire.

Les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur sont compatibles avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et, quand ils existent, avec les plans locaux de déplacements.

Article L1214-35

Un plan local de déplacements couvrant l'ensemble de son territoire peut être élaboré à l'initiative de la ville de Paris dans les conditions de forme et de procédure prévues à la présente section.

Il est approuvé par le Conseil de Paris après l'accomplissement d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Article L1214-36

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Section 4 : Mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution

Article L1214-37

Les dispositions relatives aux mesures d'urgence susceptibles d'être prises en matière de circulation par l'autorité administrative compétente de l'Etat, en cas d'épisodes de pollution, sont énoncées aux articles L. 223-1 et L. 223-2 du code de l'environnement.

TITRE II : L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES

Chapitre Ier : Principes généraux

Section 1 : Les autorités organisatrices

Article L1221-1

L'institution et l'organisation des services de transports public réguliers et à la demande sont confiées, dans les limites de leurs compétences, à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices, conformément au titre Ier du livre Ier, aux titres II, III et IV du présent livre, au chapitre II du titre III du livre VI et sans préjudice des dispositions des deuxième et troisième parties.

Article L1221-2

Les compétences des départements et des régions en matière de transports routier figurent en troisième partie.

Les compétences des départements et des régions en matière de transports ferroviaire figurent en deuxième partie.

Section 2 : Les modalités générales d'exécution des services

Article L1221-3

Sans préjudice des articles L. 2121-12 et L. 3421-2, l'exécution des services de transports public de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil pour les services qui en relèvent, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice.

Article L1221-4

La convention à durée déterminée mentionnée à l'article L. 1221-3 fixe la consistance générale ainsi que les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transports et de promouvoir le transports public de personnes.

Elle précise le pourcentage de matériel roulant accessible affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs mis en œuvre au moment de la passation de la convention et, le cas échéant, la progression de ce pourcentage pendant la durée de celle-ci en application du deuxième alinéa de l'article L. 1112-3. Elle prévoit des pénalités pour non-respect des obligations prévues par le premier alinéa de l'article L. 1112-3.

Quand l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale, elle délibère chaque année sur les conditions d'exécution, par le titulaire, du service public en matière d'accessibilité. Elle examine, le cas échéant, les pénalités appliquées pour non-respect des obligations de la convention en matière d'accessibilité.

Cette convention est résiliée de plein droit, en cas de radiation de l'entreprise du registre mentionné à l'article L. 1421-1.

Article L1221-5

L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs.

Article L1221-6

Tout contrat ou convention entre une personne publique et une entreprise qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique est assorti, à peine de

nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.

Article L1221-7

Une régie de transports a pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice.

Article L1221-8

Les conditions dans lesquelles, par dérogation aux dispositions des articles L. 2253-1 et L. 3231-6 du code général des collectivités territoriales, les régies de transports public de personnes constituées sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial sont autorisées à acquérir des participations financières dans les entreprises publiques, semi-publiques ou privées, qui exercent une activité complémentaire ou connexe sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L1221-9

Les administrateurs, les directeurs et les comptables des régies de transports ne peuvent conserver ou prendre aucun intérêt à titre personnel, ni occuper aucune fonction dans des entreprises concurrentes ou fournisseurs de la régie ou dans lesquelles celle-ci a pris une participation, ni assurer des prestations pour le compte de ces entreprises.

En cas d'infraction à ces interdictions, les administrateurs sont déchus de leur mandat par l'autorité compétente pour les désigner.

Article L1221-10

Les régies de transports sont créées par délibération de l'autorité organisatrice.

Chaque année, l'autorité organisatrice de transport délibère sur les conditions dans lesquelles la régie met en œuvre l'obligation d'accessibilité du service public, notamment en ce qui concerne la mise en service de matériel roulant accessible prévue à l'article L. 1112-3.

Article L1221-11

Les modalités juridiques, administratives et financières d'institution et de fonctionnement des régies de transports sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Le financement des services

Article L1221-12

Le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, notamment celles de l'article L. 1221-3, par les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

Article L1221-13

Les conditions dans lesquelles les employeurs sont assujettis à un versement destiné au financement des services réguliers de transports public de personnes sont fixées :

1° Hors de la région Ile-de-France : par les articles L. 2333-64 à L. 2333-71, L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales et par l'article 74-1 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale ;

2° Pour la région Ile-de-France : par les articles L. 2531-2 à L. 2531-7 du même code.

Chapitre II : La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic

Section 1 : Champ d'application

Article L1222-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial.

Section 2 : L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic

Article L1222-2

Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic.

Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

1° De grèves ;

2° De plans de travaux ;

3° D'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ;

4° D'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;

5° De tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transports par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure

depuis trente-six heures.

Article L1222-3

Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transports détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation.

Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.

Article L1222-4

L'entreprise de transports élabore :

1° Un plan de transports adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transports, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ;

2° Un plan d'information des usagers qui permet de donner à ceux-ci les informations prévues à l'article L. 1222-8.

Après consultation des institutions représentatives du personnel, elle soumet ces plans à l'approbation de l'autorité organisatrice de transports.

Article L1222-5

Les plans mentionnés à l'article L. 1222-4 sont rendus publics et intégrés aux conventions d'exploitation conclues par les autorités organisatrices de transports avec les entreprises de transports. Les conventions en cours sont modifiées en ce sens avant le 1er janvier 2008. Elles peuvent l'être par voie d'avenant. Les collectivités territoriales sont informées, de manière directe et préalable, des plans de desserte et des horaires qui sont maintenus.

Article L1222-6

Le représentant de l'Etat est tenu informé par l'autorité organisatrice de transports de la définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service attendus ainsi que de l'élaboration des plans mentionnés à l'article L. 1222-4 et de leur intégration aux conventions d'exploitation.

En cas de carence de l'autorité organisatrice de transports, et après une mise en demeure, le représentant de l'Etat arrête les priorités de desserte ou approuve les plans mentionnés à l'article L. 1222-4.

Article L1222-7

Dans les entreprises de transports, l'employeur et les organisations syndicales représentatives concluent un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic.

L'accord collectif de prévisibilité du service recense, par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories d'agents et leurs effectifs ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur applicables à l'entreprise, de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transports adapté.

Il fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en œuvre du plan de transports adapté. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non grévistes.

A défaut d'accord applicable, un plan de prévisibilité est défini par l'employeur. Un accord collectif de prévisibilité du service qui entre en vigueur s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité.

L'accord ou le plan est notifié au représentant de l'Etat et à l'autorité organisatrice de transports.

Section 3 : La mise en œuvre de la continuité du service public

Article L1222-8

En cas de perturbation du trafic, tout usager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur le service assuré, dans les conditions prévues par le plan d'information des usagers.

En cas de perturbation prévisible, l'information aux usagers doit être délivrée par l'entreprise de transports au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

Article L1222-9

L'entreprise de transports informe immédiatement l'autorité organisatrice de transports de toute perturbation ou risque de perturbation.

Article L1222-10

Après chaque perturbation, l'entreprise de transports communique à l'autorité organisatrice de transports un bilan détaillé de l'exécution du plan de transports adapté et du plan d'information des usagers.

Elle établit une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre. Cette évaluation est rendue publique.

Article L1222-11

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article L. 1222-4, l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transports, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un

remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports.

L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transports les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers.

Article L1222-12

L'usager qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport a droit à la prolongation de la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du titre de transport non utilisé ou de l'abonnement.

L'acte de remboursement est effectué par l'autorité ou l'entreprise qui lui a délivré l'abonnement ou le titre de transport dont il est le possesseur.

Lorsque des pénalités pour non-réalisation du plan de transport adapté sont par ailleurs prévues, l'autorité organisatrice de transports peut décider de les affecter au financement du remboursement des usagers.

TITRE III : L'ORGANISATION GENERALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Chapitre unique : Principes

Section 1 : Les autorités organisatrices

Article L1231-1

Dans les périmètres de transports urbains, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent les services réguliers de transport public urbain de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine.

Article L1231-2

Les services mentionnés à l'article L. 1231-1 concernent les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des autorités organisatrices, les transports ferroviaires et guidés.

Section 2 : Les périmètres de transports urbains

Article L1231-3

Les services de transport public urbain de personnes sont organisés dans les limites des périmètres de transports urbains.

Article L1231-4

Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser le transport public de personnes. Sur demande du maire ou du président de l'établissement public, l'autorité administrative compétente de l'Etat constate la création du périmètre dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article L1231-5

Le périmètre de transports urbains peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transport public de personnes. Dans ce cas, la création de ce périmètre est décidée et sa délimitation fixée par l'autorité administrative compétente de l'Etat sur demande des maires des communes concernées après avis du conseil général.

Article L1231-5-1

Lorsque plusieurs périmètres de transports urbains sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants définie à l'article L. 221-2 du code de l'environnement, les autorités organisatrices de transports urbains et non urbains assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération.

Article L1231-6

Les périmètres de transport urbain sont annexés aux plans départementaux de transports concernés prévus à l'article L. 3111-1.

Article L1231-7

L'acte de création d'une communauté d'agglomération, d'une communauté urbaine ou d'une métropole ou l'acte de transformation d'un établissement public de coopération intercommunale en communauté d'agglomération, en communauté urbaine ou en métropole vaut établissement d'un périmètre de transports urbains.

Le principe posé à l'alinéa précédent ne fait pas obstacle à l'établissement d'un périmètre de transports urbains dans les conditions prévues à la présente section, lorsque la communauté d'agglomération, la communauté urbaine ou la métropole décide de transférer sa compétence d'organisation des transports urbains à un syndicat mixte dans le périmètre duquel elle est incluse.

Article L1231-8

Dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci, les autorités organisatrices du transport public de personnes élaborent des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains et sur les déplacements à destination ou au départ de ceux-ci.

Elles établissent un compte relatif aux déplacements dont l'objet est de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité.

Elles instaurent un service d'information, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transports.

Elles mettent en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

Article L1231-9

Les dispositions propres aux dessertes locales de transports publics routiers non urbains comprises à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains figurent aux articles L. 3111-4 à L. 3111-6.

Les dispositions propres aux dessertes locales de transports ferroviaires et guidés établies par les départements et comprises à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains figurent à l'article L. 2121-10.

Section 3 : Dispositions propres à certains syndicats mixtes de transport

Article L1231-10

Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités

organisatrices de transports peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'elles organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Article L1231-11

Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 peut, en lieu et place de ses membres, organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Article L1231-12

Il est régi par les dispositions des articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Il peut instituer un versement destiné au financement des transports en commun dans les conditions prévues aux articles L. 5722-7 et L. 5722-7-1 du même code.

Article L1231-13

Il peut comprendre des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et compétents en matière d'organisation des transports.

Section 4 : Dispositions relatives à l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et aux modes de déplacement terrestres non motorisés

Article L1231-1-14

L'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent délivrer un label " autopartage " aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

Article L1231-15

Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.

Article L1231-16

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1.

TITRE IV : L'ORGANISATION PROPRE A CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE

Chapitre Ier : L'organisation propre à la région Ile-de-France

Section 1 : Le principe d'une autorité organisatrice unique

Article L1241-1

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France, y compris des services de transports publics réguliers de personnes fluviaux, sous réserve des pouvoirs dévolus à l'Etat en matière de police de la navigation.

Le syndicat peut y organiser des services de transports à la demande.

En outre, il y assure les missions et y développe les services mentionnés aux articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16.

Section 2 : Les missions du syndicat des transports d'Ile-de-France

Article L1241-2

I. # En tant qu'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a, notamment, pour mission de :

1° Fixer les relations à desservir ;

2° Désigner les exploitants ;

3° Définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services ;

4° Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris ;

5° Arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant ;

6° Concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers ;

7° Favoriser le transports des personnes à mobilité réduite.

II. # Les responsabilités particulières du Syndicat des transports d'Ile-de-France en matière de transport scolaire figurent aux articles L. 3111-14 à L. 3111-16.

Article L1241-3

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut déléguer tout ou partie des attributions mentionnées à l'article L. 1241-2, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables.

Les dispositions particulières relatives aux attributions déléguées en matière de transports scolaires aux départements de la région Ile-de-France par le syndicat figurent à l'article L. 3111-15.

Article L1241-4

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France et à l'établissement public Société du Grand Paris.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque

opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

Section 3 : Les modalités d'exécution des services

Article L1241-5

L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 est assurée dans les conditions définies aux articles 1221-3 et 1221-4.

Ces services sont inscrits au plan régional de transport, établi et tenu à jour par le syndicat, après avis des collectivités et groupements mentionnés à l'article 1241-3 dans des conditions définies par voie réglementaire.

Article L1241-6

I. # L'exécution des services mentionnés à l'article L. 1241-1 qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.

II. # Elle se termine :

1° Pour les services réguliers de transport routier : le 31 décembre 2024, sauf stipulation conventionnelle, antérieure au 9 décembre 2009, manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur et prévoyant expressément une date antérieure ;

2° Pour les services réguliers de transport par tramway : le 31 décembre 2029 ;

3° Pour les autres services réguliers de transport guidé : le 31 décembre 2039 ;

4° Pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes dont la mobilité est réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes : à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

Article L1241-7

L'application des dispositions de l'article L. 1241-6 relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des conventions en cours ne donne lieu à versement d'aucune indemnité.

Section 4 : Les règles constitutives du syndicat des transports d'Ile-de-France

Article L1241-8

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est un établissement public, constitué entre la région Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne, chargé de

l'organisation du transport public de personnes en Ile-de-France.

Article L1241-9

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et, enfin, des présidents des établissements publics de coopération intercommunale.

Article L1241-10

I. # Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour l'adoption des décisions portant sur :

1° Les délégations d'attributions relevant du syndicat.

2° Les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat.

II. # Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au premier alinéa du II, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée. Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application de deuxième alinéa du II, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Article L1241-11

La région Ile-de-France dispose de la majorité des sièges.

Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration.

Le représentant de l'Etat dans la région Ile-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

Article L1241-12

Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont exercés par le représentant de l'Etat dans la région Ile-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Article L1241-13

Les statuts du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'Etat, après avis de la région et des départements d'Ile-de-France donné dans un délai et selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article L1241-14

Les ressources du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

- 1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 2° Le produit du versement destiné aux transports perçu à l'intérieur de la région Ile-de-France et mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies par l'article L. 2334-24 du même code ;
- 3° bis Une part, fixée par décret en Conseil d'Etat, dans la limite de la moitié du produit des forfaits de post-stationnement prévus à l'article L. 2333-87 dudit code et perçus dans la région d'Ile-de-France. La somme de cette ressource et de la ressource perçue en application du 3° du présent article est au moins égale à celle perçue en 2012 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en application du même 3° ;
- 4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'Etat, par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en œuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de catégories particulières d'usagers ;
- 5° Les produits de son domaine ;
- 6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;
- 7° Une dotation forfaitaire indexée de l'Etat, correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'Etat entre le 1er janvier 2002 et le 31 décembre 2004, au titre des transports scolaires, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transport réservés aux élèves, des frais de transport des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;
- 8° Le produit des emprunts ;
- 9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée ;
- 10° Les contributions prévues au dernier alinéa du II de l'article 21 de la loi n° 2010-597 du juin 2010 relative au Grand Paris ;
- 11° Le produit de la taxe prévue au dernier alinéa du I de l'article 1635 ter A du code général des impôts.

Article L1241-15

Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transport sont réparties entre les membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France dans des conditions fixées par ses statuts.

Cette répartition peut être modifiée selon les règles de prise de décision prévues à l'article L. 1241-10.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

Article L1241-16

I. # Le montant de la contribution versée chaque année par l'Etat à la région Ile-de-France, à titre de compensation des charges résultant de son entrée dans le Syndicat des transports d'Ile-de-France, est égal au double de la contribution qu'elle a versée au titre du premier semestre 2005.

II. # Les charges supplémentaires résultant de l'extension des missions du syndicat opérée le 1er juillet 2005 sont compensées, chaque année, par l'Etat au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues par les articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

III. # Le montant de la compensation prévue par le I est pris en compte pour le calcul de la compensation prévue par le II.

Article L1241-17

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut placer en valeurs d'Etat ou en valeurs garanties par l'Etat les fonds provenant des ressources mentionnées aux 2° et 3° de l'article L. 1241-14.

Article L1241-18

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de transport de personnes en Ile-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est compensée par l'Etat aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Article L1241-19

Les conditions d'enregistrement des conventions passées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour la réalisation de ses missions sont définies par l'article 1038 du code général des impôts.

Article L1241-20

Les modalités d'application du présent chapitre, notamment celles des 5° et 6° de l'article L. 1241-14, sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse

Article L1242-1

Les compétences de la collectivité territoriale de Corse en matière d'organisation des liaisons interdépartementales sont fixées par l'article L. 4424-16 du code général des collectivités territoriales.

TITRE V : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS TRANSPORTS

Chapitre Ier : Transports de personnes

Section 1 : Transport sanitaire

Article L1251-1

Sans préjudice des dispositions du chapitre III du titre Ier du livre IV de la sixième partie, les règles relatives au transport sanitaire sont fixées par les dispositions des articles L. 6312-1 à L. 6312-5 et L. 6313-1 du code de la santé publique.

Section 2 : Transport par remontées mécaniques situées dans les zones de montagne

Article L1251-2

Les règles relatives au transport par remontées mécaniques situées dans les zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne sont fixées par les dispositions de la section 3 du chapitre 2 du titre IV du livre III du code du tourisme.

Chapitre II : Transports de marchandises

Section 1 : Transport de marchandises dangereuses

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article L1252-1

Un arrêté du ministre chargé des transports établit la nomenclature des marchandises dangereuses pour le transport ferroviaire ou guidé, routier ou fluvial. Il fixe les conditions d'emballage, de chargement, de déchargement, de manutention et de garde de ces marchandises, définit les conditions de visites et d'épreuves des matériels et dresse la liste des matières exclues du transport.

Sous-section 2 : Constatation des infractions

Article L1252-2

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires concernant le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire ou guidé, routière ou fluviale :

- 1° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- 2° Les agents des douanes ;
- 3° Les agents ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions en matière de circulation routière ;
- 4° Les inspecteurs et contrôleurs du travail et les fonctionnaires ou agents ayant qualité pour constater les infractions à la législation sociale dans les établissements soumis au contrôle technique du ministre chargé de l'industrie ;
- 5° Les fonctionnaires et agents des services déconcentrés relevant des ministres chargés des transports et de l'environnement assermentés et commissionnés à cet effet ;
- 6° Les inspecteurs de la sûreté nucléaire remplissant les conditions prévues par l'article L596-2 du code de l'environnement.

Article L1252-3

Les procès-verbaux établis par les agents et fonctionnaires mentionnés à l'article L. 1252-2 font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article L1252-4

Les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 1252-2 ont accès aux lieux de chargement et

de déchargement des véhicules et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité.

Ils peuvent procéder, dans les entreprises, à des contrôles des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de marchandises dangereuses.

Sous-section 3 : Sanctions pénales

Article L1252-5

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait de :

1° Transporter ou faire transporter par voie ferroviaire, routière ou fluviale, des marchandises dangereuses dont le transport n'est pas autorisé ;

2° Utiliser ou mettre en circulation par voie ferroviaire, routière ou fluviale des matériels aménagés pour le transport des marchandises dangereuses qui n'ont pas satisfait aux visites et épreuves auxquelles ces matériels sont soumis ;

3° Faire circuler ou laisser stationner des matériels transportant des marchandises dangereuses sur une voie ou un ouvrage dont l'utilisation est interdite en permanence au transport de ces marchandises ;

4° Faire transporter par voie ferroviaire, routière ou fluviale des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis ;

5° Transporter par voie ferroviaire, routière ou fluviale des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise.

Article L1252-6

Est puni des peines prévues par l'article L. 1252-5 tout responsable d'entreprise qui n'a pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation.

Article L1252-7

Est passible des peines prévues par l'article L. 1252-5 toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, soit, par un acte personnel, commis l'une des infractions énumérées à l'article L. 1252-5, soit, en tant que commettant, laissé toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle commettre l'une d'elles, en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect.

Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel.

Article L1252-8

Les règles relatives à l'immobilisation des véhicules routiers de transport de marchandises dangereuses, sont fixées par les articles L. 325-1 et L. 325-2 du code de la route.

Section 2 : Transport d'autres produits dangereux

Article L1252-9

Les règles relatives au transport d'explosifs sont fixées par les dispositions du titre V du livre III de la deuxième partie du code de la défense.

Article L1252-10

Les règles relatives au transport des substances radioactives sont fixées par les dispositions du chapitre V du titre IX du livre V du code de l'environnement.

Article L1252-11

Les règles relatives au transport de déchets sont fixées par les dispositions des articles L. 541-7, L. 541-8 et L. 541-44, L. 541-46 et L. 541-48 du code de l'environnement.

Article L1252-12

Les règles relatives au transport de produits chimiques sont fixées par les dispositions des articles L. 521-1 (III,2°), L. 521-6 (II), et L. 521-12 à L. 521-23 du code de l'environnement.

Chapitre III : Autres transports

Section 1 : Transport pour les besoins de la défense

Article L1253-1

Les responsabilités du ministre chargé des transports en ce qui concerne les besoins de la défense sont définies par les dispositions des articles L. 1141-1 et L. 1141-2 du code de la défense.

Section 2 : Transport d'animaux vivants

Article L1253-2

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5422-17, les règles relatives au transport d'animaux

vivants sont fixées par les dispositions des articles L. 214-12, L. 214-19, L. 214-20 et L. 215-13 du code rural et de la pêche maritime.

Section 3 : Transport de fonds

Article L1253-3

Les règles relatives au transport de fonds sont définies par les dispositions de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités de sécurité.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE III : REGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT

TITRE IER : PRINCIPES

Chapitre unique

Article L1311-1

Les dispositions du code du travail s'appliquent aux entreprises de transport ferroviaire ou guidé, routier, fluvial ou aérien et aux entreprises d'armement maritime, ainsi qu'à leurs salariés, sous réserve des dispositions particulières ou d'adaptation prévues par le présent code et sauf mention contraire dans le code du travail ou dans le présent code.

Article L1311-2

La durée du travail des salariés et la durée de conduite des conducteurs sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Elles tiennent compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5543-2, le temps de travail des salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que, dans des conditions fixées par voie réglementaire, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur.

Article L1311-3

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec l'application des dispositions relatives aux conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Article L1311-4

Toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés, est nulle de plein droit dans les contrats de transport et dans les contrats de travail.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles le contrat d'engagement maritime à la pêche ne comporte pas une telle clause.

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport

Section 1 : Champ d'application

Article L1321-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux salariés des entreprises de transport ferroviaire, routier ou fluvial et aux salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.

Toutefois, ni les dispositions du titre II du livre Ier de la troisième partie du code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Société nationale des chemins de fer français, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes.

Section 2 : Organisation de la durée du travail

Article L1321-2

Après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des entreprises de transport routier ou fluvial, au vu, le cas échéant, des résultats des négociations intervenues entre ces dernières et, par dérogation aux dispositions du code du travail, un décret détermine :

- 1° La période de référence servant au décompte des heures supplémentaires, dans la limite de trois mois ;
- 2° Le droit à une compensation obligatoire en repos et ses modalités d'attribution ;
- 3° La durée maximale hebdomadaire moyenne de travail, dans la limite de quarante-six heures par

semaine, calculée sur une période de référence de trois mois.

Article L1321-3

Dans les branches mentionnées à l'article L. 1321-1, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement aux dispositions réglementaires relatives :

1° A l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ;

2° Aux conditions de recours aux astreintes ;

3° Aux modalités de récupération des heures de travail perdues ;

4° A la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;

5° A l'amplitude de la journée de travail et aux coupures.

Section 3 : Repos quotidien

Article L1321-4

A défaut de l'accord prévu par l'article L. 3131-2 du code du travail dérogeant à la durée minimale de repos quotidien, les conditions d'une telle dérogation peuvent, lorsque les caractéristiques particulières de l'activité le justifient, être prévues par voie réglementaire.

Section 4 : Repos hebdomadaire

Article L1321-5

Les modalités particulières d'adaptation des dispositions du chapitre II du titre III du livre Ier de la troisième partie du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 5 : Travail de nuit du personnel roulant ou navigant

Article L1321-6

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux salariés roulants ou navigants des entreprises mentionnées à l'article L. 1321-1.

Les dispositions des articles L. 3122-34 et L. 3122-35 du code du travail ne s'appliquent pas aux salariés roulants ou navigants des entreprises mentionnées à l'article L. 1321-1.

Article L1321-7

Tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit.

Une autre période de sept heures consécutives comprise entre 21 heures et 7 heures, incluant l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, peut être substituée à la période fixée à l'alinéa précédent par une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. A défaut d'accord et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité de l'entreprise le justifient, cette substitution peut être autorisée par l'inspecteur du travail, après consultation des délégués syndicaux et avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'ils existent.

Pour l'application des dispositions de l'article L. 3122-31 du code du travail, la période nocturne à retenir est celle définie en application des deux alinéas précédents.

Article L1321-8

La durée quotidienne de travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité intéressés.

Il peut être dérogé à la durée quotidienne de travail fixée par l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient, en contrepartie, des périodes équivalentes de repos compensateur de remplacement.

Les dispositions des deux alinéas précédents ne sont pas applicables au personnel roulant des entreprises de transport routier, à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire.

Section 6 : Pauses du personnel roulant ou navigant

Article L1321-9

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent qu'au personnel roulant ou navigant :

- 1° Des entreprises de transport ferroviaire ;
- 2° Des entreprises assurant la restauration ou l'exploitation des places couchées dans les trains ;

- 3° Des entreprises de transport routier de personnes lorsqu'il est affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ;
- 4° Des entreprises de transport routier sanitaire ;
- 5° Des entreprises de transport de fonds et valeurs ;
- 6° Des entreprises de transport fluvial.

Article L1321-10

La convention ou l'accord collectif étendu ou la convention ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionné à l'article L. 3121-33 du code du travail peut prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée, au plus tard, avant la fin de la journée suivante.

Chapitre II : Durée du travail et temps de repos des non-salariés des entreprises de transport

Article L1322-1

La durée du temps consacré par les non-salariés des entreprises de transport à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes ainsi que leurs temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux entreprises d'armement maritime.

Chapitre III : Aptitude à la conduite

Article L1323-1

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'autorité compétente contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise la prévention de l'inaptitude.

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

Article L1323-2

L'inaptitude permanente des salariés des entreprises de transport, y compris de transport de déménagement ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelle grâce à une formation complémentaire.

Ce régime est financé par les cotisations des entreprises et des salariés, géré par leurs représentants et agréé par l'autorité compétente.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'Etat qui institue, si nécessaire, le régime prévu par le premier alinéa.

Article L1323-3

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux entreprises d'armement maritime.

Chapitre IV : Dialogue social, prévention des conflits collectifs et exercice du droit de grève

Section 1 : Champ d'application

Article L1324-1

Sans préjudice des dispositions du chapitre II du titre Ier du livre V de la deuxième partie du code du travail, les dispositions du présent chapitre sont applicables aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

Section 2 : Dialogue social et prévention des conflits

Article L1324-2

Dans les entreprises de transport entrant dans le champ d'application du présent chapitre, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, avant le 1er janvier 2008, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Dans ces entreprises, le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées à l'article L. 1324-5. Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions de l'article L. 2512-2 du code du travail.

Article L1324-3

Un accord de branche organise une procédure de prévention des conflits et tend à développer le dialogue social. Cet accord de branche fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée à l'article L. 1324-2. Ces règles doivent être conformes aux dispositions de l'article L. 1324-5. L'accord de branche s'applique dans les entreprises de transport où aucun accord-cadre n'a pu être signé. L'accord-cadre régulièrement négocié s'applique, dès sa signature, en lieu et place de l'accord de branche.

Article L1324-4

Un décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés des secteurs d'activité concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises de transport où, à la date du 1er janvier 2008, aucun accord-cadre n'a pu être signé et aucun accord de branche ne s'applique. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées par l'article L. 1324-5. L'accord de branche ou l'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

Article L1324-5

L'accord-cadre, l'accord de branche et, le cas échéant, le décret en Conseil d'Etat prévus aux articles précédents déterminent notamment :

1° Les conditions dans lesquelles une organisation syndicale représentative procède à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elle envisage de déposer un préavis de grève conformément à l'article L. 2512-2 du code du travail ;

2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;

3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée à l'article L. 1324-2. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de cette notification ;

4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;

6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;

7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

Article L1324-6

Lorsqu'un préavis a été déposé dans les conditions prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations et pour les mêmes motifs qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à la présente section n'ait été mise en œuvre.

Section 3 : Exercice du droit de grève

Article L1324-7

En cas de grève, les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à l'article L. 1222-7 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport. Cette information n'est pas requise lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève.

Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport. Cette information n'est pas requise lorsque la reprise du service est consécutive à la fin de la grève.

Par dérogation au premier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1324-8.

Article L1324-8

Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1324-7. Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui, de façon répétée, n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service.

Article L1324-9

Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés aux articles L. 2523-4 à L. 2523-10 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application de l'article L. 1324-10.

Article L1324-10

Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par l'entreprise d'une consultation, ouverte aux salariés concernés par les motifs figurant dans le préavis, et portant sur la poursuite de la grève. Les conditions du vote sont définies, par l'employeur, dans les vingt-quatre heures qui

suivent la décision d'organiser la consultation. L'employeur en informe l'inspecteur du travail. La consultation est assurée dans des conditions garantissant le secret du vote. Son résultat n'affecte pas l'exercice du droit de grève.

Article L1324-11

La rémunération d'un salarié participant à une grève, incluant le salaire et ses compléments directs et indirects, à l'exclusion des suppléments pour charges de famille, est réduite en fonction de la durée non travaillée en raison de la participation à cette grève.

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SALAIRES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ETABLIES HORS DE FRANCE

Chapitre unique

Article L1331-1

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions particulières d'application de l'article L. 1262-4 du code du travail aux salariés des entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent des opérations de cabotage pendant une durée limitée sur le sol français.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE IV : LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT

TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION

Chapitre unique

Article L1411-1

I. # Pour l'application du présent livre sont considérés comme :

1° Commissionnaires de transport : les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant ;

2° Auxiliaires de transport : les personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution, les courtiers de transport mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-3 du code de commerce, ainsi que les courtiers en affrètement aérien.

II. # Les dispositions du présent livre s'appliquent aux transports maritimes sous réserve des dispositions particulières figurant à la cinquième partie.

TITRE II : L'ACCES AUX PROFESSIONS DU TRANSPORT PUBLIC

Chapitre Ier : Le transport public de personnes

Article L1421-1

Toute entreprise de transport public de personnes établie sur le territoire national doit être inscrite à un registre tenu par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Article L1421-2

L'inscription au registre mentionné à l'article L. 1421-1 peut être subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L1421-3

La capacité professionnelle mentionnée à l'article L. 1421-2 peut être reconnue par un organisme présentant des garanties d'impartialité et de compétence, habilité à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Les frais de gestion des procédures de reconnaissance de la capacité professionnelle et de délivrance des documents relatifs à cette reconnaissance sont à la charge des candidats, selon les modalités fixées par ce décret.

Article L1421-4

Les entreprises inscrites au registre à la date du 31 décembre 1982 conservent le bénéfice de cette inscription.

Article L1421-5

Les obligations découlant des articles L. 1421-1 à L. 1421-3 propres aux entreprises de transport public routier et aux entreprises de transport fluvial de personnes figurent, respectivement, aux articles L. 3113-1 et L. 4422-1 à L. 4422-2.

En ce qui concerne les activités des entreprises ferroviaires, les obligations énoncées au présent chapitre sont remplies dans les conditions particulières prévues à l'article L. 2122-10.

En ce qui concerne l'exercice des activités de transporteur aérien, les obligations énoncées au présent chapitre sont remplies dans les conditions particulières prévues à l'article L. 6412-2.

Chapitre II : Le transport de marchandises

Article L1422-1

L'exercice des professions du transport public de marchandises, y compris de déménagement, de loueur de véhicules industriels destinés au transport de marchandises, de commissionnaire ou d'auxiliaire de transport peut être subordonné à l'inscription à un registre tenu par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

Article L1422-2

L'inscription au registre mentionné à l'article L. 1422-1 peut être subordonnée, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle.

Article L1422-3

Les modalités d'inscription au registre et les conditions d'exercice des professions de commissionnaire et d'auxiliaire de transport peuvent être fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L1422-4

La capacité professionnelle mentionnée à l'article L. 1422-2 peut être reconnue par un organisme présentant des garanties d'impartialité et de compétence, habilité à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Les frais de gestion des procédures de reconnaissance de la capacité professionnelle et de délivrance des documents relatifs à cette reconnaissance sont à la charge des candidats, selon les modalités fixées par ce décret.

Article L1422-5

Les entreprises concernées par cette obligation et inscrites au registre à la date du 31 décembre 1982 conservent le bénéfice de cette inscription. Les titulaires, à la même date, d'une licence de commissionnaire de transport sont, le cas échéant, inscrits de droit au registre.

Article L1422-6

Les obligations découlant, le cas échéant, des articles L. 1422-1 à L. 1422-3 propres aux entreprises de transport public routier et aux entreprises de transport fluvial de marchandises figurent, respectivement, aux articles L. 3211-1 et L. 4421-1 à L. 4421-2.

Les dispositions relatives à la licence d'entreprise ferroviaire figurent à l'article L. 2122-10.

Les dispositions relatives à la licence de transporteur aérien figurent à l'article L. 6412-2.

TITRE III : L'EXECUTION DES OPERATIONS DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Principes

Article L1431-1

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

Article L1431-2

La rémunération du commissionnaire de transport et de l'auxiliaire de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

Article L1431-3

Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation.

Le champ et les modalités d'application de cette disposition, notamment le calendrier de leur mise en œuvre selon la taille des entreprises de transport, les méthodes de calcul des émissions de dioxyde de carbone et la manière dont le bénéficiaire de la prestation est informé sont fixés par voie réglementaire.

Chapitre II : Les contrats de transport de marchandises

Section 1 : Obligations générales

Article L1432-1

Les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-9 du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports routiers, fluviaux et aériens.

Article L1432-2

Tout contrat de transport public de marchandises précise :

- 1° La nature et l'objet du transport ;
- 2° Les modalités d'exécution du service tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ;
- 3° Les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ;
- 4° Le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Article L1432-3

Les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 sont définis par une convention écrite conforme aux dispositions législatives régissant les contrats et, le cas échéant, aux dispositions impératives issues des conventions internationales.

Article L1432-4

A défaut de convention écrite et sans préjudice de dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, ceux fixés par les contrats-types prévus à la section 3.

Article L1432-5

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2, les clauses des contrats types prévus à la section 3 s'appliquent de plein droit aux contrats de transport international.

Article L1432-6

Les obligations particulières découlant, le cas échéant, du présent chapitre figurent, en ce qui concerne les contrats de transports routiers de marchandises, aux chapitres Ier à IV du titre II du livre II de la troisième partie, en ce qui concerne les contrats de transport fluvial de marchandises au titre V du livre IV de la quatrième partie, en ce qui concerne le transport aérien de marchandises à la section 1 du chapitre II du titre II du livre IV de la sixième partie.

Section 2 : Contrat de commission de transport

Article L1432-7

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales, les contrats de commission de transport sont, quel que soit le mode de transport, soumis aux règles prévues aux articles L. 132-3 à L. 132-9 du code de commerce.

Article L1432-8

Sans préjudice de l'article L. 1432-7, tout contrat de commission de transport comporte les clauses prévues par l'article L. 1432-2.

Article L1432-9

Les rapports entre les parties au contrat de commission de transport sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 sont régis par les dispositions des articles L. 1432-3 et L. 1432-4.

Article L1432-10

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2, les clauses des contrats types mentionnées à la section 3 s'appliquent de plein

droit aux contrats de commission de transport ayant pour objet une liaison internationale.

Article L1432-11

Sont applicables au contrat de commission de transport les articles L. 3222-1 à L. 3222-4 et L. 3222-9, en tant qu'ils concernent l'organisation du transport routier de marchandises et les articles L. 4451-4 à L. 4451-6, en tant qu'ils concernent l'organisation du transport fluvial de marchandises.

Section 3 : Les contrats types

Article L1432-12

Les clauses des contrats types de transport de marchandises et des contrats types de commission de transport sont établies par voie réglementaire.

Section 4 : Sous-traitance

Article L1432-13

Les dispositions de la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance sont applicables aux opérations de transport. Dans ce cas, le donneur d'ordre initial est assimilé au maître d'ouvrage et le transporteur qui fait appel à un transporteur sous-traitant est assimilé à l'entrepreneur principal.

Section 5 : Conditions de règlement

Article L1432-14

Les délais de paiement particuliers applicables au transporteur routier de marchandises, au loueur de véhicules avec ou sans conducteur, au commissionnaire de transport, au transitaire, à l'agent de fret maritime et aérien, au courtier de fret et au commissionnaire en douane sont énoncés à l'article L. 441-6 du code de commerce.

TITRE IV : VENTE DES OBJETS ABANDONNES

Chapitre unique

Article L1441-1

Les objets confiés aux entreprises de transport, soit pour être transportés, soit pour être mis en dépôt dans leurs magasins, qui n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois à compter de leur arrivée à destination ou de la date du dépôt sont déclarés aux agents de l'administration des domaines par les entreprises de transport.

Article L1441-2

A l'expiration du délai fixé par l'article L. 1441-1, les objets qui n'ont pas été réclamés sont vendus aux enchères par l'administration des domaines.

Article L1441-3

Il est fait un état séparé du produit de ces ventes, pour le cas où il surviendrait, dans un nouveau délai de deux ans à compter du jour de la vente, quelque réclamation susceptible d'être accueillie.

Article L1441-4

Les agents de l'administration des domaines sont autorisés, tant pour s'assurer de la sincérité des déclarations prescrites à l'article L. 1441-1 que pour y suppléer, à vérifier le registre tenu à cet effet par les entreprises de transport.

TITRE V : CONSTATATION DES INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES

Chapitre Ier : Constatations des infractions

Article L1451-1

I. # Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice sont recherchées et constatées par, outre les officiers et agents de police judiciaire :

- 1° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- 2° Des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet ;
- 3° Les agents des douanes ;
- 4° Les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de circulation prévues par le

code de la route.

II. - Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les fonctionnaires mentionnés au 1° du I peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur, des commissionnaires de transport et des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport, de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport.

Chapitre II : Sanctions applicables aux commissionnaires de transport

Section 1 : Sanctions administratives

Article L1452-1

Les sanctions administratives, notamment la radiation du registre, ne peuvent être prononcées à l'encontre des commissionnaires de transport qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès de l'autorité compétente dont la composition et les modalités de fonctionnement sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Une commission nationale des sanctions administratives placée auprès du ministre chargé des transports est saisie pour avis des recours hiérarchiques formés contre les sanctions administratives prononcées par l'autorité compétente après avis de la commission mentionnée à l'alinéa précédent.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L1452-2

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait pour un commissionnaire de transport de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription au registre mentionné à l'article L. 1422-3.

Article L1452-3

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour une entreprise qui n'y a pas été autorisée conformément aux dispositions des articles L. 1422-1 à L. 1422-5 d'exercer une activité de commissionnaire de transport.

Article L1452-4

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour un commissionnaire de transport, de refuser aux agents et fonctionnaires mentionnés au I de l'article L. 1451-1 :

1° De leur présenter les documents ;

2° De leur communiquer les renseignements ;

3° De les laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus au II de cet article.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX INFRASTRUCTURES, AUX EQUIPEMENTS ET AUX MATERIELS

TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : L'information et la participation du public

Section 1 : L'élaboration des projets

Article L1511-1

Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.

Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement.

Article L1511-2

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport.

Article L1511-3

Les évaluations des grands projets d'infrastructures et des grands choix technologiques mentionnés à l'article L. 1511-2 sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés dans

les conditions fixées à l'article L. 1511-4.

Article L1511-4

Sous réserve du secret de la défense nationale ou du secret en matière commerciale et industrielle, le dossier de l'évaluation est jointe au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet ou le choix mentionné à l'article L. 1511-2. Cette enquête publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Lorsqu'une enquête publique n'est pas prévue ou lorsqu'elle ne l'est que par tranches, le public est informé de la réalisation de l'évaluation par une mention insérée dans deux journaux locaux ou, pour les opérations dont l'importance excède la région, dans deux journaux à diffusion nationale. Cette insertion a lieu au moins six mois avant l'adoption définitive du projet.

Les demandes de consultation du dossier d'évaluation sont présentées au maître d'ouvrage dans les cinq mois qui suivent l'insertion. Lorsque le maître d'ouvrage est l'Etat, ces demandes sont adressées au préfet du ou des départements dans lesquels sont situées les infrastructures projetées.

Le délai imparti aux personnes intéressées pour prendre connaissance du dossier d'évaluation ne peut être inférieur à quinze jours.

Article L1511-5

Les modalités d'application de la présente section, notamment les projets d'infrastructures et les choix technologiques concernés par l'obligation d'une évaluation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 2 : Le bilan économique et social des opérations

Article L1511-6

Lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Article L1511-7

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'élaboration et de publicité du bilan prévu à la présente section.

Chapitre II : La réalisation et le financement des infrastructures de transport

Section 1 : Dispositions générales

Article L1512-1

La réalisation et l'aménagement d'une infrastructure de transport peuvent faire l'objet de contrats passés entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Article L1512-2

L'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée sont chargés de réunir les moyens de financement nécessaires à la construction d'infrastructures de transport nouvelles ou à l'aménagement d'infrastructures existantes. Les contributions éventuelles de personnes publiques, d'entreprises ou d'usagers à ce financement sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours.

Article L1512-3

Différentes catégories de bénéficiaires publics ou privés peuvent être appelées à participer au financement défini à l'article L. 1512-2 dans les conditions prévues aux articles L. 1221-12 et L. 1221-13.

Article L1512-4

L'autorité compétente fixe les modalités de financement de l'entretien et du fonctionnement.

Article L1512-5

L'usage des infrastructures et équipements associés peut donner lieu à perception de taxes, de redevances ou de prix concourant à la réalisation des objectifs généraux de la politique des transports.

Section 2 : Les établissements publics chargés du financement de certaines infrastructures

Sous-section 1 : Le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports

Article L1512-6

Le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports est un établissement public

administratif national chargé de concourir à la mise en œuvre de la politique intermodale des transports sur le territoire national par le financement des investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire, fluvial ou maritime.

Article L1512-7

Aux fins d'assurer la mise en œuvre des schémas multimodaux de services collectifs de transport, il peut, notamment, contribuer au financement d'opérations d'investissement concernant :

- 1° Des grands projets d'intérêt national ou international, notamment ceux nécessaires au franchissement ou au contournement des massifs montagneux ou aux échanges internationaux ;
- 2° Des projets concourant à la résorption des goulets d'étranglement sur les grands axes de fret ;
- 3° Le développement du cabotage maritime ;
- 4° La desserte et l'amélioration du fonctionnement des ports maritimes et fluviaux ;
- 5° L'amélioration du fonctionnement des plates-formes terrestres d'échanges.

Article L1512-8

L'établissement est administré par un conseil qui comprend, outre des représentants de l'Etat et des personnalités qualifiées, deux parlementaires élus de l'Assemblée nationale et deux parlementaires élus du Sénat.

La durée du mandat des administrateurs est de trois ans renouvelable. Toutefois, le mandat des membres désignés en qualité de parlementaire ou de représentant des collectivités territoriales prend fin s'ils perdent avant l'expiration de cette durée la qualité au titre de laquelle ils ont été désignés.

Les fonctions de président et d'administrateur ne sont pas rémunérées.

Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an sur convocation de son président qui en fixe l'ordre du jour.

Les délibérations sont prises à la majorité simple des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le membre du corps du contrôle général économique et financier et l'agent comptable assistant, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration.

Article L1512-9

Le conseil d'administration règle, par ses délibérations, les affaires de l'établissement.

Il délibère, notamment, sur son budget, sur son compte financier ainsi que sur ses opérations financières.

Il arrête les concours financiers qu'il accorde en application de l'article L. 1512-7.

Le budget de l'établissement et ses comptes annuels font l'objet d'une approbation expresse par l'autorité compétente de l'Etat.

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

Article L1512-10

Le président du fonds mentionné à l'article L. 1512-6 est nommé par l'autorité administrative

compétente sur proposition du conseil d'administration parmi ses membres.

Article L1512-11

Le président du conseil d'administration représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il prépare les délibérations du conseil d'administration et en assure l'exécution. Il conclut les contrats, conventions et marchés. Il a qualité d'ordonnateur. Il rend compte de son action au conseil d'administration.

Article L1512-12

Sous le contrôle du conseil d'administration, la Caisse des dépôts et consignations assure la gestion de l'établissement dans les conditions définies par une convention passée avec celui-ci.

Article L1512-13

Le fonctionnement financier et comptable de l'établissement est assuré dans les conditions prévues par le décret n° 53-1227 du 10 décembre 1953 relatif à la réglementation comptable applicable aux établissements publics nationaux à caractère administratif et par le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant réglementation générale de la comptabilité publique. La comptabilité de l'établissement est distincte de celle de la Caisse des dépôts et consignations.

Article L1512-14

L'agent comptable de l'établissement est nommé par arrêté du ministre chargé du budget.

Article L1512-15

L'établissement est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat prévu par le décret n° 2005-757 du 4 juillet 2005 relatif au contrôle financier au sein des établissements publics administratifs de l'Etat selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances.

Article L1512-16

Les ressources du fonds mentionné à l'article L. 1512-6 sont des dotations en capital, les intérêts de ses placements et, le cas échéant, des subventions et des recettes diverses.

Article L1512-17

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

Article L1512-18

D'autres établissements publics à caractère administratif relevant de la même catégorie peuvent être créés par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Les systèmes de transport intelligents

Article L1513-1

Les systèmes de transport intelligents sont des dispositifs utilisant des technologies de l'informatique et des communications électroniques et mis en œuvre dans le secteur du transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport pour améliorer la gestion de la circulation, renforcer la sécurité du transport routier, accroître son efficacité en termes d'économie d'énergie et réduire ses effets sur l'environnement et permettre des utilisations plus sûres, mieux coordonnées et plus rationnelles des réseaux de transport.

Un décret définit les domaines et actions prioritaires pour lesquels les systèmes de transport intelligents et les services qu'ils fournissent doivent être conformes à des spécifications de nature à assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité de ces services.

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINES INFRASTRUCTURES

Chapitre unique

Section 1 : Prévention des nuisances sonores des infrastructures de transport terrestre

Article L1521-1

Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis pour les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires définies par l'article L. 572-2 du code de l'environnement, conformément aux dispositions des articles L. 572-3 à L. 572-11 du même code.

Article L1521-2

Les dispositions particulières relatives à la lutte contre les nuisances sonores provoquées par les aménagements et l'utilisation des infrastructures de transport terrestre sont fixées par les articles L. 571-9 et L. 571-10 du code de l'environnement.

Section 2 : Prévention des nuisances sonores des infrastructures aéroportuaires

Article L1521-3

Les dispositions relatives à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires sont fixées par les articles L. 6361-1 à L. 6361-13 et, en ce qui concerne l'utilisation des sols exposés au bruit des aéronefs, par le chapitre VII du titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI : SURETE ET SECURITE DES TRANSPORTS

TITRE IER : DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTEMES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Les compétences de l'Etat

Article L1611-1

L'autorité compétente de l'Etat définit les règles de sûreté, de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables au transport. Elle veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application.

Chapitre II : L'engagement des travaux

Article L1612-1

Un dossier préliminaire est adressé à l'autorité compétente, avant l'engagement des travaux. Il est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi soit par un expert, soit par un organisme qualifié, agréé qui précise, notamment, les conditions d'exploitation au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système.

Article L1612-2

L'obligation posée par l'article L. 1612-1 s'applique :

- 1° Aux travaux de construction ou de modification substantielle de tout système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales à l'exclusion de ceux dont les conditions de construction ou d'exploitation sont régies par des conventions internationales, des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure ou portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ;
- 2° Aux travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures

aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines ;

3° Aux travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public ferroviaire ou guidé y compris celui destiné au transport de personnels, à l'exclusion des travaux de construction ou de modification substantielle des véhicules de ces systèmes de transport.

Article L1612-3

Le rapport sur la sécurité prévu par l'article L. 1612-1, lorsqu'il porte sur les travaux mentionnés au 2° de l'article L. 1612-2, examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions, existantes ou en projet, aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.

Article L1612-4

L'engagement des travaux est subordonné, pour les opérations mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 1612-2, à l'avis de l'autorité compétente sur le dossier préliminaire. Faute d'avis, les travaux peuvent être engagés à l'expiration d'un délai fixé par décret en Conseil d'Etat.

Article L1612-5

L'engagement des travaux est subordonné, pour les opérations mentionnées au 3° de l'article L. 1612-2, à l'approbation du dossier préliminaire par l'autorité compétente.

Article L1612-6

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment les catégories d'ouvrages, d'infrastructures et de systèmes mentionnés au 1° de l'article L. 1612-2 concernés, sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : La mise en service

Article L1613-1

La mise en service des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport mentionnés aux 1° et 3° de l'article L. 1612-2 est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité compétente, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces ouvrages, systèmes ou infrastructures.

Cette autorisation peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

Article L1613-2

L'autorisation prévue par l'article L. 1613-1 vaut approbation :

1° Des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage ou infrastructure, pour les ouvrages, infrastructures et systèmes mentionnés au 1° de l'article L. 1612-2. Ces prescriptions d'exploitation comportent, au moins, un examen périodique de sécurité par un expert ou par un organisme qualifié, agréé ;

2° Du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification pour les systèmes de transport mentionnés au 3° de l'article L. 1612-2.

Article L1613-3

Les dispositions particulières applicables à la mise en exploitation des aérodromes civils figurent au livre III de la sixième partie.

Article L1613-4

L'autorisation de mise en exploitation d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé, y compris celui destiné au transport de personnels, délivrée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou celle d'un Etat appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité.

Article L1613-5

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment pour les ouvrages du réseau routier pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place et définis dans un dossier joint à la demande d'autorisation ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées à l'article L. 1613-4, sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Chapitre IV : Dispositions applicables aux systèmes et ouvrages déjà en service

Article L1614-1

L'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage d'infrastructure maritime portuaire ou de navigation fluviale déjà en service et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes, ou l'interruption du système de transport public ferroviaire ou guidé, y compris celui destiné au transport de personnels, déjà en service.

Article L1614-2

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

Article L1614-3

Les circonstances dans lesquelles est réalisée une étude de dangers relative à l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport sont fixées par l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

TITRE II : DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES A L'ENQUETE TECHNIQUE ET A L'ENQUETE DE SECURITE APRES UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité

Section 1 : Définitions

Article L1621-1

Au sens du présent titre :

1° Le transport terrestre comprend le transport ferroviaire ou guidé défini à l'article L. 2000-1, le transport routier et le transport fluvial ;

2° Les accidents ou incidents de transport terrestre s'entendent de ceux où l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national ;

3° Par " événement de mer ", on entend tout accident de mer et incident de mer tels que définis par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008 ;

4° Les événements de mer pouvant donner lieu à une enquête technique, conduite dans le respect du code mentionné au 3° sont :

a) Ceux affectant les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent ainsi que les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française ;

b) Ceux, où qu'ils se soient produits, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Section 2 : La procédure

Article L1621-2

Sous réserve des dispositions de l'article L. 1621-1, tout accident ou incident de transport terrestre, tout événement de mer, peut faire l'objet d'une enquête technique.

Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête de sécurité dans les conditions prévues par les articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement

Article L1621-3

L'enquête technique et l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 ont pour seul objet de prévenir de futurs événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile.

Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elles consistent à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité.

Article L1621-4

Un rapport d'enquête technique ou d'enquête de sécurité est établi par l'organisme permanent ou par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité mentionnés à l'article L. 1621-6 qui le rendent public, au terme de l'enquête, sous une forme appropriée. Ce rapport n'indique pas les noms des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, les enquêteurs peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation.

Article L1621-5

Le procureur de la République reçoit copie du rapport d'enquête technique en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

Section 3 : Les pouvoirs d'investigation

Article L1621-6

L'enquête technique et l'enquête de sécurité mentionnées à l'article L. 1621-2 sont effectuées respectivement par un organisme permanent spécialisé et par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou sous leur contrôle, dans les conditions suivantes :

1° Pour les événements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre, ont la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent, les membres des corps d'inspection et de contrôle auxquels l'organisme peut faire appel et, le cas échéant, les membres d'une commission d'enquête constituée à la demande de l'organisme auprès du ministre chargé des transports ;

2° Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, ont seuls la qualité d'enquêteurs de sécurité les membres de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité. Toutefois des enquêteurs de première information peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l'autorité de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, les opérations d'enquête prévues au présent titre.

Article L1621-7

Dans le cadre de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, l'organisme et les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Article L1621-8

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques des enquêteurs de sécurité et des personnes chargées des enquêtes, les conditions d'agrément des enquêteurs de première information et les conditions de nomination des membres des commissions d'enquête.

Il définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

Article L1621-9

En cas d'accident ou d'incident de transport terrestre, le procureur de la République est informé des modalités de l'intervention des enquêteurs.

En cas d'événement de mer, s'il y a lieu, l'administrateur des affaires maritimes chargé de l'enquête prévue par l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande est, en outre, destinataire des mêmes informations que le procureur de la République.

Article L1621-10

Les enquêteurs techniques les enquêteurs de sécurité et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'engin de transport ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile.

L'autorité judiciaire est préalablement informée de l'intervention des enquêteurs.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

Article L1621-11

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1° Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues par les articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;

2° Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le second alinéa de l'article L. 1621-2.

Article L1621-12

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

II. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile et les événements de mer les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques ou par les enquêteurs de sécurité sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Si une enquête judiciaire est menée, le procureur de la République ou le juge d'instruction saisi de l'éventualité de cette restitution est préalablement avisé.

La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

III. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le second alinéa de l'article L. 1621-2.

Article L1621-13

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

A défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le second alinéa de l'article L. 1621-2.

Article L1621-14

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtiennent, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués. Les enquêteurs peuvent organiser ces rencontres en l'absence de toute personne qui pourrait avoir intérêt à entraver l'enquête de sécurité. Les témoignages, informations et documents recueillis ne peuvent être utilisés par les enquêteurs techniques à d'autres fins que l'enquête technique elle-même, à moins qu'un intérêt public supérieur ne justifie leur divulgation.

Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite des personnels ou le contrôle de ces engins. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs.

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention de ces enquêteurs.

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

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le second alinéa de l'article L. 1621-2.

Article L1621-15

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle des engins de transport impliqués dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

Section 4 : Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel

Article L1621-16

Les personnels de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs de première information et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par l'article 226-13 du code pénal.

Article L1621-17

I. # Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer ou un accident ou un incident de transport terrestre ou d'aviation civile :

1° Aux autorités administratives chargées de la sécurité ;

2° Aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;

3° Aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;

4° Aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

II. # Le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

Article L1621-18

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par arrêté du ministre de la justice, pris, le cas échéant, après avis du ou des ministres intéressés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel, dans les conditions et sous les peines prévues par les articles 226-13

et 226-14 du code pénal.

Article L1621-19

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaires peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques et aux enquêteurs de sécurité avec l'accord du procureur de la République.

Article L1621-20

Au cours de leurs enquêtes, l'organisme permanent ou l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent émettre des recommandations de sécurité s'ils estiment que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou incident.

Chapitre II : Sanctions relatives à l'enquête technique

Article L1622-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques et des enquêteurs de sécurité mentionnés aux articles L. 1621-6 et L. 1621-10 :

1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés ;

2° Soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

Article L1622-2

Les personnes morales reconnues pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies par l'article L. 1622-1 encourent, outre l'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

TITRE III : ATTEINTES A LA SECURITE OU A LA SURETE DES TRANSPORTS

Chapitre Ier : Lutte contre le terrorisme

Article L1631-1

Les conditions dans lesquelles l'autorité compétente peut prescrire la mise en œuvre de systèmes de vidéoprotection par les gestionnaires d'infrastructures, les autorités et personnes exploitant des transports collectifs relevant de l'activité de transport intérieur et les exploitants d'aéroports ouverts au trafic international, sont fixées par l'article 10-1 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité.

Article L1631-2

Le fait de détourner un navire, un aéronef ou tout autre moyen de transport est réprimé par les dispositions des articles 224-6 à 224-10 du code pénal.

Article L1631-3

L'obligation incombant aux entreprises de transport ferroviaire, maritime ou aérien de recueillir des données à caractère personnel, relatives aux passagers effectuant des déplacements internationaux en provenance ou à destination d'Etats n'appartenant pas à l'Union européenne, est régie par les dispositions de l'article 7 de la loi n° 2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme et portant diverses dispositions relatives à la sécurité et aux contrôles frontaliers.

Chapitre II : Autres atteintes

Section 1 : Sécurité des usagers et des personnels

Article L1632-1

Les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes et le Syndicat des transports d'Ile-de-France concourent, chacun pour ce qui le concerne, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports.

Article L1632-2

Les atteintes à la vie ou à l'intégrité d'un agent d'exploitant de réseau de transport public de personnes sont sanctionnées par les dispositions des articles 221-4,222-3,222-8,222-10,222-12,222-13,222-14-1 et 222-15-1 du code pénal.

Section 2 : Lutte contre la toxicomanie

Article L1632-3

L'usage illicite de stupéfiants par le personnel d'une entreprise de transport ferroviaire, routier, fluvial, maritime ou aérien exerçant des fonctions mettant en cause la sécurité du transport est réprimé conformément aux dispositions de l'article L. 3421-1 du code de la santé publique.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VII : AUTRES DISPOSITIONS GENERALES

TITRE IER : GARANTIES APPLICABLES AUX VISITES EFFECTUEES DANS LE CADRE DE MISSIONS DE POLICE ADMINISTRATIVE

Chapitre unique

Article L1711-1

Les visites effectuées par les agents et les fonctionnaires qui sont habilités à y procéder pour l'exercice des missions de police administrative dont ils sont chargés assurent aux personnes visitées les garanties, notamment les voies de recours, énoncées au présent chapitre.

Article L1711-2

Les agents et fonctionnaires mentionnés à l'article L. 1711-1 peuvent pénétrer dans les lieux dont l'accès est ouvert au public.

Article L1711-3

Lorsque les locaux ne sont pas ouverts au public, les agents et fonctionnaires mentionnés à l'article L. 1711-1 y ont accès, à l'exclusion des locaux d'habitation, conformément aux horaires et aux conditions prévus par les dispositions particulières qui leur sont applicables.

Article L1711-4

Lorsque les locaux constituent des locaux d'habitation, les visites ne peuvent être effectuées par les agents et fonctionnaires mentionnés à l'article L. 1711-1 qu'en présence de l'occupant et avec son accord, selon les horaires fixés par les dispositions particulières qui leur sont applicables.

Article L1711-5

Lorsque l'accès à des locaux professionnels leur est refusé ou lorsque ceux-ci comprennent des parties à usage d'habitation et que ne sont pas remplies les conditions énoncées à l'article L. 1711-4, les visites des agents et fonctionnaires mentionnés à l'article L. 1711-1 peuvent être, si elles sont nécessaire à l'accomplissement des missions de contrôle, autorisées par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux à visiter.

L'ordonnance comporte l'adresse des lieux à visiter, le nom et la qualité du ou des agents ou fonctionnaires habilités à procéder aux opérations de visite ainsi que les heures auxquelles ils sont autorisés à se présenter.

L'ordonnance est exécutoire au seul vu de la minute.

Article L1711-6

L'ordonnance mentionnée à l'article L. 1711-5 est notifiée sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal de visite. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis. A défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice.

L'acte de notification comporte mention des voies et délais de recours contre l'ordonnance ayant autorisé la visite et contre le déroulement des opérations de visite. Il mentionne également que le juge ayant autorisé la visite peut être saisi d'une demande de suspension ou d'arrêt de cette visite.

Article L1711-7

La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge des libertés et de la détention qui l'a autorisée. Le juge des libertés et de la détention peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite. La saisine du juge des libertés et de la détention aux fins de suspension ou d'arrêt des opérations de visite n'a pas d'effet suspensif.

Article L1711-8

La visite est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, qui peut se faire assister d'un conseil de son choix. En l'absence de l'occupant des lieux, les agents et fonctionnaires chargés de la visite ne peuvent procéder à celle-ci qu'en présence de deux témoins qui ne sont pas placés sous leur autorité.

Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignant les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents et fonctionnaires qui ont procédé à la visite. Le procès-verbal est signé par ces agents et par l'occupant des lieux ou, le cas échéant, son représentant et les témoins. En cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.

L'original du procès-verbal est, dès qu'il a été établi, adressé au juge qui a autorisé la visite. Une copie de ce même document est remise ou adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception à l'occupant des lieux ou à son représentant.

Le procès-verbal mentionne le délai et les voies de recours.

Article L1711-9

L'ordonnance autorisant la visite peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel suivant les règles prévues par le code de procédure civile. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Cet appel est formé par déclaration remise ou adressée par pli recommandé au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la notification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

Article L1711-10

Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite autorisées par le juge des libertés et de la détention suivant les règles prévues par le code de procédure civile. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Le recours est formé par déclaration remise ou adressée par pli recommandé au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal, mentionné à l'article L. 1711-8. Ce recours n'est pas suspensif. L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

Article L1711-11

Le présent chapitre est, le cas échéant, reproduit dans l'acte de notification de l'ordonnance du juge des libertés et de la détention autorisant la visite.

TITRE II : REGIME COMMUN DES TRANSACTIONS

Chapitre unique

Article L1721-1

Sous réserve des procédures qui sont régies par les dispositions des articles 529-3 et suivants du code de procédure pénale, les transactions à raison de la commission de certaines infractions prévues par des dispositions législatives particulières du présent code doivent se conformer aux conditions générales énoncées au présent chapitre.

Article L1721-2

Les amendes pénales correspondant aux contraventions pour lesquelles l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire, en application de l'article 529 du code de procédure pénale, ne peuvent faire l'objet d'une transaction.

La transaction ne peut porter sur les peines privatives de liberté.

Article L1721-3

La transaction peut être effectuée, tant que l'action publique n'a pas été mise en mouvement et après accord du procureur de la République.

Article L1721-4

La proposition de transaction est formulée en fonction des circonstances de la commission de l'infraction, de la personnalité de son auteur ainsi que de ses ressources et de ses charges. Elle précise le montant de l'amende transactionnelle que l'auteur de l'infraction devra payer.

Lorsque des dispositions législatives particulières du présent code prévoient, en outre, que des obligations peuvent être imposées à l'auteur de l'infraction aux fins de faire cesser l'infraction, d'éviter son renouvellement ou de réparer le dommage, la proposition de transaction, le cas échéant, les définit également.

La proposition fixe les délais impartis pour le paiement et, s'il y a lieu, pour l'exécution des obligations mentionnées à l'alinéa précédent.

Article L1721-5

L'acte par lequel le procureur de la République homologue la transaction est interruptif de la prescription de l'action publique.

L'action publique est éteinte lorsque l'auteur de l'infraction a exécuté dans les délais impartis les obligations résultant pour lui de l'acceptation de la transaction.

Article L1721-6

Les modalités d'application du présent chapitre sont déterminées, dans des conditions de nature à garantir l'accord libre et éclairé de l'auteur de l'infraction, par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES

Chapitre unique

Article L1731-1

Les dispositions applicables en vue de prévenir la propagation internationale par voie terrestre, maritime ou aérienne des maladies transmissibles figurent au chapitre V du titre Ier du livre Ier de la troisième partie du code de la santé publique.

Article L1731-2

La sanction pénale applicable au fonctionnaire ou agent public, au commandant ou officier d'un navire ou d'un aéronef, au médecin reconnu coupable d'altérer, de dissimuler dans un document ou une déclaration, ou de négliger de faire connaître à l'autorité sanitaire des faits qu'il est dans l'obligation de révéler en application des textes mentionnés à l'article L. 3115-1 du code de la santé publique est énoncée à l'article L. 3116-5 du même code.

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VIII : DISPOSITIONS PROPRES A L'OUTRE MER

TITRE PRELIMINAIRE DISPOSITIONS COMMUNES AUX COLLECTIVITES D'OUTRE MER

Chapitre Ier : Principes généraux d'application

Article L1801-1

Les dispositions du présent code s'appliquent dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon, sous réserve de dispositions prévues par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie.

Article L1801-2

Ne sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises que les dispositions du présent code dont l'application est expressément prévue par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie.

Chapitre II : Dispositions générales d'adaptation

Section 1 : Dispositions relatives aux départements d'outre-mer

Article L1802-1

Pour leur application dans les départements de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

a) Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

b) Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent.

Section 2 : Dispositions relatives à Mayotte

Article L1802-2

Pour leur application à Mayotte, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Le préfet de Mayotte exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;

2° Le conseil général de Mayotte et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;

3° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;

4° Les références au département ou à la région sont remplacées par des références au Département de Mayotte (1) ;

5° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

6° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent ;

7° Les références au code général des impôts et au code des douanes sont remplacées respectivement par des références aux textes applicables localement en matière fiscale et au code des douanes de Mayotte ;

8° Les références au code du travail sont remplacées par des références au code du travail applicable à Mayotte ;

9° Les références au code de l'urbanisme sont remplacées par des références aux textes applicables localement ;

10° Les dispositions des actes communautaires auxquelles il est fait référence dans le présent code sont applicables à Mayotte en tant qu'elles sont nécessaires à la mise en œuvre des dispositions du présent code dans cette collectivité.

Section 3 : Dispositions relatives à Saint-Barthélemy

Article L1802-3

Pour leur application à Saint-Barthélemy, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat à Saint-Barthélemy exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;

2° Le conseil territorial de Saint-Barthélemy et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;

3° Les références à la commune, au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Barthélemy ;

4° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

5° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent ;

6° Les références au code général des impôts, au code de l'urbanisme et au code de l'environnement sont remplacées par des références aux textes applicables localement en matière fiscale, d'urbanisme et d'environnement.

Section 4 : Dispositions relatives à Saint-Martin

Article L1802-4

Pour leur application à Saint-Martin, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat à Saint-Martin exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;

2° Le conseil territorial de Saint-Martin et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;

3° Les références à la commune, au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Martin ;

4° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

5° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent ;

6° Les références au code général des impôts sont remplacées par des références aux textes applicables localement en matière fiscale.

Section 5 : Dispositions relatives à Saint-Pierre-et-Miquelon

Article L1802-5

Pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat à Saint-Pierre-et-Miquelon exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;

2° Le conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;

3° Les références au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

4° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;

5° Les attributions du tribunal de commerce et de son président sont exercées par le tribunal de première instance statuant en matière commerciale ou par son président ;

6° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

7° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent ;

8° Les références à la chambre de commerce et d'industrie sont remplacées par des références à la chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, de métiers et de l'artisanat ;

9° Les références au code général des impôts, au code des douanes et au code de l'urbanisme sont remplacées par des références aux textes applicables localement en matière fiscale, douanière et d'urbanisme.

Section 6 : Dispositions relatives à la Nouvelle-Calédonie

Article L1802-6

Les dispositions du présent code applicables en Nouvelle-Calédonie sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat en Nouvelle-Calédonie exerce les attributions dévolues au préfet de département et de région ;

2° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

3° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur ou chef de service compétent ;

4° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;

5° Les références au code du travail sont remplacées par des références au code du travail applicable en Nouvelle-Calédonie ;

6° Les références au code des postes et des communications électroniques et au code de l'urbanisme sont remplacées par des références aux textes applicables localement en la matière ;

7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.

Section 7 : Dispositions relatives à la Polynésie française

Article L1802-7

Les dispositions du présent code applicables en Polynésie française sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat en Polynésie française exerce les attributions dévolues au préfet de département et de région ;

2° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

3° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur ou chef de service compétent ;

4° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal

d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;

5° Les références au code du travail sont remplacées par des références aux textes de droit du travail applicables en Polynésie française ;

6° Les références au code de l'urbanisme et au code du commerce sont remplacées par des références aux textes applicables localement en la matière ;

7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.

Section 8 : Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna

Article L1802-8

Les dispositions du présent code applicables à Wallis-et-Futuna sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat à Wallis-et-Futuna exerce les attributions dévolues au préfet de département et de région ;

2° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

3° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur ou chef de service compétent ;

4° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;

5° Les références au code du travail sont remplacées par des références à la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère chargé de l'outre-mer ;

6° Les références au code de l'urbanisme sont remplacées par des références aux textes applicables localement en la matière ;

7° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.

Section 9 : Dispositions relatives aux Terres australes et antarctiques françaises

Article L1802-9

Les dispositions du présent code applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises sont ainsi adaptées :

1° Le représentant de l'Etat dans les Terres australes et antarctiques françaises exerce les attributions dévolues au préfets de département et de région ;

2° Les références au préfet maritime sont remplacées par des références au représentant de l'Etat compétent en mer ;

3° Les références au directeur départemental des territoires et de la mer, au directeur départemental ou interdépartemental des affaires maritimes, au directeur interrégional de la mer, au directeur régional des affaires maritimes ou au chef des services des affaires maritimes sont remplacées, selon les modalités d'organisation et les attributions des services chargés des activités maritimes, par des références au directeur de la mer ou à tout autre directeur ou chef de service compétent ;

4° Les références au code du travail sont remplacées par des références à la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère chargé de l'outre-mer.

Chapitre III : La continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain

Article L1803-1

Dans les conditions déterminées par les lois et règlements, les pouvoirs publics mettent en œuvre outre-mer, au profit de l'ensemble des personnes qui y sont régulièrement établies, une politique nationale de continuité territoriale.

Cette politique repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Elle tend à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer.

Article L1803-2

En faveur des personnes ayant leur résidence habituelle en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna, le fonds de continuité territoriale finance des aides à la continuité territoriale ainsi que des aides destinées aux étudiants de l'enseignement supérieur et aux élèves du second cycle de l'enseignement secondaire. Il finance également des aides liées aux déplacements justifiés par la formation professionnelle en mobilité.

Article L1803-3

Les résidents des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 peuvent bénéficier des aides

financées par le fonds de continuité territoriale sous conditions de ressources. Les plafonds de ressources pris en compte sont fixés par arrêtés conjoints du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'outre-mer, en tenant compte, notamment, du revenu moyen par habitant dans chacune des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 et de la distance entre chacune d'elles et la métropole.

Article L1803-4

L'aide destinée à financer une partie des titres de transport des personnes résidant dans l'une des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 entre leur collectivité de résidence et le territoire métropolitain est appelée " aide à la continuité territoriale ".

L'aide à la continuité territoriale peut aussi financer une partie des titres de transport entre les collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'outre-mer définit les déplacements éligibles à cette aide en application du présent alinéa.

Article L1803-5

L'aide destinée aux étudiants de l'enseignement supérieur et aux élèves du second cycle de l'enseignement secondaire est appelée " passeport pour la mobilité des études " et a pour objet le financement d'une partie des titres de transport.

Cette aide est attribuée aux étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur lorsque l'inscription dans cet établissement est justifiée par l'impossibilité de suivre un cursus scolaire ou universitaire, pour la filière d'étude choisie, dans la collectivité de résidence mentionnée à l'article L. 1803-2. Cette situation est certifiée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Elle peut par ailleurs être attribuée aux élèves de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Barthélemy relevant du second cycle de l'enseignement secondaire lorsque la filière qu'ils ont choisie est inexistante dans leur collectivité de résidence habituelle et que la discontinuité territoriale ou l'éloignement constitue un handicap significatif à la scolarisation.

Article L1803-6

L'aide destinée aux personnes bénéficiant d'une mesure de formation professionnelle en mobilité est appelée " passeport pour la mobilité de la formation professionnelle ". Cette aide est attribuée aux personnes poursuivant une formation professionnelle, prescrite dans le cadre de la politique de l'emploi, en dehors de leur collectivité de résidence mentionnée à l'article L. 1803-2, faute de disposer dans celle-ci de la filière de formation correspondant à leur projet professionnel.

Cette aide concourt au financement des titres de transport nécessités par cette formation. Elle n'est pas cumulable avec le passeport pour la mobilité des études. Elle concourt également au financement des frais d'installation et de formation. Elle peut permettre l'attribution aux stagiaires d'une indemnité mensuelle.

Par dérogation, les personnes admissibles à des concours, dont la liste est définie par arrêté conjoint du ministre chargé de l'enseignement supérieur, du ministre chargé de la fonction publique et du ministre chargé de l'outre-mer, peuvent bénéficier du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle.

Article L1803-7

Les conditions d'application des articles L. 1803-2 à L. 1803-6 et les limites apportées au cumul des aides au cours d'une même année sont fixées par voie réglementaire.

Article L1803-8

La gestion des aides prévues aux articles L. 1803-4 à L. 1803-6 peut être déléguée par l'Etat à un opérateur intervenant dans le domaine de la mobilité et de la continuité territoriale.

Dans chaque collectivité mentionnée à l'article L. 1803-2 est constitué un groupement d'intérêt public auquel peuvent participer l'Etat, les collectivités territoriales qui le souhaitent et, le cas échéant, toute personne morale de droit public ou de droit privé.

Ces groupements d'intérêt public assurent, pour le compte de l'opérateur mentionné au premier alinéa du présent article et, le cas échéant, des collectivités qui y participent, la gestion déconcentrée des dispositifs de mobilité et de continuité territoriale qui leur sont confiés. Les relations administratives et financières entre ces groupements et l'opérateur unique sont régies par des contrats pluriannuels de gestion. Un décret fixe les modalités d'organisation et de fonctionnement de ces groupements. La convention constitutive de chaque groupement est approuvée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'outre-mer.

A défaut de constitution d'un groupement d'intérêt public dans l'une des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2, la gestion des dispositifs de mobilité et de continuité territoriale peut faire l'objet d'un mode de gestion dérogatoire selon des modalités déterminées par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'outre-mer.

Article L1803-9

Les ressources affectées à ce fonds sont fixées chaque année par la loi de finances. Les modalités de fonctionnement du fonds sont fixées par un décret qui tient compte, notamment, s'agissant de l'aide à la continuité territoriale, de l'éloignement de chacune des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 avec la métropole.

TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER

Chapitre unique

Article L1811-1

Dans les départements d'outre-mer, l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes, peut définir un périmètre de transports urbains excluant certaines parties du territoire de la commune.

Article L1811-2

Pour l'application des articles L. 1214-1 à L. 1214-10, L. 1214-14 à L. 1214-28, L. 1214-30 à L. 1214-35, L. 1231-4 à L. 1231-6, L. 1231-8, L. 1811-1, L. 1851-2, L. 3111-1 à L. 3111-6, L. 3111-12 et L. 3131-1 et des articles L. 5431-2 et L. 5431-3 il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre-mer, une autorité organisatrice de transports unique, et défini un périmètre unique de transports qui se substitue à tous les périmètres de transports urbains existants et couvre l'ensemble du territoire de ces collectivités.

Article L1811-3

En Guadeloupe, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du congrès des élus départementaux et régionaux, du conseil général et du conseil régional, délibérant dans les conditions prévues aux articles L. 5915-1 à L. 5915-3 du code général des collectivités territoriales.

En Martinique et en Guyane, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée et le périmètre unique de transports délimité par décret, après avis conforme de l'assemblée de la collectivité territoriale.

Article L1811-4

A La Réunion, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transports délimité, par décret, après avis conforme du conseil général et du conseil régional.

Article L1811-5

L'autorité organisatrice de transports unique ainsi désignée peut déléguer l'exercice de tout ou partie de sa compétence à un établissement public de coopération intercommunale compétent dans les conditions prévues à l'article L. 5210-4 du code général des collectivités territoriales

Article L1811-6

Dans le but d'aider les entreprises locales créatrices d'emploi et le développement économique des départements d'outre-mer par une desserte maritime et aérienne efficace et au plus juste prix, la Conférence paritaire des transports rend, après consultation des collectivités régionales et départementales de chaque département d'outre-mer, un rapport annuel assorti de propositions susceptibles de diminuer le coût des transports outre-mer. Ce rapport annuel est transmis au Gouvernement.

Article L1811-7

Pour l'application des sections 1 et 2 du chapitre III du titre Ier du livre II, les régions d'outremer

mettent en œuvre l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Article L1811-8

Les attributions des régions d'outre-mer en matière de liaisons aériennes et maritimes sont définies par les dispositions des articles L. 4433-20 et L. 4433-21 du code général des collectivités territoriales.

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre unique

Article L1821-1

Le chapitre III du titre Ier du livre Ier, les titres II et III du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

Article L1821-1-1

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-1, les mots : “ avant le 13 février 2015 ” sont remplacés par les mots : “ avant le 29 août 2018 ”.

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-2-1, les mots : “ dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 ” sont remplacés par les mots : “ avant le 28 février 2019 ”.

Article L1821-1-2

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-2-2 et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral.

Article L1821-1-3

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 1112-5, les mots : “ au 12 février 2005 ” sont remplacés par les mots : “ à la date de publication de la présente ordonnance ”.

Article L1821-2

Pour l'application des sections 1 et 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la présente partie, Mayotte met en œuvre l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Article L1821-3

Pour son application à Mayotte, l'article L. 1214-7 est ainsi rédigé :

" Art.L. 1214-7.-Le plan de déplacement urbains est, le cas échéant, compatible avec les orientations du plan d'aménagement et de développement durable mentionné à l'article LO 6161-42 du code général des collectivités territoriales. "

Article L1821-4

L'article L. 1214-19 n'est pas applicable à Mayotte.

Article L1821-5

Pour son application à Mayotte, l'article L. 1221-1 est rédigé comme suit :

" Art.L. 1221-1.-L'exécution des services est assurée soit en régie par une personne publique sous la forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice. "

Article L1821-6

Pour son application à Mayotte, l'article L. 1231-1 est ainsi rédigé :

"Art. L. 1231-1. - A Mayotte, les communes ou leurs groupements sont compétents pour l'organisation des transports urbains de personnes.

"Responsables, dans le ressort de leurs compétences, de l'organisation de la mobilité urbaine, ces collectivités peuvent notamment organiser l'usage partagé de véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement non motorisés prévus à la section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la présente partie."

Article L1821-7

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre II en tant qu'elles sont relatives aux syndicats mixtes de transports ne s'appliquent pas à Mayotte.

Article L1821-8

Pour son application à Mayotte l'article L. 1311-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 1311-1.-Sauf mention contraire, les dispositions du code du travail applicable à Mayotte s'appliquent aux entreprises de transport ferroviaire, routier, fluvial ou aérien et aux entreprises d'armement maritime de Mayotte ainsi qu'à leurs salariés sous réserve des dispositions particulières

ou d'adaptation prévues par le titre IV du livre V de la cinquième partie et par le titre II du livre V de la sixième partie du présent code applicables à Mayotte. "

TITRE III : SAINT BARTHELEMY

Chapitre unique

Article L1831-1

Les dispositions du chapitre IV du titre Ier ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV, des titres II et III du livre VI et du livre VII, ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy en tant qu'elles concernent les transports routiers.

Article L1831-2

Dans le but d'aider les entreprises locales créatrices d'emploi et le développement économique de Saint-Barthélemy par une desserte maritime et aérienne efficace et au plus juste prix, la Conférence paritaire des transports de Saint-Barthélemy rend, après consultation du conseil territorial, un rapport annuel assorti de propositions susceptibles de diminuer le coût des transports. Ce rapport annuel est transmis au Gouvernement.

Article L1831-3

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 à Saint-Barthélemy, les mots : "dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement." sont remplacés par les mots : "dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement.".

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre unique

Article L1841-1

Les dispositions du chapitre IV du titre Ier ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV, des titres II et III du livre VI et du livre VII, ne sont pas applicables à Saint-Martin en tant qu'elles concernent les transports routiers.

Article L1841-2

Dans le but d'aider les entreprises locales créatrices d'emploi et le développement économique à Saint-Martin par une desserte maritime et aérienne efficace et au plus juste prix, la Conférence paritaire des transports de Saint-Martin rend, après consultation du conseil territorial, un rapport annuel assorti de propositions susceptibles de diminuer le coût des transports. Ce rapport annuel est transmis au Gouvernement.

TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre unique

Article L1851-1

Les articles L. 1214-19 et L. 1221-3 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L1851-2

A Saint-Pierre-et-Miquelon, l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur proposition du maire ou du président de l'établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes, peut définir un périmètre de transports urbains excluant certaines parties du territoire de la commune.

Article L1851-3

L'article L. 1331-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L1851-4

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : "dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du

Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement." sont remplacés par les mots : "dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement."

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises

Article L1861-1

Les dispositions des articles L. 1432-1 et L. 1432-7 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article L1862-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans leur rédaction issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile sous réserve de l'exercice par cette collectivité des compétences de l'Etat qui lui ont été transférées sur le fondement de l'article 100 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie en matière de police et sécurité de la circulation maritime s'effectuant entre tous points de la Nouvelle-Calédonie et de sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux territoriales, d'une part, et en matière de police et de sécurité de la circulation aérienne intérieure et à l'égard des exploitants établis en Nouvelle-Calédonie dont l'activité principale n'est pas le transport aérien international, d'autre part.

Article L1862-2

Les dispositions du chapitre Ier du titre II du livre VI ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie en ce qu'elles concernent les incidents ou les accidents de transport terrestre.

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées

le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement." sont remplacés par les mots : "dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement.".

Article L1862-3

Une convention entre l'Etat et la Nouvelle-Calédonie fixe, en tant que de besoin, les conditions dans lesquelles les services de l'Etat chargés d'une enquête technique interviennent lorsque la Nouvelle-Calédonie en fait la demande après un accident ou un incident de transports qui se produit dans une circonstance où l'Etat n'est pas compétent en matière de sécurité des transports.

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

Article L1863-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI ainsi que les articles L. 1632-2 et L. 1632-3 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre IV : Autres dispositions générales

Article L1864-1

Les dispositions du livre VII sont applicables en Nouvelle-Calédonie, y compris pour les transactions effectuées en matière de transports par les autorités de la Nouvelle-Calédonie compétentes pour y procéder et pour les visites domiciliaires effectuées dans le cadre des missions de police administrative prévues en matière de transports par la Nouvelle-Calédonie.

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Chapitre Ier : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article L1871-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI sont applicables en Polynésie française dans leur

rédaction issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 sur le domaine maritime, dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires d'au plus 160 de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport des passagers ainsi qu'en en matière de sécurité de la circulation et de la navigation dans les eaux intérieures.

Article L1871-2

Les dispositions du chapitre Ier du titre II du livre VI ne sont pas applicables en Polynésie française en ce qu'elles concernent les incidents ou les accidents de transport terrestre.

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 en Polynésie française, les mots : " dans les conditions prévues par les articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. " sont remplacés par les mots : " dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. ".

Article L1871-3

Une convention entre l'Etat et la Polynésie française fixe, en tant que de besoin, les conditions dans lesquelles les services de l'Etat chargés d'une enquête technique interviennent lorsque la Polynésie française en fait la demande après un accident ou un incident de transports qui se produit dans une circonstance où l'Etat n'est pas compétent en matière de sécurité des transports.

Chapitre II : Lutte contre le terrorisme

Article L1872-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI ainsi que les articles L. 1632-2 et L. 1632-3 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre III : Autres dispositions générales

Article L1873-1

Les dispositions du livre VII sont applicables en Polynésie française, y compris pour les

transactions effectuées en matière de transports par les autorités de la Polynésie française compétentes pour y procéder et pour les visites domiciliaires effectuées dans le cadre des missions de police administrative prévues en matière de transports par la Polynésie française.

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises

Article L1881-1

Les dispositions des articles L. 1432-1 et L. 1432-7 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article L1882-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI dans leur rédaction issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile ainsi que les articles L. 1632-2 et L. 1632-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Article L1882-2

Les dispositions du chapitre Ier du titre II du livre VI ne sont pas applicables à Wallis-et-Futuna en ce qu'elles concernent les incidents ou les accidents de transport terrestre.

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : " dans les conditions prévues par les articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. " sont remplacés par les mots : " dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11,12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. " .

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

Article L1883-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI ainsi que les articles L. 1632-2 et L. 1632-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Article L1883-2

Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article 1631-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 1631-1.-Les conditions dans lesquelles le représentant de l'Etat peut prescrire la mise en œuvre de systèmes de vidéoprotection par les gestionnaires d'infrastructures, les autorités et personnes exploitant des transports collectifs relevant de l'activité de transport intérieur et les exploitants d'aéroports ouverts au trafic international, sont fixées par l'article 10-1 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité. "

Chapitre IV : Autres dispositions générales

Article L1884-1

Les dispositions du livre VII sont applicables à Wallis-et-Futuna, y compris pour les transactions effectuées en matière de transports par les autorités compétentes de Wallis-et-Futuna compétentes pour y procéder et pour les visites domiciliaires effectuées dans le cadre des missions de police administrative prévues en matière de transports par Wallis-et-Futuna.

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre Ier : Conditions d'exercice des professions de transport

Article L1891-1

Dans les Terres australes et antarctiques françaises, les règles relatives au contrat de transport de marchandises sont fixées par les dispositions des articles L. 6422-1 à L. 6422-5 pour le transport aérien et par celles des articles L. 5422-1 à L. 5422-18 pour le transport maritime.

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article L1892-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI dans leur rédaction issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article L1892-2

Les dispositions du chapitre Ier du titre II du livre VI ne sont pas applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises en ce qu'elles concernent les incidents ou les accidents de transport terrestre.

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1621-2 dans les Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. " sont remplacés par les mots : " dans les conditions prévues par les règles applicables en métropole en vertu des articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre cette autorité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement. " .

Article L1892-3

Les dispositions du livre VII sont applicables aux transactions effectuées en matière de transport dans les Terres australes et antarctiques françaises par les autorités compétentes pour y procéder.

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

Article L1893-1

L'article L. 1631-2 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises.

PARTIE LEGISLATIVE

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

Article L2000-1

Est dénommé transport ferroviaire ou guidé pour l'application du présent code tout transport public dont les véhicules sont assujettis à suivre, sur tout ou partie de leur parcours, une trajectoire déterminée à l'exclusion des remontées mécaniques relevant des dispositions du code du tourisme et des systèmes de transport situés dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux établissements recevant du public, aux activités foraines ou aux parcs de loisirs.

PARTIE LEGISLATIVE

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

LIVRE IER : SYSTEME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

TITRE IER : INFRASTRUCTURES

Chapitre Ier : Infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics

Section 1 : Définition et consistance

Sous-section 1 : Réseau ferré national

Article L2111-1

La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par voie réglementaire dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L. 1511-7 et L. 1512-1.

Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Article L2111-2

L'Etat et l'établissement public Réseau ferré de France mentionné à l'article L. 2111-9 informent les régions de tout projet de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national, de tout projet de réalisation d'une nouvelle infrastructure ou d'adaptation de l'infrastructure existante ainsi que de tout changement dans les conditions d'exploitation du réseau ferré national dans leur ressort territorial.

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

Article L2111-3

Par dérogation aux dispositions des articles L. 1241-1 et L. 1241-2, un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe dédiée au transport de personnes entre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris.

Ce décret fixe notamment les modalités de désignation des exploitants, les conditions générales de financement, de réalisation et d'exploitation de la liaison ainsi que les règles tarifaires propres à celle-ci, l'exploitation du service de transport lui-même étant assurée dans les conditions prévues par l'article L. 2141-1. Il prévoit que la mission confiée au cocontractant dans le cadre prévu par l'article L. 2111-12 peut être étendue à la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de l'ensemble du service rendu aux personnes utilisant la liaison.

Sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats, la construction de cette liaison ferroviaire ne donne lieu à aucune subvention de l'Etat.

Sous-section 2 : Réseau de la RATP

Article L2111-4

Les règles relatives aux infrastructures de la RATP sont fixées par le chapitre II du titre IV du présent livre.

Sous-section 3 : Voies ferrées portuaires

Article L2111-5

Les règles relatives aux voies ferrées des ports relevant de l'Etat et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie du présent code.

Sous-section 4 : Autres infrastructures

Article L2111-6

La concession du chemin de fer de Nice (Alpes-Maritimes) à Saint-André (Alpes-de-Haute-Provence) est fixée par la loi du 29 juillet 1889 portant déclaration d'utilité publique et concession définitive de divers chemins de fer à la compagnie des chemins de fer du sud de la France et approuvant la convention du 21 mai 1889 passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du sud de la France.

Article L2111-7

Les conditions de construction et d'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne) font l'objet de l'accord signé à Madrid le 10 octobre 1995 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 97-968 du 21 octobre 1997.

Article L2111-8

Les conditions de construction et d'exploitation de la liaison fixe trans-Manche font l'objet du traité signé à Cantorbéry le 12 février 1986, entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, dont la ratification a été autorisée par la loi n° 87-383 du 15 juin 1987 et des autres accords internationaux pris pour son application.

Section 2 : Réseau ferré de France

Sous-section 1 : Objet et missions

Article L2111-9

L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé " Réseau ferré de France " a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France qui la rémunère à cet effet.

Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion.

Article L2111-10

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. En application de ce décret, une convention conclue entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées à l'article L. 2111-9.

Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles l'établissement exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers.

Il détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société

nationale des chemins de fer français.

Ce même décret détermine également les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, Réseau ferré de France confie à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en cours d'exploitation, et pour lesquels cette dernière se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'œuvre ou de la réalisation de travaux.

Article L2111-11

Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion opérationnelle des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire, afin notamment de préciser les conditions qui garantissent la cohérence des missions mentionnées au deuxième alinéa avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.

Article L2111-12

L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article L. 2111-11 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention.

Les rapports entre l'Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges.

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

Article L2111-13

Réseau ferré de France peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire à ses missions.

Article L2111-14

Réseau ferré de France a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Sous-section 2 : Organisation

Article L2111-15

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa du même article est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public.

Les personnels de Réseau ferré de France ont la qualité d'électeurs et sont éligibles aux élections des représentants du personnel au comité d'entreprise, ainsi qu'aux élections des représentants des salariés au conseil d'administration de Réseau ferré de France.

Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine le nombre et les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.

Article L2111-16

Le président du conseil d'administration de Réseau ferré de France est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.

Sous-section 3 : Gestion administrative, financière et comptable

Article L2111-17

Réseau ferré de France est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

Article L2111-18

La gestion des filiales créées par Réseau ferré de France est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.

Elles ne peuvent recevoir les concours financiers de l'Etat mentionnés à l'article L. 2111-24.

Article L2111-19

Les règles de gestion financière et comptable applicables à Réseau ferré de France sont fixées par voie réglementaire.

Sous-section 4 : Gestion domaniale

Article L2111-20

Les biens immobiliers utilisés pour la poursuite des missions de Réseau ferré de France peuvent être cédés à l'Etat ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Article L2111-21

Les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.

Article L2111-22

Les règles de gestion domaniale applicables à Réseau ferré de France, notamment les modalités des déclassements mentionnés à l'article L. 2111-21, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 5 : Contrôle de l'Etat

Article L2111-23

Réseau ferré de France est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

Sous-section 6 : Ressources de Réseau ferré de France

Article L2111-24

Les ressources de Réseau ferré de France sont constituées par :

- 1° Les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national ;
- 2° Les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert ;
- 3° Les concours financiers de l'Etat, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, au rôle qui leur est imparti dans la mise en œuvre du droit au transport et à leurs avantages en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ;
- 4° Tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.

Réseau ferré de France peut, dès sa création, procéder à une offre au public de titres financiers et émettre tout titre représentatif d'un droit de créance.

Article L2111-25

Le calcul des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle.

Tout projet de modification des modalités de fixation de ces redevances fait l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernées.

Les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Infrastructures n'appartenant pas à l'Etat et à ses établissements publics

Section 1 : Réseaux départementaux

Article L2112-1

Sans préjudice des dispositions du chapitre Ier du présent titre, les départements sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés, d'intérêt local.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux départements de la région Ile-de-France.

Section 2 : Réseaux urbains

Article L2112-2

Les règles relatives aux réseaux ferroviaires ou guidés urbains et notamment l'établissement de leur périmètre par les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes sont fixées par les articles L. 1231-3 à L. 1231-5, L. 1231-7 et L. 1231-10.

Section 3 : Réseau d'Ile-de-France

Article L2112-3

Dans la région Ile-de-France, les règles relatives aux réseaux ferroviaires ou guidés urbains sont

fixées par les articles L. 1241-1 à L. 1241-20.

Section 4 : Réseau de Corse

Article L2112-4

Les règles relatives au transport ferroviaire en Corse sont fixées par les articles L. 4424-17, L. 4424-24 et L. 4425-2 du code général des collectivités territoriales.

Section 5 : Voies ferrées portuaires

Article L2112-5

Les règles relatives aux voies ferrées des ports ne relevant pas de l'Etat et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie.

TITRE II : EXPLOITATION

Chapitre Ier : Organisation du transport ferroviaire ou guidé

Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics

Sous-section 1 : Services d'intérêt national

Article L2121-1

L'Etat veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national.

Article L2121-2

La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la Société nationale des chemins de fer français, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article L. 2121-3.

Toute création ou suppression par la Société nationale des chemins de fer français de la desserte

d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés.

Sous-section 2 : Services d'intérêt régional

Article L2121-3

La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :

1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.

Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte du schéma régional des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1213-1.

La région exerce ses compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.

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

Article L2121-4

Une convention passée entre chaque région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

Le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale des chemins de fer français sont précisés par décret en Conseil d'Etat.

Article L2121-5

Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service régional de personnes ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service régional de personnes est soumise pour avis aux départements et aux communes concernés.

Article L2121-6

Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France, pour l'organisation des services définis par l'article L. 2121-3.

La mise en œuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées au premier alinéa et la Société nationale des

chemins de fer français, sans préjudice des responsabilités que l'Etat a confiées à cette dernière pour l'organisation des services d'intérêt national.

Article L2121-7

La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services.

La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur.

Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par le groupement pour leur part réalisée sur le territoire national.

Article L2121-8

Les modifications des services d'intérêt national, liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutives à une opération de modernisation approuvée par l'Etat et qui rendent nécessaire une recomposition de l'offre des services régionaux de personnes, donnent lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert de compétences dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 3 : Services assurés dans la région Ile-de-France

Article L2121-9

Les dispositions de la sous-section 2 ne sont pas applicables à la région Ile-de-France. Le régime de transport public de personnes en région Ile-de-France, l'organisation et le fonctionnement du syndicat des transports d'Ile-de-France sont fixés par les articles L. 1241-1 à L. 1241-20.

Section 2 : Services assurés sur les autres infrastructures

Article L2121-10

A l'intérieur du périmètre de transports urbains mentionné aux articles L. 1231-4, L. 1231-5 et L. 1231-7, les dessertes locales des transports ferroviaires ou guidés établis par le département sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les dispositions du précédent alinéa ne s'appliquent pas à la région Ile-de-France.

Article L2121-11

Les collectivités territoriales et les établissements publics mentionnés aux articles L. 2112-2 et L. 2112-4, et les syndicats mixtes de transport régis par les articles L. 1231-10 à L. 1231-13 sont compétents pour organiser les services de transport de personnes sur leurs réseaux.

Dans la région Ile-de-France, les règles relatives aux réseaux ferroviaires et guidés urbains sont fixées par les articles L. 1241-1 à L. 1241-7.

Section 3 : Services librement organisés

Article L2121-12

Les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres de l'Union européenne différents. L'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.

Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

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

Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau

Section 1 : Dispositions communes

Article L2122-1

Pour l'application du présent chapitre, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.

Article L2122-2

Réseau ferré de France et les titulaires de délégation de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 répartissent, chacun en ce qui le concerne, les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Article L2122-3

Au sens du présent titre, on entend par " capacités de l'infrastructure " la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période.

On entend par " sillon " la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure

Article L2122-4

La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés, en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires et, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Article L2122-5

Le gestionnaire d'infrastructure publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise.

Article L2122-6

Tout demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

Article L2122-7

Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1er janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelables une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

Article L2122-8

Les modalités d'application des articles L. 2122-4 à L. 2122-7 sont fixées par voie réglementaire.

Section 3 : Règles applicables aux entreprises ferroviaires

Article L2122-9

Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services, ainsi que, lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir.

Article L2122-10

Pour exercer une activité de transport sur le réseau ferroviaire, les entreprises doivent être titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2122-11

L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

Article L2122-12

D'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens de l'article L. 2122-11.

Article L2122-13

Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

Chapitre III : Gestion opérationnelle de l'infrastructure

Section 1 : Gestion des gares

Article L2123-1

A compter du 1er janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société nationale des chemins de fer français, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

Article L2123-2

L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat avec le gestionnaire de la gare.

Article L2123-3

Un décret en Conseil d'Etat précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et les principes de tarification applicables à ces prestations.

Section 2 : Gestion du trafic et des circulations

Article L2123-4

La Société nationale des chemins de fer français assure la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national dans les conditions définies par l'article L. 2111-10, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France.

Article L2123-5

Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national mentionnées à l'article L. 2123-4,

dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions.

Article L2123-6

Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service, par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instruction que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

Article L2123-7

Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

Article L2123-8

Le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose d'un budget propre, dont le financement est assuré par Réseau ferré de France dans le cadre d'une convention passée avec la Société nationale des chemins de fer français, cosignée par le directeur du service gestionnaire. Cette convention fixe, conformément à l'article L. 2111-10, les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées par le service, notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations.

Article L2123-9

Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

Aucune décision intéressant, directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans l'avis du directeur du service, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

Les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information sont précisées, par décret en Conseil d'Etat.

Article L2123-10

Les modalités d'application des articles L. 2123-5 à L. 2123-9, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2123-11

Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est visée aux articles L. 2123-5 à L. 2123-9, souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES

Chapitre Ier : Objet et missions

Article L2131-1

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Article L2131-2

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par l'autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.

Article L2131-3

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Article L2131-4

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. A ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à la bonne application des articles L. 2123-5 à L. 2123-10.

Article L2131-5

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est compétente pour le réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.

Article L2131-6

A la demande du ministre chargé des transports, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

Article L2131-7

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 à L. 2131-6, les règles concernant :

1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;

2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;

3° Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

4° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel.

Chapitre II : Organisation administrative et financière

Article L2132-1

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.

Article L2132-2

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédure ainsi que ses méthodes de travail.

Article L2132-3

Les propositions, avis et décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont motivés.

Section 1 : Président

Article L2132-4

En cas de vacance de la présidence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

Le président a qualité pour agir en justice au nom de l'autorité.

A l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

Article L2132-5

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ses deux vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps. Leurs fonctions sont incompatibles avec toute activité professionnelle, avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et avec toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire.

Article L2132-6

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies à l'article L. 2132-8.

Section 2 : Collège

Article L2132-7

Les deux vice-présidents sont désignés, respectivement, par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat.

Le collège comprend au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. La composition du collège assure une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes.

En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.

Article L2132-8

Les fonctions des membres du collège autres que celles de président ou de vice-président sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire.

Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de l'autorité.

Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette interdiction s'applique également lorsque, au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;

2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de l'autorité ;

3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations, par décret pris sur proposition du collège.

Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle ni exercer aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal.

Section 3 : Délibérations

Article L2132-9

Le collège ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Section 4 : Services

Article L2132-10

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'Autorité de son président.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacations versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.

Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général, nommé par le président, recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de l'autorité.

Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de l'autorité dans des matières et des limites déterminées par le collège.

Article L2132-11

Les membres et agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme.

Les membres et agents de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

L'obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par l'autorité des informations ou documents qu'elle détient à la Commission européenne ou à une autorité d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou à une autorité d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle et exerçant des compétences analogues à celles de l'autorité, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel que celles définies au présent article.

Section 5 : Gestion financière

Article L2132-12

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de l'autonomie financière.

Elle perçoit le produit du droit fixe établi à l'article L. 2132-13. La loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne lui est pas applicable.

L'autorité perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.

Le président de l'autorité est ordonnateur des recettes et des dépenses.

L'autorité est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

Article L2132-13

Il est institué, à compter du 1er janvier 2009, un droit fixe dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire au sens de l'article L. 2122-1. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce droit comprend, selon le cas :

1° Une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite de cinq millièmes de ce montant ;

2° Une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire, dans la limite de 0,10 € par kilomètre parcouru.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées, dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article L. 2221-6, auprès du comptable public de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que ceux applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

Le produit de ce droit est affecté à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau

Article L2133-1

Lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'assure, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article L. 2121-12. Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat, afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article L. 2121-12.

Article L2133-2

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.

Article L2133-3

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus à l'article L. 2122-7. A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus à l'article L. 2122-6, notamment sur leur volet tarifaire.

Article L2133-4

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

Article L2133-5

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, tels qu'ils résultent notamment de l'article L.

2111-25.

Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.

Article L2133-6

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.

Article L2133-7

A la demande de l'autorité administrative compétente, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifs sociaux nationaux et des articles L. 1112-1 à L. 1112-10. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2133-8

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

Article L2133-9

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la Société nationale des chemins de fer, conformément à l'article L. 2123-6.

Chapitre IV : Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires

Article L2134-1

Toute personne s'estimant victime de la part de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire, y compris les gares, peut, dans les délais de recours contentieux, saisir pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité

ainsi saisie en informe sans délai l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois à compter de la réception de la saisine pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.

La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires ne peut intervenir au titre du présent article lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.

Article L2134-2

Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, et en particulier :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

2° A la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;

3° Aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;

4° A l'exercice du droit d'accès au réseau ;

5° A la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

6° A la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services, y compris les gares ;

7° A l'exécution des accords-cadres mentionnés aux articles L. 2122-6 et L. 2122-7 ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

8° A la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.

La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

Article L2134-3

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires se prononce dans un délai de deux mois maximum à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.

Les décisions prises par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au titre de l'article L. 2134-2 sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

Chapitre V : Sanctions administratives et pénales

Section 1 : Contrôle administratif

Article L2135-1

Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant du présent titre et des textes pris pour son application les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires habilités par le président de l'autorité et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie telles qu'elles résultent de l'article 43 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.

Lorsque le président de l'autorité désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de l'autorité, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions. Le procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application de l'article L. 2135-4. Les manquements sont constatés par les agents de l'autorité habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.

Article L2135-2

Pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.

Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des services de l'Etat et des autorités organisant des services de transport ferroviaire, de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

Les agents de l'autorité habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à l'autorité. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.

Les enquêtes donnent lieu à procès-verbal. Un double en est transmis dans les cinq jours aux parties intéressées.

Les agents habilités de l'autorité reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

Article L2135-3

Les agents habilités de l'autorité ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport relevant des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2135-2, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de l'autorité et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics.

Article L2135-4

En dehors des cas prévus à l'article L. 2135-3, ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.

Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.

L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu à l'article L. 2135-6. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.

A défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. L'appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de

quinze jours.

Article L2135-5

La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt et une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. En cas d'impossibilité, l'officier de police judiciaire requiert deux témoins choisis en dehors des personnes relevant de son autorité ou de celle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

Article L2135-6

Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par les personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2135-5 ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.

Si l'inventaire sur place présente des difficultés, les pièces et documents saisis sont placés sous scellés. L'occupant des lieux ou son représentant est avisé qu'il peut assister à l'ouverture des scellés qui a lieu en présence de l'officier de police judiciaire ; l'inventaire est alors établi.

Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont, dès qu'ils ont été établis, adressés au juge qui a autorisé la visite ; une copie de ces mêmes documents est remise à l'occupant des lieux ou à son représentant.

Les pièces et documents saisis sont restitués à l'occupant des locaux dans les six mois de la visite ; toutefois, lorsque des poursuites pénales sont engagées, leur restitution est autorisée par l'autorité judiciaire compétente.

Le procès-verbal et l'inventaire mentionnent le délai et la voie de recours.

Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

Section 2 : Sanctions administratives

Article L2135-7

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle, d'un gestionnaire d'infrastructure,

d'une entreprise ferroviaire ou de toute autre personne concernée sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :

1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, l'autorité met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, l'autorité peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :

a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;

b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. A défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par l'autorité est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par l'autorité en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3 après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet ;

3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article L. 2135-2 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, l'autorité met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, l'autorité peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

Article L2135-8

L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de l'autorité et a été invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.

Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de l'autorité peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.

Dans les cas où la communication ou la consultation de documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.

Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.

Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.

Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au Journal officiel. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.

L'autorité ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

Section 3 : Sanctions pénales

Article L2135-9

Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de l'autorité sont chargés en application des articles L. 2135-4 à L. 2135-6, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ces mêmes articles, est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

Article L2135-10

Les personnes physiques coupables des infractions prévues à l'article L. 2135-9 encourent également les peines complémentaires suivantes :

- 1° La fermeture temporaire ou à titre définitif 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, suivant les modalités 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.

Article L2135-11

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie à l'article L. 2135-9 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 2°, 4° et 9° de l'article 131-39 de ce code. L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du code pénal porte sur l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Article L2135-12

La divulgation, par l'une des parties, des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé en application de l'article L. 2135-8 est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Section 4 : Dispositions diverses

Article L2135-13

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires saisit l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dont il a connaissance dans le secteur du transport ferroviaire, notamment lorsqu'il estime que ces pratiques sont prohibées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Cette saisine peut être introduite dans le cadre d'une procédure d'urgence, conformément à l'article L. 464-1 du même code. Le président peut également la saisir, pour avis, de toute autre question relevant de sa compétence.

L'Autorité de la concurrence communique à l'autorité toute saisine entrant dans le champ des compétences de celle-ci. Elle peut également saisir l'autorité, pour avis, de toute question relative au secteur du transport ferroviaire. Lorsqu'elle est consultée, en application du présent alinéa, par l'Autorité de la concurrence sur des pratiques dont cette dernière est saisie dans le secteur du transport ferroviaire, l'autorité joint à son avis, dans le délai imparti, tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession.

Article L2135-14

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de l'autorité, ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu par la consultation de l'autorité.

Les juridictions adressent à l'autorité copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.

Article L2135-15

Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.

Article L2135-16

La prescription est également interrompue lorsque les faits visés dans la saisine font l'objet d'un acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction par la Commission européenne ou par une autorité de régulation ferroviaire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Article L2135-17

Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à l'autorité, sur sa demande, les procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont l'autorité est saisie.

Chapitre VI : Dispositions d'application

Article L2136-1

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent titre.

TITRE IV : ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

Chapitre Ier : Société nationale des chemins de fer français

Section 1 : Objet et missions

Article L2141-1

L'établissement public industriel et commercial dénommé " Société nationale des chemins de fer français " a pour objet :

- 1° D'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12 ;
- 2° D'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ;
- 3° De gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'Etat ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance ;
- 4° D'assurer, selon les principes du service public, les missions de gestion de l'infrastructure prévues par les articles L. 2111-9 et L. 2123-4.

Il est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions.

Article L2141-2

Le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français est approuvé par décret en Conseil d'Etat. Après avis de l'établissement public, le cahier des charges fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues par les articles L. 1000-1 à L. 1000-3, L. 1111-1, L. 1111-3, L. 1211-3 et L. 1212-2, les conditions d'exécution du service public et définit son équilibre d'exploitation.

Article L2141-3

Dans les conditions fixées par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Article L2141-4

La Société nationale des chemins de fer français peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire à ses missions.

Article L2141-5

La Société nationale des chemins de fer français a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Section 2 : Organisation administrative

Article L2141-6

Le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français est composé :

1° De représentants de l'Etat ;

2° De membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;

3° De membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres.

Article L2141-7

Les statuts de la Société nationale des chemins de fer français sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine le nombre et les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.

Article L2141-8

Le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.

Article L2141-9

Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit à la Société nationale des chemins de fer français et à ses filiales.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.

Section 3 : Gestion financière et comptable

Article L2141-10

La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales.

Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales.

Article L2141-11

L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français, hors région d'Ile-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs.

Article L2141-12

La gestion des filiales créées par la Société nationale des chemins de fer français est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.

Ces filiales ne peuvent recevoir les concours financiers de l'Etat prévus par l'article L. 2141-19.

Section 4 : Gestion domaniale

Article L2141-13

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, la Société nationale des chemins de fer français exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Elle peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition.

Elle assume toutes les obligations du propriétaire.

Elle agit et défend en justice aux lieu et place de l'Etat.

Article L2141-14

Les biens immobiliers acquis par la Société nationale des chemins de fer français le sont au nom de l'Etat. Elle verse à l'Etat une indemnité égale à la valeur vénale des biens appartenant déjà à l'Etat et qui sont incorporés dans le domaine public qu'elle gère.

Article L2141-15

Les biens immobiliers utilisés par la Société nationale des chemins de fer français pour la poursuite de ses missions peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

Article L2141-16

Les biens immobiliers détenus par la Société nationale des chemins de fer français qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par elle et à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée lui verse une indemnité égale à leur valeur vénale.

Article L2141-17

Les modalités d'application de la présente section, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 5 : Contrôle de l'Etat

Article L2141-18

La Société nationale des chemins de fer français est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

Section 6 : Ressources de la Société nationale des chemins de fer français

Article L2141-19

La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4. Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par la Société nationale des chemins de fer français avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.

Chapitre II : Régie autonome des transports parisiens

Section 1 : Objet et missions

Article L2142-1

L'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé " Régie autonome des transports parisiens " est chargé de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif de personnes qui lui est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7.

Article L2142-2

La Régie autonome des transports parisiens peut être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles dans la région d'Ile-de-France.

Article L2142-3

Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1er janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. A l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la régie est encouragée par des mesures d'incitation à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1er janvier 2012. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2142-4

Le statut de la Régie autonome des transports parisiens est fixé par décret en Conseil d'Etat. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.

Article L2142-5

En dehors de la région Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes, dans le respect des règles de concurrence.

Ces filiales ont le statut de société anonyme.

Section 2 : Organisation administrative

Article L2142-6

La Régie autonome des transports parisiens est administrée par un conseil d'administration comprenant une représentation des collectivités territoriales. La composition du conseil est fixée par décret en Conseil d'Etat. L'établissement est dirigé par un président-directeur général, nommé par décret, qui met en œuvre la politique définie par le conseil d'administration et assure l'exécution de ses délibérations.

Section 3 : Gestion financière et comptable

Article L2142-7

La gestion des filiales mentionnées à l'article L. 2142-5 est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.

Elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région Ile-de-France.

Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités territoriales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Section 4 : Gestion domaniale

Article L2142-8

Jusqu'à leur remise au Syndicat des transports d'Ile-de-France, la régie exerce son contrôle sur l'ensemble des biens réalisés ou acquis par elle ou qui lui ont été remis et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation des services mentionnés à l'article L. 1241-6 dont elle est chargée au 1er janvier 2010. Ces biens, qui comprennent notamment les matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, appartiennent au syndicat dès leur achèvement ou leur acquisition. Le syndicat entre immédiatement en leur possession à l'expiration des contrats d'exploitation des services concernés et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la régie afférents à ces contrats. Les conditions, notamment financières, dans lesquelles la régie remet ces biens au syndicat à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour elle aucune perte de valeur et les modalités de rémunération de la Régie autonome des transports parisiens au titre des investissements réalisés par elle de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération appropriée des capitaux, sont fixées par voie réglementaire

Article L2142-9

Les biens affectés à l'exploitation des services mentionnés à l'article L. 1241-6 autres que ceux visés à l'article L. 2142-8 et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'article L. 2142-10

peuvent être repris par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à l'expiration des contrats d'exploitation s'il estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause. Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Ile-de-France ou à l'Etat visés au présent article sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la Régie autonome des transports parisiens. Ils appartiennent à la régie tant que le syndicat n'a pas usé de son droit de reprise. Le délai pendant lequel le syndicat peut exercer son droit de reprise est fixé par voie réglementaire.

Article L2142-10

L'ensemble des biens constitutifs de l'infrastructure gérés par la Régie autonome des transports parisiens et appartenant au Syndicat des transports d'Ile-de-France ou à l'Etat sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la régie. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent notamment les voies, y compris les appareillages fixes associés, les voies de garage et de raccordement, les ouvrages d'art, les stations et les gares, leurs accès et ouvrages de correspondance, les sous-stations et ateliers souterrains, les quais, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures et, de façon générale, tous les compléments, accessoires et dépendances desdites lignes et installations, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, les autres bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.

Article L2142-11

Les immeubles et autres biens appartenant au Syndicat des transports d'Ile-de-France ou à l'Etat, qui ne sont pas affectés à l'exploitation des services mentionnés à l'article L. 1241-6 au sens des articles L. 2142-8 à L. 2142-10 mais sont affectés par la régie à des activités administratives, sociales ou de formation sont, à la date du 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la régie.

Article L2142-12

La Régie autonome des transports parisiens est substituée à l'Etat et au Syndicat des transports d'Ile-de-France pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés en vertu des articles L. 2142-9 à L. 2142-11, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1er janvier 2010 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

Les droits et obligations résultant des actes ou conventions passés par l'Etat ou le syndicat qui sont transférés à la régie sont précisés par voie réglementaire.

Article L2142-13

Les actes de transfert de biens entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens mentionnés aux articles L. 2142-8 et L. 2142-10 sont réalisés à titre gratuit. Les actes de transfert à la Régie autonome des transports parisiens des biens mentionnés aux articles L. 2142-9 et L. 2142-11 donnent lieu au versement d'une indemnité au Syndicat des transports d'Ile-de-France. Les actes de reprise par le Syndicat des transports d'Ile-de-France des biens mentionnés à l'article L. 2142-9 donnent lieu au versement d'une indemnité à la Régie autonome des transports parisiens. Les actes mentionnés au présent article ne donnent lieu à aucun versement de

salaires ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Article L2142-14

Les modalités de transfert et de reprise, de détermination et, le cas échéant, d'estimation de la valeur des biens visés aux articles L. 2142-8 à L. 2142-13 sont précisées par voie réglementaire. Sont également fixées par voie réglementaire les conditions dans lesquelles la répartition de ces biens est soumise à l'approbation des ministres chargés des transports, de l'économie et du domaine.

Section 5 : Ressources de la Régie autonome des transports parisiens

Article L2142-15

Les ressources de la Régie autonome des transports parisiens sont constituées par :

- 1° Les recettes directes du trafic ;
- 2° Les contributions du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- 3° Un concours financier de l'Etat en raison des charges de retraite supportées par la régie, dans des conditions fixées par voie réglementaire ;
- 4° Tous autres concours et subventions ;
- 5° Les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- 6° Les produits financiers ;
- 7° Les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

Chapitre III : Autres entreprises

Chapitre IV : Dispositions communes

Article L2144-1

Des comptes de profits et pertes et, soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif, sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret. Lorsqu'un groupe d'entreprises publiant une comptabilité consolidée ou une entreprise exploite plusieurs services de transport ferroviaire de fret, la gestion de ces services fait l'objet d'une comptabilité séparée, le cas échéant consolidée au niveau du groupe.

Article L2144-2

Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de

voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.

TITRE V : DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES

Chapitre unique

Article L2151-1

Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Article L2151-2

Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité.

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. A l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

Le présent article ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs décide d'appliquer tout ou partie des dispositions non obligatoires de ce règlement.

Article L2151-3

I. # Sous réserve des dérogations temporaires prévues à l'article L. 2151-2, 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 aux articles 4 à 10, 13 à 14, 16 à 18, 20 à 25 et 27 à 29 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, précité 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 aux articles 12 et 19 du même règlement qui ont été constatés dans les conditions prévues au III de l'article L. 141-1 du code de la consommation.

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.

PARTIE LEGISLATIVE

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

LIVRE II : INTEROPERABILITE, SECURITE, SURETE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDES

TITRE IER : INTEROPERABILITE

Chapitre Ier : Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et de sécurité

Section 1 : Dispositions générales

Article L2211-1

Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les constituants et sous-systèmes assurant la sécurité des installations à câbles transportant des personnes ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont accompagnés d'une déclaration " CE " de conformité aux exigences essentielles de sécurité. Les constituants comportent également un marquage " CE " de conformité.

Le respect des dispositions prévues aux deux alinéas précédents présume de la satisfaction des produits en cause aux exigences essentielles permettant de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ou la sécurité des installations à câbles transportant des personnes.

Les conditions d'application du présent article et notamment la définition des exigences essentielles d'interopérabilité et les règles relatives à la mise sur le marché de ces constituants et sous-systèmes sont fixées par voie réglementaire.

Section 2 : Sanctions administratives et pénales

Sous-section 1 : Recherche et constatation des infractions

Article L2211-2

Sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles visant à vérifier le respect des dispositions de l'article L. 2211-1 et pour rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 2211-6 les agents de l'Etat, et, pour les constituants d'interopérabilité ferroviaire, ceux de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article L. 2221-1 et les préposés d'exploitants ferroviaires.

Ces agents et préposés sont agréés et commissionnés par le ministre chargé des transports.

Les infractions prévues par l'article L. 2211-6 sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire. Les procès-verbaux sont adressés au procureur de la République dans les cinq jours qui suivent leur clôture. Une copie en est remise au fabricant ou au responsable de la mise sur le marché dans le même délai.

Article L2211-3

Les agents mentionnés à l'article L. 2211-2 peuvent, pour l'exercice de leurs missions, pénétrer entre 8 heures et 20 heures dans tous les lieux utilisés exclusivement à des fins professionnelles par le fabricant ou toute personne intervenant pour la mise sur le marché des produits mentionnés à l'article L. 2211-1, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. Ils ont également libre accès aux lieux où sont installés ou exploités les systèmes de transport.

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations ou en assurer lui-même la direction.

Article L2211-4

Les agents mentionnés à l'article L. 2211-2 peuvent prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout élément justificatif ou document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

Lorsque des vérifications complémentaires sont nécessaires, ces agents peuvent consigner les produits susceptibles de faire l'objet des mesures prévues par l'article L. 2211-5. Les produits consignés sont laissés à la garde de leur détenteur. Les agents habilités indiquent dans un procès-verbal ou un rapport les produits faisant l'objet de la consignation.

La consignation, dont est immédiatement informé le procureur de la République, ne peut excéder quinze jours.

Le délai de consignation peut être prorogé par ordonnance motivée du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel est situé le lieu où les produits sont consignés, ou du magistrat qu'il délègue.

Le magistrat est saisi sans formalité par les agents habilités. Il statue dans les vingt-quatre heures par ordonnance exécutoire à titre provisoire, au vu de tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

L'ordonnance de prorogation de la mesure de consignation est notifiée, par tous moyens, au détenteur des produits consignés.

La mainlevée de la mesure de consignation peut être ordonnée à tout moment soit par les agents ayant procédé à cette consignation ou par le procureur de la République, soit par le président du tribunal de grande instance ou le magistrat qu'il délègue à cet effet.

Sous-section 2 : Mesures de police et sanctions administratives

Article L2211-5

Si un constituant muni d'une déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi mentionnée à l'article L. 2211-1 ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité.

Le ministre chargé des transports peut, dans les mêmes conditions, par arrêté, restreindre les conditions d'utilisation ou ordonner la mise en conformité d'un constituant ou d'un sous-système assurant la sécurité des installations à câbles transportant des personnes en cas de risques pour la sécurité ou la santé des personnes et, le cas échéant, pour la sécurité des biens.

Le ministre ou, pour les constituants d'interopérabilité ferroviaire, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut également, après avoir entendu le fabricant, ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du produit concerné ou ordonner son retrait en tous lieux.

En cas de danger imminent, la suspension prévue à l'alinéa précédent peut être prononcée sans formalité.

Sous-section 3 : Sanctions pénales

Article L2211-6

I. # Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de mettre sur le marché un produit :

1° Sans la déclaration " CE " mentionnée à l'article L. 2211-1 ;

2° Sans le marquage " CE " mentionné à l'article L. 2211-1 ;

3° En violation d'une décision ou d'un arrêté pris en application des dispositions de l'article L. 2211-5.

II. # Est puni des mêmes peines le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application des dispositions de l'article L. 2211-2.

Chapitre II : Utilisation des constituants d'interopérabilité et mise en service des sous-systèmes de nature structurelle sur le réseau ferroviaire

Chapitre III : Organismes habilités

TITRE II : SECURITE

Chapitre Ier : Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables

Section 1: Etablissement public de sécurité ferroviaire

Article L2221-1

L'établissement public de l'Etat dénommé " Etablissement public de sécurité ferroviaire " veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par voie réglementaire. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.

Article L2221-2

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est administré par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre moitié d'un député et d'un sénateur, désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat, de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement public ainsi que de représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.

L'établissement public est dirigé par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées à l'article L. 2221-1 sont délivrées par le directeur général.

Article L2221-3

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

Article L2221-4

Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité du transport ferroviaire, de recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public définies par l'article L. 2221-1 et à se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents et préposés sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par le code pénal. En dehors des cas prévus par l'article L. 2211-3, ces agents ont accès entre 8 heures et 20 heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'établissement public

désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics.

Article L2221-5

Lorsque l'accès aux locaux, lieux et installations est refusé aux agents habilités, il peut être autorisé par ordonnance du juge des libertés et de la détention dans les conditions prévues au chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.

Article L2221-6

Les ressources de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sont constituées par :

1° Une fraction du produit d'un droit de sécurité dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés à l'article L. 2221-1. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'établissement public. Ce droit comprend, selon le cas :

- a) Un pourcentage du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite du centième de ce montant et de 0,20 € par kilomètre parcouru ;
- b) Une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national, dans la limite de 0,10 € par kilomètre parcouru.

Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'établissement public. Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires ;

2° Les subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée ;

3° Les redevances que l'établissement public perçoit à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations mentionnées à l'article L. 2221-1, autres que celles visant à obtenir la qualité d'entreprise ferroviaire ;

4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.

La fraction prévue au 1° est plafonnée conformément au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Article L2221-7

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier, les modalités d'exercice du contrôle de l'Etat et les conditions d'emploi par l'établissement public d'agents de la Régie autonome des transports parisiens et de la Société nationale des chemins de fer français, qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine et leur droit à l'avancement. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.

Section 2 : Dispositions relatives à la conduite des trains

Article L2221-8

Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1, lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

Un recours devant une commission ferroviaire d'aptitudes peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

Le premier alinéa entre en vigueur au 1er juin 2011 et au 1er juin 2013 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont fixées au 1er juin 2018 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1er juin 2011.

La licence délivrée dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci est valable sur le territoire national.

L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée.

Article L2221-9

Le fait de conduire un train sans être titulaire de la licence et des documents requis par la réglementation de sécurité ou d'affecter à la conduite de trains une personne qui n'est pas titulaire de ces documents est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 75 000 €.

Article L2221-10

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de la présente section, notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission ferroviaire d'aptitudes.

Chapitre II : Sécurité des systèmes de transport guidé

TITRE III : PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Chapitre Ier : Mesures relatives à la conservation

Article L2231-1

La consistance du domaine public ferroviaire est définie à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

Article L2231-2

Tout dépôt de terre et autres objets quelconques, ainsi que le pacage des bestiaux, est interdit sur l'étendue du domaine public ferroviaire.

Article L2231-3

Sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

1° L'alignement ;

2° L'écoulement des eaux ;

3° L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;

4° La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés ;

5° Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Article L2231-4

Les riverains des voies ferrées peuvent être contraints de respecter les règles de gestion forestière prévues par les articles L131-16 et L134-12 du nouveau code forestier.

Article L2231-5

Aucune construction autre qu'un mur de clôture ne peut être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent, cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Les constructions existantes lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, qui ne respectent pas les dispositions du premier alinéa et dont l'état a été constaté dans des conditions déterminées par décret peuvent être entretenues dans cet état.

Article L2231-6

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

L'autorité administrative accorde cette autorisation après avis de l'exploitant et, pour le réseau ferré national, de Réseau ferré de France ou, le cas échéant, du titulaire d'un des contrats mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12.

Article L2231-7

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative.

Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent, cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Cette autorisation est révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Article L2231-8

Lors de la construction d'une nouvelle voie ferrée, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, l'autorité administrative peut faire supprimer les constructions, plantations, excavations ou amas de quelque matière que ce soit, existant dans les zones mentionnées aux articles L. 2231-2 à L. 2231-7, moyennant une indemnité.

L'indemnité est réglée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article L2231-9

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

Chapitre II : Contraventions de grande voirie

Article L2232-1

Les infractions aux dispositions du chapitre Ier sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Réseau ferré de France exerce concurremment avec l'Etat les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation de son domaine public.

Les infractions aux dispositions du chapitre Ier peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article L. 2241-1 et par les agents assermentés des personnes agissant pour le compte de Réseau ferré de France ou ayant conclu une convention avec Réseau ferré de France en application de l'article L. 2111-9.

Article L2232-2

Les personnes qui contreviennent aux dispositions du présent chapitre sont condamnées à

supprimer, dans le délai déterminé par le juge administratif, les ouvrages ou dépôts faits contrairement à ces dispositions.

La suppression a lieu d'office, et le montant de la dépense est recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques, s'ils ne se conforment pas à ce jugement.

TITRE IV : POLICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

Article L2240-1

Le présent titre s'applique à tous les transports publics ferroviaires ou guidés.

Chapitre Ier : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Article L2241-1

I. # Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Les agents assermentés missionnés de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;

3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;

4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport.

II. # Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'Etat concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :

1° Les agents de police judiciaire ;

2° Les agents de police judiciaire adjoints ;

3° Les agents chargés de la surveillance de la voie publique mentionnés au 3° de l'article L. 130-4 du code de la route.

Article L2241-2

Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents de l'exploitant mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale.

Si le contrevenant refuse ou se déclare dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents mentionnés au premier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire, le

contrevenant est tenu de demeurer à la disposition d'un agent visé au même premier alinéa.

Sur l'ordre de l'officier de police judiciaire, les agents peuvent conduire l'auteur de l'infraction devant lui ou bien le retenir le temps nécessaire à son arrivée ou à celle d'un agent de police judiciaire agissant sous son contrôle.

Article L2241-3

Les règles relatives à la transaction par indemnité forfaitaire applicable aux contraventions des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires sont fixées par les articles 529-3 à 529-5 du code de procédure pénale.

Article L2241-4

La procédure de l'amende forfaitaire prévue par les articles 529-7 à 529-11 du code de procédure pénale est applicable aux contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'Etat concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares.

Il est procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique en matière de responsabilité pécuniaire, d'immobilisation, d'enlèvement et de mise en fourrière des véhicules.

Article L2241-5

Les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 peuvent appréhender, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente dans les trains, cours ou bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire sans l'autorisation administrative nécessaire. Ils peuvent également saisir dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

Les marchandises saisies sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise aux organisations mentionnées au deuxième alinéa.

Article L2241-6

Toute personne qui contrevient aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public peut se voir enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public.

En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations et, en tant

que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.

Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en raison notamment de son âge ou de son état de santé.

Article L2241-7

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Article L2241-8

Les personnes empruntant les trains à destination du Royaume-Uni peuvent être soumis aux contrôles prévus par le protocole additionnel au protocole signé le 25 novembre 1991 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la création de bureaux chargés du contrôle des personnes empruntant la liaison ferroviaire reliant la France et le Royaume-Uni, quelle que soit leur gare de destination. Ils en sont informés lors de l'acquisition de leur titre de transport.

Chapitre II : Sanctions pénales

Article L2242-1

Est puni de dix ans d'emprisonnement le fait d'employer volontairement un moyen quelconque aux fins de faire dérailler les véhicules ou de provoquer leur collision.

S'il en résulte un homicide ou des blessures, le coupable est puni de la réclusion criminelle à perpétuité dans le premier cas et de vingt ans de réclusion criminelle dans le second.

Article L2242-2

Est puni de cinq ans d'emprisonnement, le fait de menacer, par écrit anonyme ou signé, de commettre une des infractions prévues par l'article L. 2242-1, dans le cas où la menace a été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué ou de remplir toute autre condition. Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine est de deux ans d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, la peine est de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

Article L2242-3

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de causer involontairement,

sur un chemin de fer ou dans les gares ou stations, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, un accident occasionnant des blessures. Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine est de cinq ans d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

Article L2242-4

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation ou de dégrader ou déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

2° De jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ou dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique ;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques ou de manœuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public ;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ;

5° De pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner un véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service ;

7° De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par l'autorité administrative compétente de l'Etat, toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer ;

8° De faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains ;

9° De pénétrer sans autorisation dans les espaces affectés à la conduite des trains.

Article L2242-5

Est puni de 3 750 € d'amende le fait de déclarer intentionnellement une fausse adresse ou une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au I de l'article L. 2241-1.

Article L2242-6

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de voyager, de manière habituelle, dans une voiture sans être muni d'un titre de transport valable.

L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période

inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété, qui n'ont pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

Article L2242-7

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende, l'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de personnes.

Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

Article L2242-8

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait pour l'agent chargé de la conduite d'abandonner son poste pendant la marche du convoi.

TITRE V : SERVICES INTERNES DE SECURITE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS ET DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L2251-1

Sans préjudice des dispositions prévues par les titres III et IV du présent livre, la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens sont autorisées à disposer d'un service interne de sécurité.

Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par ces établissements publics et dans leurs véhicules de transport public de personnes.

Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont soumis aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance.

Les conditions dans lesquelles les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent exercer ces missions sur la voie publique sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2251-2

Les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens qui ont fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, ne peuvent être affectés ou maintenus dans ce service interne de sécurité. Il en va de même :

1° Si l'agent a fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

2° S'il a commis des actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données personnelles gérés par les autorités de police, contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'Etat.

L'affectation d'un agent est subordonnée à la transmission par l'autorité administrative compétente de l'Etat de ses observations relatives aux obligations mentionnées aux trois premiers alinéas.

Article L2251-3

La tenue et la carte professionnelle dont les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont obligatoirement porteurs dans l'exercice de leurs fonctions ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment des services de police.

Les cas exceptionnels dans lesquels ils peuvent être dispensés du port de la tenue sont fixés par voie réglementaire.

Article L2251-4

Les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent être nominativement autorisés par l'autorité administrative compétente de l'Etat à porter une arme, pour le maniement de laquelle ils reçoivent une formation.

Un décret en Conseil d'Etat précise les catégories et les types d'armes susceptibles d'être autorisés, leurs conditions d'acquisition et de conservation par l'établissement public, les modalités selon lesquelles celui-ci les remet aux agents de son service interne de sécurité et les conditions dans lesquelles ces armes sont portées pendant le service et remisées en dehors du service.

Article L2251-5

Les articles 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité sont applicables aux services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens.

Chapitre II : Sanctions pénales

Article L2252-1

I. # Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait, pour les personnes mentionnées à l'article L. 2251-1 :

1° De commettre l'un des agissements mentionnés à l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité ;

2° De sous-traiter l'exercice d'une activité mentionnée à l'article 1er de la même loi à une entreprise dépourvue de l'autorisation prévue par son article 7.

II. # Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour les personnes mentionnées à l'article L. 2251-1, d'employer une personne en violation des dispositions de l'article L. 2251-2.

III. # Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait d'être l'employé du service mentionné à l'article L. 2251-1 en violation des dispositions de l'article L. 2251-2.

PARTIE LEGISLATIVE

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

LIVRE III : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Article L2300-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres Ier et II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie du présent code sont applicables à la présente partie.

TITRE IER : DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE MER

Chapitre unique

Article L2311-1

Les dispositions des articles L. 2112-1 et L. 2121-10 ne sont pas applicables aux départements d'outre-mer.

Article L2311-2

Les dispositions de l'article L. 2231-4 ne sont pas applicables en Guyane.

Article L2311-3

En application de l'article L. 4433-21-1 du code général des collectivités territoriales, les régions d'outre-mer sont compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire ou de transport guidé.

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre unique

Article L2321-2

En application des articles LO 6114-1 et L. 4433-21-1 du code général des collectivités territoriales, Mayotte est compétente pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire ou de transport guidé.

TITRE III : SAINT BARTHELEMY

Chapitre unique

Article L2331-1

Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article L2331-1-1

Les articles L. 2151-1 à L. 2151-3 ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article L2331-2

En application de l'article L. 4433-21-1 du code général des collectivités territoriales, la collectivité de Saint-Barthélemy est compétente pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire ou de transport guidé.

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre unique

Article L2341-1

Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Article L2341-2

En application de l'article L. 4433-21-1 du code général des collectivités territoriales, la collectivité de Saint-Martin est compétente pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire ou de transport guidé.

TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre unique

Article L2351-1

Les articles L. 2151-1 à L. 2151-3 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Chapitre unique

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Chapitre unique

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Chapitre unique

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

Chapitre unique

PARTIE LEGISLATIVE

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

LIVRE IER : LE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES

TITRE IER : LES TRANSPORTS PUBLICS COLLECTIFS

Chapitre Ier : Organisation et exécution des services réguliers et à la demande

Section 1 : Autorités organisatrices des services hors de la région Ile-de-France

Sous-section 1 : Services non urbains

Article L3111-1

Les services non urbains, réguliers et à la demande, sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée.

Ces services sont inscrits au plan départemental établi et tenu à jour par le département, après avis des communes concernées.

Article L3111-2

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont organisés par la région. Ils sont inscrits au plan régional établi et tenu à jour par la région, après avis des départements et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains.

Les services d'intérêt régional sont assurés par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec la région et les départements concernés une convention à durée déterminée dans les conditions prévues aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6.

Article L3111-3

Sans préjudice de l'article L. 3421-2, les services réguliers non urbains d'intérêt national sont assurés par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec l'Etat une convention à durée déterminée dans les conditions prévues aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6. Ces conventions sont soumises à l'avis préalable des régions et départements concernés.

Sous-section 2 : Services non urbains à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains

Article L3111-4

A l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, les dessertes locales des services réguliers non urbains sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains.

Article L3111-5

Sans préjudice des dispositions du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création ou de modification d'un périmètre de transports urbains incluant des services de transports non urbains, réguliers ou à la demande, et dans un délai de six mois à compter de cette création ou de cette modification, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est substituée à l'autorité organisatrice de transports antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées pour l'exécution des services de transport intégralement effectués dans le périmètre de transports urbains.

Lorsqu'une décision de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains a pour objet ou pour effet de supprimer une desserte ou d'en modifier les conditions d'exploitation, cette autorité en définit les conditions de mise en œuvre conjointement avec l'exploitant et l'autorité compétente pour l'organisation des transports non urbains de personnes.

Article L3111-6

En cas d'application des dispositions de l'article L. 3111-5, les conventions mentionnées à son premier alinéa sont exécutées dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution d'autorité mentionnée à l'article L. 3111-5 n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation.

Les parties à ces conventions sont informées de cette substitution par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains concernée.

Sous-section 3 : Transports scolaires

Article L3111-7

Les transports scolaires sont des services réguliers publics.

Le département a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports. Il consulte à leur sujet le conseil départemental de l'éducation nationale.

L'autorité compétente de l'Etat consulte le département, dans des conditions fixées par voie réglementaire, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transports scolaires.

Toutefois, à l'intérieur des périmètres de transports urbains existant au 1er septembre 1984, cette responsabilité est exercée par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

Le transfert des ressources équivalentes aux dépenses supportées par l'Etat au titre des bourses de fréquentation scolaire, au titre du financement des frais de premier établissement des services de transport réservés aux élèves, des frais de transport des élèves et étudiants gravement handicapés, des élèves des écoles maternelles en zone rurale et des élèves des zones de montagne, s'effectue dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales.

Les modalités des conventions passées avec les entreprises, et notamment leurs conditions de dénonciation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L3111-7-1

Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éducation prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté. La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article.

Article L3111-8

En cas de création d'un périmètre de transports urbains ou de modification d'un périmètre existant au 1er septembre 1984 incluant les transports scolaires, une convention est passée entre l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et le département. Cette convention fixe les conditions de financement des services de transports scolaires dans le nouveau périmètre.

Les procédures d'arbitrage par l'autorité administrative compétente de l'Etat, en cas de litige, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. En ce qui concerne les modalités financières du transfert, cet arbitrage prend en compte le montant des dépenses effectuées par le département au titre des compétences transférées à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains au cours de l'année scolaire précédant le transfert, de sorte que soit assurée la compensation intégrale des moyens nécessaires à l'exercice de la compétence transférée.

Article L3111-9

S'ils n'ont pas décidé de les prendre en charge eux-mêmes, le département ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, établissements publics de coopération intercommunale, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut

également confier, par convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département.

Article L3111-10

La région et le département peuvent participer au financement des frais de transport individuel des élèves vers les établissements scolaires dont ils ont la charge.

Une convention avec le département ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires prévoit les conditions de participation de la région ou du département au financement de ces transports scolaires.

Sous-section 4 : Services à la demande

Article L3111-11

Les services à la demande sont effectués avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par voie réglementaire.

Sous-section 5 : Dispositions particulières applicables aux services à la demande et aux transports scolaires

Article L3111-12

En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou à des associations inscrits, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article L. 3113-1, au registre des entreprises de transport public routier de personnes, pour exécuter au moyen de véhicules comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, des prestations de transports scolaires ou des prestations de service à la demande.

Article L3111-13

Les personnes inscrites au registre des entreprises de transport public routier de personnes dans les conditions mentionnées à l'article L. 3111-12 sont présumées ne pas être liées au donneur d'ordre par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité donnant lieu à cette inscription, conformément à l'article L. 8221-6 du code du travail.

Section 2 : Autorité organisatrice des services en région Ile-de-France

Article L3111-14

Le syndicat des transports d'Ile-de-France organise les services de transports publics réguliers de personnes et peut organiser des services de transport à la demande conformément aux dispositions des articles L. 1241-1 et L. 1241-2.

Le Syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Ile-de-France institué par l'article L. 234-8 du code de l'éducation.

Les dispositions de l'article L. 3111-10 sont applicables en région Ile-de-France.

Article L3111-15

Les départements de la région Ile-de-France qui, en vertu des premier et deuxième alinéas de l'article L. 1241-3 bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

Article L3111-16

Les frais de transport individuel des élèves handicapés vers les établissements scolaires et des étudiants handicapés vers les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Chapitre II : Exécution des services occasionnels

Article L3112-1

Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux II et III de l'article L. 3120-2 et à l'article L. 3120-3.

Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport.

Article L3112-2

Tout contrat passé pour l'exécution de services occasionnels doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter.

Ces contrats sont régis par l'article L. 1431-1.

Les rapports entre les parties au contrat de services occasionnels sur les matières mentionnées au premier alinéa sont définis par une convention écrite conforme aux dispositions législatives

régissant les contrats et, le cas échéant, aux dispositions impératives issues des conventions internationales.

A défaut de convention écrite et sans préjudice des dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, fixés par des contrats types.

Les clauses des contrats types sont établies par voie réglementaire.

Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées au premier alinéa, les clauses des contrats types s'appliquent de plein droit aux contrats de transport international.

Chapitre III : Accès à la profession de transporteur public routier de personnes

Article L3113-1

Les entreprises de transport public de personnes établies sur le territoire national doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat dans les conditions prévues par l'article L. 1421-1. L'inscription à ce registre peut être subordonnée à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'administration fiscale transmet au ministère chargé des transports les données fiscales nécessaires pour lui permettre d'apprécier la capacité financière des entreprises inscrites au registre prévu au premier alinéa du présent article.

Article L3113-2

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Il fixe notamment :

- a) La liste des personnes de l'entreprise, dirigeants et gestionnaire de transport, devant satisfaire à ces conditions ;
- b) La liste des infractions qui font perdre l'honorabilité professionnelle ;
- c) Les modalités selon lesquelles les autorités compétentes se prononcent sur la réhabilitation de l'entreprise et des dirigeants qui ne satisfont plus la condition d'honorabilité professionnelle et sur la réhabilitation du gestionnaire de transport qui a été déclaré inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise ;
- d) Les modalités selon lesquelles les autorités compétentes informent un Etat membre de la situation, au regard de la condition d'honorabilité professionnelle, d'un gestionnaire de transport

résidant ou ayant résidé en France ;

e) Les modalités selon lesquelles les autorités compétentes se prononcent sur la situation, au regard de la condition d'honorabilité professionnelle, de l'entreprise de transport ou du gestionnaire de transport qui a fait l'objet, hors de France, d'une condamnation pénale grave au sens du règlement (CE) n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 précité ou d'une sanction pour les infractions les plus graves aux actes de droit de l'Union européenne mentionnés par ce règlement.

Article L3113-3

Les modalités selon lesquelles, en application du règlement mentionné à l'article L. 3113-2, les autorités compétentes délivrent les autorisations d'exercer la profession de transporteur par route, suspendent ou retirent ces autorisations sont fixées par le décret prévu à l'article L. 3113-1.

Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Article L3114-1

Les dispositions des articles L. 2241-1 (I, premier et quatrième alinéas et II) à L. 2241-7, sauf celles de l'article L. 2241-5, sont applicables aux services de transport public routier de personnes réguliers et à la demande.

Section 2 : Sanctions administratives

Section 3 : Sanctions pénales

Article L3114-3

Les articles L. 2242-4 (2° et 5°) et L. 2242-5 à L. 2242-7 sont applicables aux services de transport public routier de personnes réguliers et à la demande.

Article L3114-4

I.-Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour un conducteur de véhicule de moins de dix places exécutant des services occasionnels, de contrevenir au 1° du II de l'article L. 3120-2.

II.-Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction mentionnée au I du présent article encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

III.-Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.

Chapitre V : Droits des passagers en transport par autobus et autocar

Section 1 : Services réguliers

Article L3115-1

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers mentionnés au chapitre Ier du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

A l'exception du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité, l'application des dispositions du même règlement concernant les services nationaux peut faire l'objet d'un report, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1er mars 2013, renouvelable une fois.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du deuxième alinéa du présent article.

Article L3115-2

Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le b du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

Article L3115-3

L'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report pour une

durée maximale de quatre ans à compter du 1er mars 2013, renouvelable une fois, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article.

Section 2 : Services occasionnels

Article L3115-4

Les articles 1er à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels mentionnés au chapitre II du présent titre lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

Section 3 : Formation des conducteurs au handicap

Article L3115-5

L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services mentionnés aux articles L. 3115-1 à L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1er mars 2013.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application de la disposition qui fait l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article.

Section 4 : Sanctions administratives

Article L3115-6

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, aux articles 10 et 11, paragraphes 2 à 5, aux articles 13 à 15, à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphes 2 et 3, et aux articles 19 à 21 et 24 à 27 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar 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, à l'article 9 et à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 181/2011 du Parlement européen

et du Conseil, du 16 février 2011, 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 même code, les amendes administratives mentionnées aux I et II du présent article.

TITRE II : LES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS

Chapitre préliminaire : Dispositions générales

Article L3120-1

Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.

Article L3120-2

I.-Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place.

II.-A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :

1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;

2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;

3° Stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord des gares et des aéro-gares ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de clients, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final.

III.-Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours :

1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;

2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;

3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1°.

Article L3120-3

Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation

mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

Toutefois, la personne mentionnée au premier alinéa du présent article peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.

Article L3120-4

Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

Article L3120-5

Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre.

Chapitre Ier : Les taxis

Section 1 : Définition

Article L3121-1

Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux et d'un terminal de paiement électronique, et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

Article L3121-1-1

L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 peut fixer des signes distinctifs communs à l'ensemble des taxis, notamment une couleur unique de ces véhicules automobiles.

Section 2 : Profession d'exploitant de taxi

Article L3121-2

L'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 et délivrée postérieurement à la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est incessible et a une durée de validité de cinq ans, renouvelable dans des conditions fixées par décret.

Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée avant la promulgation de la même loi a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans à compter de la date de la première mutation.

Article L3121-4

Les transactions prévues par l'article L. 3121-2 sont répertoriées, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation de stationnement.

Le nouveau titulaire remet alors à cette autorité les documents justificatifs de l'exploitation effective et continue de l'autorisation par son prédécesseur.

Ces transactions sont déclarées ou enregistrées à la recette des impôts compétente, dans le délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion.

Article L3121-5

La délivrance de nouvelles autorisations de stationnement par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ou au profit des demandeurs inscrits sur liste d'attente.

Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité, délivrée par le représentant de l'Etat dans le département où l'autorisation de stationnement est demandée, et ne pas être déjà titulaires d'une autorisation de stationnement.

Seuls peuvent se voir délivrer une autorisation de stationnement les titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité, délivrée par le représentant de l'Etat dans le département où l'autorisation de stationnement est délivrée. En outre, la délivrance est effectuée en priorité aux titulaires qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période minimale de deux ans au cours des cinq ans précédant la date de l'inscription sur liste d'attente.

Article L3121-6

Les dispositions du présent chapitre ne font pas obstacle à l'exercice par l'autorité administrative compétente des pouvoirs qu'elle détient, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, en matière d'autorisation de stationnement.

Article L3121-7

Lorsqu'un accord intervient dans une ou plusieurs communes entre les syndicats de loueurs de voitures publiques dont l'exploitation est assujettie à des tarifs de transport fixés par l'autorité publique et les syndicats de conducteurs de telles voitures, qu'ils en soient ou non propriétaires, dans les domaines ci-après :

1° La réglementation de la durée du travail établie conformément aux prescriptions du code du travail ;

2° Le tarif de location des voitures par la clientèle ;

3° Les modalités de répartition de la recette inscrite au compteur entre le propriétaire et le conducteur de la voiture ;

4° La réglementation du nombre des voitures en circulation dans la ou les communes intéressées, du nombre des nouveaux chauffeurs admis à la conduite de ces voitures et la révision des admissions dont bénéficient les chauffeurs ne justifiant pas de l'exercice habituel de la profession depuis un nombre d'années déterminé, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut, par arrêté, rendre obligatoires les dispositions de l'accord relatives à ces domaines à l'ensemble de la profession, dans la ou les communes intéressées, après consultation de leurs conseils municipaux et, le cas échéant, du conseil général intéressé.

A défaut d'accord, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut arrêter ces dispositions, après consultation des organisations professionnelles, des conseils généraux et des conseils municipaux intéressés.

Article L3121-8

Lorsque les organisations de loueurs et de conducteurs de taxis de plusieurs communes se sont prononcées en faveur de l'unification des taxes de stationnement dans ces communes, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut, après accord des conseils municipaux intéressés, prendre un arrêté fixant le taux de cette taxe uniforme ainsi que les conditions de répartition de son produit entre ces communes.

Section 3 : Activité de conducteur de taxi

Article L3121-9

Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :

1° Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité administrative ;

2° Après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, les personnes, ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen, qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces Etats où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un de ces Etats où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale variable selon les titres de formation

qu'ils détiennent.

Article L3121-10

L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative. Il est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur.

Section 4 : Exécution du service

Article L3121-11

L'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du présent code permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans leur commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. En dehors du ressort de l'autorisation de stationnement, les conducteurs de taxis sont soumis à l'article L. 3120-2 du présent code, notamment s'agissant de la prise en charge de la clientèle sur la voie ouverte à la circulation publique sous réserve de justification d'une réservation préalable.

Article L3121-11-2

Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.

Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.

Les dispositions du présent article sont d'ordre public.

Article L3121-12

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

Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur

Article L3122-1

Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.

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

Section 1 : Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires

Article L3122-2

Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-1 incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

Article L3122-3

Les voitures de petite remise ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial, concernant leur activité de petite remise, visible de l'extérieur.

Section 2 : Dispositions relatives aux exploitants

Article L3122-4

Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8.

Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 3122-1.

Section 3 : Dispositions relatives aux intermédiaires

Section 4 : Dispositions relatives au conducteur

Article L3122-7

Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.

Article L3122-8

L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi.

Article L3122-9

Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final.

Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

Article L3123-1

Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

1° De chauffeurs titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ou, après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, de chauffeurs, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces Etats où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession dans un de ces Etats où un tel certificat n'est pas exigé pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent ;

2° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;

3° De chauffeurs titulaires, depuis au moins trois ans, de la catégorie du permis de conduire autorisant la conduite des véhicules prévus au premier alinéa ;

4° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes.

Article L3123-2-1

L'exercice de l'activité de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.

Article L3123-3

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

Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 1 : Dispositions relatives aux taxis

Sous-section 1 : Sanctions administratives

Article L3124-1

Lorsque l'autorisation de stationnement n'est pas exploitée de façon effective ou continue, ou en cas de violation grave ou répétée par son titulaire du contenu de cette autorisation ou de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative compétente pour la délivrer peut donner un avertissement au titulaire de cette autorisation de stationnement ou procéder à son retrait temporaire ou définitif.

Article L3124-2

En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.

Article L3124-3

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

Sous-section 2 : Sanctions pénales

Article L3124-4

I. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'exercer l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.

II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par le présent article encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

III. - Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2.

Article L3124-5

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie par le I de l'article L. 3124-4 encourrent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur

Sous-section 1 : Sanctions administratives

Article L3124-6

En cas de violation, par un conducteur de voitures de transport, de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

Sous-section 2 : Sanctions pénales

Article L3124-7

I.-Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5.

II.-Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

III.-Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.

Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues

Article L3124-11

En cas de violation par un conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

Section 4 : Dispositions communes

Article L3124-12

I. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au I et au 1° du II de l'article L. 3120-2.

II. - Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

III. - Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de

l'article 131-39 dudit code.

Article L3124-13

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.

Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.

TITRE III : LE TRANSPORT PRIVE ROUTIER DE PERSONNES

Chapitre unique

Article L3131-1

Les personnes publiques, les entreprises et les associations peuvent organiser des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

Un décret en Conseil d'Etat précise la définition de ces services et en fixe les conditions d'exécution.

PARTIE LEGISLATIVE

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

LIVRE II : LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TITRE IER : LA PROFESSION

Chapitre Ier : Accès aux professions du transport public routier de marchandises

Article L3211-1

L'exercice des professions de transporteur public routier de marchandises, y compris de déménagement, ou de loueur de véhicules industriels avec conducteur peut être subordonné, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

L'administration fiscale transmet au ministère chargé des transports les données fiscales nécessaires pour lui permettre d'apprécier la capacité financière des entreprises inscrites au registre prévu au premier alinéa.

Article L3211-2

Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 3113-2 détermine les conditions d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/ CE du Conseil.

Article L3211-3

Les modalités selon lesquelles, en application du règlement mentionné à l'article L. 3211-2, les autorités compétentes délivrent les autorisations d'exercer la profession de transporteur par route, suspendent ou retirent ces autorisations sont fixées par le décret prévu à l'article L. 3211-1.

Chapitre II : Organismes professionnels

TITRE II : LES CONTRATS

Chapitre Ier : Dispositions communes

Section 1 : Dispositions générales applicables aux contrats

Article L3221-1

Tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment les transporteurs routiers de marchandises, commissionnaires de transport ou loueurs de véhicules industriels avec conducteur, est tenu d'offrir ou de pratiquer un prix qui permette de couvrir à la fois :

- # les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ;
- # les charges de carburant et d'entretien ;
- # les amortissements ou les loyers des véhicules ;
- # les frais de route des conducteurs de véhicules ;
- # les frais de péage ;
- # les frais de documents de transport et les timbres fiscaux ;
- # et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Article L3221-2

Toute opération de transport public routier de marchandises est rémunérée sur la base :

- 1° Des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;
- 2° Des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;
- 3° De la durée nécessaire pour la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité, telles qu'elles résultent notamment de l'article L. 1611-1 ;
- 4° Des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport.

Les modalités d'application du présent article, lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Section 2 : Dispositions relatives aux contrats entre professionnels de transport

Article L3221-3

Chacun des contractants doit être en mesure de produire un document justifiant du prix conclu pour l'exécution des opérations prévues par :

1° Les contrats par lesquels un transporteur public routier de marchandises ou un commissionnaire de transport confie à un transporteur public routier de marchandises l'exécution d'une ou plusieurs opérations de transport de marchandises nécessitant l'utilisation intégrale d'au moins un véhicule ;

2° Les contrats par lesquels un transporteur public routier de marchandises ou un loueur de véhicules confie à un loueur de véhicules industriels avec conducteur l'exécution d'une ou plusieurs opérations de mise à disposition d'un véhicule avec conducteur.

Ces dispositions s'appliquent aux contrats concernant les transports de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situé sur le territoire national, ainsi qu'aux contrats comportant à la fois des opérations de transport intérieur et de transport international.

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

Article L3221-4

Tout donneur d'ordre est tenu de rémunérer les contrats visés à l'article L. 3221-3 par un prix qui permette de couvrir à la fois :

les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ;

les charges de carburant et d'entretien des véhicules ;

les amortissements ou loyers des véhicules ;

les frais de route des conducteurs des véhicules ;

les frais de péage ;

les frais de documents de transport et les timbres fiscaux ;

et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Chapitre II : Le contrat de transport

Article L3222-1

Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Article L3222-2

A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies par l'article L. 3222-1, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le Comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait

apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Article L3222-3

Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur de cette seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur de cette seule région.

Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.

Les taux mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article sont compris entre 0 % et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics de poids lourds et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

La facture établie par le transporteur fait apparaître la majoration instituée par le premier alinéa du présent article.

Article L3222-4

En vue de l'exécution d'un contrat de transport public routier de marchandises, le cocontractant de l'entreprise de transport est tenu, préalablement à la présentation du véhicule au chargement, de transmettre à celle-ci, par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation, les informations nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues ainsi que son acceptation des différentes durées prévues pour la réalisation du contrat et des conditions de rémunération des différentes opérations.

Les prestations annexes sont les prestations autres que la conduite du véhicule, la préparation de celui-ci aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule.

Article L3222-5

L'exécution des prestations prévues au contrat donne lieu à l'établissement par le transporteur d'un document qui est rempli au fur et à mesure de l'opération de transport.

Ce document, dûment signé par le remettant ou son représentant et conservé dans le véhicule, mentionne les dates et heures d'arrivée et de départ du véhicule ou de l'ensemble routier, tant au lieu

de chargement qu'au lieu de déchargement, l'heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée par le remettant ou son représentant, ainsi que les prestations annexes, prévues ou accomplies, effectuées par son équipage.

Le dépassement des durées de réalisation des opérations de chargement et de déchargement par rapport à celles qui avaient été acceptées par le cocontractant ouvre droit à un complément de rémunération lorsque ce dépassement n'est pas imputable au fait du transporteur. Il en est de même pour toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport.

Le document prévu par le premier alinéa fait foi jusqu'à preuve contraire des modalités d'exécution du contrat. Il est signé par le remettant ou son représentant sur le lieu de chargement et par le destinataire ou son représentant sur le lieu de déchargement.

Le refus non motivé de signature engage la responsabilité des personnes désignées au quatrième alinéa.

Article L3222-6

Toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport public routier de marchandises qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation.

Article L3222-7

Pour la prise en compte des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement, conformément aux dispositions du 2° de l'article L. 3221-2, l'identification du véhicule constitue le point de départ à partir duquel court le délai de chargement et de déchargement.

Les conditions dans lesquelles est opérée l'identification prévue par le premier alinéa sont fixées par voie réglementaire.

Article L3222-8

Les contrats de transport public routier de marchandises prévoient, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire de transport, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Article L3222-9

Les dispositions de l'article L. 3221-2 et des articles L. 3222-1 à L. 3222-6 sont d'ordre public.

Chapitre III : Le contrat de location de véhicules industriels

Article L3223-1

Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur comporte des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport. Ce contrat assure la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées au premier alinéa, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit.

Les contrats types sont établis par voie réglementaire.

Article L3223-2

S'il n'exécute pas un contrat de transport avec ses propres moyens, le transporteur public routier de marchandises peut assurer son exécution en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteur. Dans ce cas le loueur a une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire. Ces derniers sont garants du paiement du prix de la location dû par le transporteur auquel ils ont confié l'acheminement de leurs marchandises. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Article L3223-3

Les articles L. 3222-1 et L. 3222-2 sont applicables aux contrats de location de véhicules avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.

L'article L. 3222-3 est applicable à ces contrats de location lorsque le loueur est le redevable destinataire des avis de paiement des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.

Chapitre IV : La sous-traitance

Article L3224-1

S'il n'exécute pas un contrat de transport avec ses propres moyens, le transporteur public routier de marchandises peut le sous-traiter, pour tout ou partie, à une autre entreprise de transport public routier de marchandises sous sa responsabilité.

Le transporteur public routier de marchandises ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport au sens du 1° de l'article L. 1411-1 ou dans des cas exceptionnels définis par décret en Conseil d'Etat. Les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport régis par les dispositions de la section 2 du chapitre II du titre III du livre IV de la première partie.

TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS

TRANSPORTS

TITRE IV : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES

Chapitre Ier : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Article L3241-1

Outre les officiers et agents de police judiciaire, les fonctionnaires mentionnés au II de l'article L. 450-1 du code de commerce recherchent et constatent :

1° Les infractions aux dispositions des articles L. 3221-3 et L. 3221-4 dans les conditions fixées par les articles L. 450-2 à L. 450-4, L. 450-7 et L. 450-8 du code de commerce ;

2° Les infractions aux dispositions des articles L. 3221-1 et L. 3222-1 à L. 3222-3 dans les conditions fixées par les articles L. 450-2, L. 450-3, L. 450-7 et L. 450-8 du code de commerce.

Article L3241-2

Les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports sont habilités à rechercher et à constater, par procès-verbal, les infractions aux dispositions de l'article L. 3221-3.

Article L3241-3

Lors des contrôles qu'ils font en entreprise, pour l'application des dispositions du présent chapitre, les fonctionnaires ou agents de l'Etat visés à l'article L. 3241-2 :

a) Ont accès aux locaux de l'entreprise à l'exclusion des locaux d'habitation, entre 8 heures et 20 heures ;

b) Sont habilités à se faire communiquer tout document leur permettant de constater les prix pratiqués, ainsi que le volume de l'activité traitée ou sous-traitée.

Article L3241-4

Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées en application des dispositions du présent chapitre. Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis sans délai. Une copie en est adressée à l'intéressé.

Article L3241-5

L'action publique à l'encontre des auteurs des infractions prévues par les articles L. 3242-2 à L. 3242-4 est engagée par le ministère public ou par le ministre chargé de l'économie ou son représentant.

Le transporteur public routier de marchandises, le commissionnaire de transport ou le loueur de véhicule industriel avec conducteur évincé en raison d'un prix trop bas et les organisations professionnelles de transporteurs routiers, de commissionnaires de transport et de loueurs de véhicules industriels, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

Le ministre chargé de l'économie ou son représentant peut, devant la juridiction compétente, déposer des conclusions et les développer oralement à l'audience. Il peut également produire les procès-verbaux et les rapports d'enquête.

L'action publique est prescrite dans le délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.

Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 1 : Sanctions administratives

Article L3242-1

L'absence à bord du véhicule du document prévu par l'article L. 3222-5 ou, pour les transports qui ne sont pas soumis aux dispositions de cet article, de la lettre de voiture prévue par la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dûment remplis et signés par le remettant ou son représentant, entraîne l'immobilisation immédiate du véhicule ou de l'ensemble routier et de son chargement, prévue par l'article L. 325-1 du code de la route, s'il a été en outre commis l'une des infractions suivantes :

- 1° Le dépassement de plus de 20 km/ h de la vitesse maximale autorisée sur les voies ouvertes à la circulation publique ou de la vitesse maximale autorisée par construction pour son véhicule ;
- 2° Le dépassement de plus de 20 % de la durée maximale de conduite journalière ;
- 3° La réduction à moins de six heures de la durée de repos journalier.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L3242-2

Est punie d'une amende de 90 000 € la méconnaissance, pour tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1, des obligations résultant des dispositions de cet article.

Article L3242-3

Est punie d'une amende de 15 000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 3222-1, L. 3222-2 et L. 3222-3.

Article L3242-4

Est punie d'une amende de 90 000 € la méconnaissance, pour le donneur d'ordre mentionné à l'article L. 3221-4, des obligations résultant des dispositions de cet article en matière de rémunération des contrats mentionnés à l'article L. 3221-3.

Article L3242-5

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le refus de communiquer aux agents mentionnés à l'article L. 3241-2 le document prévu par l'article L. 3221-3.

PARTIE LEGISLATIVE

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

LIVRE III : REGLEMENTATION DU TRAVAIL SPECIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER

TITRE UNIQUE

Chapitre Ier : Obligations générales

Article L3311-1

La conduite et l'exploitation de tous véhicules de transports routiers de personnes ou de marchandises, publics ou privés, sont soumises à des obligations spécifiques définies par un décret en Conseil d'Etat qui prévoit notamment :

1° La répartition des périodes de travail et de repos ;

2° Les moyens de contrôle, les documents et les dispositifs qui doivent être utilisés.

Chapitre II : Durée du travail des conducteurs de transport public routier

Section 1 : Durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport public routier

Article L3312-1

Lorsqu'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier, à l'exception des entreprises de transport sanitaire, est un travailleur de nuit au sens de l'article L. 3122-31 du code du travail et sans préjudice de la période définie à l'article L. 1321-7 ou lorsqu'il accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures, sa durée quotidienne du travail ne peut excéder dix heures.

Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles, dans des conditions et selon des modalités fixées par voie réglementaire, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur.

Article L3312-2

Le personnel salarié roulant des entreprises de transport routier, autres que les entreprises de transport sanitaire ou de transport de fonds et valeurs, et à l'exception du personnel roulant des entreprises de transport routier de personnes affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, ne travaille en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail quotidien est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

Article L3312-3

Pour les activités de transport de personnes présentant le caractère de service public, à défaut de convention ou d'accord collectif étendu, un décret en Conseil d'Etat peut prévoir les conditions dans lesquelles des dérogations aux dispositions de l'article L. 3123-16 du code du travail relatives aux interruptions de la journée de travail d'un salarié à temps partiel peuvent être autorisées par l'autorité administrative compétente.

Section 2 : Durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier

Article L3312-4

Est un conducteur indépendant, au sens de la présente section, toute personne physique exerçant, dans les conditions prévues par les articles L. 8221-6 et L. 8221-6-1 du code du travail, une activité de transport public routier de personnes, au moyen d'un véhicule construit ou aménagé de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et destiné à cet usage, ou une activité de transport public routier de marchandises, au moyen d'un véhicule, y compris d'un véhicule à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes.

Ne sont pas inclus dans le champ d'application de la présente section, les conducteurs effectuant des transports non soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, soit à raison du véhicule utilisé, soit à raison de dérogations établies par décret.

Article L3312-5

Au sens de la présente section, la durée du travail est le temps pendant lequel le conducteur indépendant accomplit les tâches nécessaires à l'exécution d'un contrat de transport, à l'exclusion de toute autre tâche, notamment administrative, non directement imputable à l'exécution d'un tel contrat.

Sont décomptés comme temps de travail, les temps de conduite, les temps de chargement et de déchargement, les temps consacrés à l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule, au nettoyage et à l'entretien technique et tout temps donnant lieu à enregistrement comme temps de conduite ou autre tâche en application des dispositions de l'article 15, paragraphe 3, second tiret, point b, du règlement (CEE) 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Ne sont pas décomptés comme temps de travail, les temps de pause et les temps de repos donnant lieu à enregistrement en tant que tels.

Article L3312-6

Au cours d'une même semaine, la durée du travail du conducteur indépendant ne peut dépasser soixante heures.

La durée hebdomadaire moyenne du travail calculée sur quatre mois consécutifs ne peut dépasser quarante-huit heures.

Article L3312-7

Lorsque le conducteur indépendant accomplit, sur une période de vingt-quatre heures débutant après un repos quotidien ou un repos hebdomadaire, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre minuit et 5 heures, sa durée de travail sur cette période ne peut excéder dix heures.

Article L3312-8

Les dispositions de l'article L. 3312-2 du présent code sont applicables aux conducteurs indépendants au sens de la présente section.

Article L3312-9

Le conducteur indépendant établit et conserve les documents nécessaires au décompte de sa durée de travail, dans les conditions fixées par le règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985.

Chapitre III : Temps de conduite et de repos des conducteurs

Article L3313-1

Le temps de conduite et de repos des conducteurs est régi par les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et par celles de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules

effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1er juillet 1970 modifié.

Article L3313-2

Les dispositions des articles L. 3121-42 et L. 3121-43 du code du travail relatives aux conventions de forfait sur l'année ne sont pas applicables aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier.

Article L3313-3

Il est interdit à tout conducteur routier de prendre à bord d'un véhicule le repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

Tout employeur veille à ce que l'organisation du travail des conducteurs routiers soit conforme aux dispositions relatives au droit au repos hebdomadaire normal.

Chapitre IV : Formation professionnelle des conducteurs

Article L3314-1

La formation professionnelle initiale et continue des conducteurs permet à ceux-ci de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que la réglementation relative à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos.

Article L3314-2

Sont soumis à l'obligation de formation professionnelle les conducteurs des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et des véhicules de transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur.

Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des véhicules pour la conduite desquels une telle formation n'est pas obligatoire, à raison de leur usage, de leurs caractéristiques ou de leur affectation.

Article L3314-3

Ces actions de formation sont définies par décret en Conseil d'Etat, qui précise notamment les conditions dans lesquelles elles sont dispensées et validées.

Chapitre V : Contrôles et sanctions

Section 1 : Recherche et constatation des infractions

Article L3315-1

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent titre et du livre Ier de la troisième partie du code du travail applicables au transport routier :

- 1° Les inspecteurs et les contrôleurs du travail, ainsi que les agents habilités à exercer leurs fonctions dans certaines branches professionnelles ;
- 2° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- 3° Les agents des douanes ;
- 4° Les agents publics ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions prévus par le code de la route.

Les procès-verbaux établis en application du présent article font foi jusqu'à preuve contraire.

Article L3315-2

Les agents mentionnés à l'article L. 3315-1 ont accès aux dispositifs destinés au contrôle et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité.

Les fonctionnaires et agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions mentionnées à l'article L. 3315-1.

Article L3315-3

En cas de délit ou de contravention concernant les conditions de travail dans les transports routiers, constaté sur le territoire national, le dépassement des temps de conduite et la réduction du temps de repos sont calculés, pour la période de temps considérée, en incluant les périodes de temps de conduite et de repos effectuées à l'étranger.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L3315-4

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier des dispositifs destinés au contrôle prévus par l'article L. 3311-1 ou de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs.

Le véhicule sur lequel l'infraction a été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce

qu'il ait été mis en conformité ou réparé.

Les conditions d'application du deuxième alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L3315-4-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende :

1° Le fait d'organiser le travail des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition sans veiller à ce que ceux-ci prennent en dehors de leur véhicule leur temps de repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ;

2° Le fait de rémunérer, à quel titre et sous quelle forme que ce soit, des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition, en fonction de la distance parcourue ou du volume des marchandises transportées, dès lors que ce mode de rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière ou à encourager les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, précité.

Article L3315-5

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule.

Est puni des mêmes peines le refus de présenter les documents ou les données électroniques signés, de communiquer les renseignements, ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations, nécessaires à la vérification du respect des obligations des chapitres Ier à IV du présent titre ou prévues par l'article L. 3315-2 ou par l'article L. 130-6 du code de la route.

Article L3315-6

Est passible des peines prévues par le présent chapitre et des peines sanctionnant les obligations mentionnées au présent titre ainsi qu'aux titres II et III du livre Ier de la troisième partie du code du travail toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, par un acte personnel, contrevenu aux dispositions précitées du présent titre et du code du travail ou commis les faits sanctionnés par les articles, L. 3315-2, L. 3315-4, L. 3315-4-1 et L. 3315-5.

Cette personne est passible des mêmes peines si elle a, en tant que commettant, laissé contrevenir à ces dispositions ou commettre ces faits toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle, en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect.

Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel.

PARTIE LEGISLATIVE

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

LIVRE IV : DISPOSITIONS COMMUNES A L'EXERCICE DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER

TITRE IER : EXERCICE DE L'ACTIVITE

Chapitre unique

Article L3411-1

Les activités de transport routier public de personnes ou de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises s'effectuent sous le couvert d'une licence communautaire ou d'une licence de transport intérieur.

La licence communautaire est délivrée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ou le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres.

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles L. 3113-1 et L. 3211-1 et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Elle est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles motorisés.

Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat en tenant compte notamment des spécificités de chaque type de transport.

TITRE II : LE CABOTAGE

Chapitre unique

Section 1 : Le cabotage en transport de personnes

Article L3421-1

Dans le cas de services occasionnels, un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

Article L3421-2

L'Etat peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des Etats différents.

L'Etat peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.

Les dispositions du présent article sont applicables en région Ile-de-France.

Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 3421-10 fixe les conditions d'application du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées.

Section 2 : Le cabotage en transport de marchandises

Sous-section 1 : Dispositions applicables aux transporteurs

Article L3421-3

L'activité de cabotage routier de marchandises, telle que prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. A cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un Etat partie à l'Espace économique européen, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par

les traités d'adhésion à l'Union européenne en matière de cabotage routier de marchandises.

Article L3421-4

Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

Article L3421-5

Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Article L3421-6

Tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect des dispositions qui précèdent. Ces documents attestent du transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que de chaque opération de cabotage réalisée.

Sous-section 2 : Dispositions applicables aux donneurs d'ordre

Article L3421-7

Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise cocontractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Section 3 : Dispositions communes

Article L3421-8

Sans préjudice de l'article L. 3421-2, un transporteur non résident ne peut se prévaloir des dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, ni celles du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, lorsqu'il exerce sur le territoire national :

1° Une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière ;

2° Une activité qui est réalisée à partir de locaux ou d'infrastructures situés sur le territoire national et concourant à l'exercice de cette activité d'une façon permanente, continue ou régulière.

Dans ces situations, le transporteur est assujéti aux dispositions des articles L. 3113-1 et L. 3211-1.

Article L3421-9

Le contrôle de l'activité de cabotage routier prévue aux articles L. 3421-1 et L. 3421-3 à L. 3421-6 s'effectue notamment au regard des données d'activité enregistrées par l'appareil de contrôle prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Article L3421-10

Les modalités d'application et de contrôle des sections 1 et 2 du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : DELIVRANCE DES AUTORISATIONS

Chapitre unique

Article L3431-1

La gestion et la délivrance des documents relatifs au contrôle du cabotage et des autorisations de transport routier pour la réalisation de liaisons internationales et de dessertes intérieures régulières d'intérêt national effectuées à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs prévues à l'article L. 3421-2 peuvent être confiées à un ou plusieurs organismes agréés. Un décret en Conseil d'Etat précise les attributions et les conditions d'agrément de ces organismes ; il détermine les règles de gestion et de délivrance des documents et des autorisations, et les modalités selon lesquelles les entreprises participent aux frais de gestion et de délivrance.

TITRE IV : LES SOCIETES COOPERATIVES DE TRANSPORT

Chapitre unique

Section 1 : Les sociétés coopératives de transport routier

Article L3441-1

Les sociétés coopératives de transport routier sont exclusivement formées par des personnes physiques en vue de l'exploitation en commun d'un fonds de commerce de transport public routier de marchandises ou de personnes.

Elles sont régies par la loi n° 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut des sociétés coopératives de production.

Section 2 : Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier

Article L3441-2

Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier sont formées en vue d'exercer toutes les activités des entreprises de transport public routier de marchandises ou de personnes.

Elles sont régies par les dispositions du titre Ier de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale, sous réserve des dispositions de l'article L. 3441-3.

Article L3441-3

Pour l'application aux sociétés coopératives d'entreprises de transport des dispositions du titre Ier de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale :

1° Aux articles 2, 6, et 18, l'inscription au registre prévu par les articles L. 3113-1 et L. 3211-1 est substituée à l'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre détenu par les chambres de métiers d'Alsace et de Moselle ;

2° Au 1° de l'article 6, seules peuvent être associées d'une société coopérative d'entreprises de transport les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur public routier ;

3° A l'article 18, l'inscription des conjoints collaborateurs au registre du commerce et des sociétés prévue par l'article L. 121-4 du code de commerce est substituée à l'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre détenu par les chambres de métiers d'Alsace et de Moselle ;

4° Le ministre chargé des transports exerce les pouvoirs dévolus au ministre chargé de l'artisanat. Les modalités d'application du présent article sont définies par voie réglementaire.

Article L3441-4

I. # Les sociétés coopératives d'entreprises de transport peuvent exercer directement ou indirectement pour le compte de leurs associés, au sein d'une agence commune, les activités suivantes :

1° Fournir en totalité ou en partie à leurs associés les marchandises ou services, l'équipement et le matériel nécessaires à l'exercice de leurs activités de transport, notamment par la constitution et l'entretien de tout stock de marchandises, la construction, l'acquisition ou la location ainsi que la gestion de matériel, de stations ou d'entrepôts nécessaires au développement et à la modernisation de leurs entreprises ;

2° Dans le cadre des dispositions législatives concernant les activités financières, faciliter l'accès des associés aux divers moyens de financement et de crédit ;

3° Exercer les activités complémentaires à celles énoncées ci-dessus, notamment fournir à leurs associés une assistance en matière de gestion technique, financière et comptable ;

4° Définir et mettre en œuvre par tous moyens une politique commerciale commune propre à assurer le développement et l'activité de ses associés, notamment par :

la mise à disposition d'enseignes ou de marques dont elles ont la propriété ou la jouissance ;

la création d'une plate-forme commune assurant la gestion de la logistique des transports et de son organisation ;

une gestion commune de la clientèle et du fret.

II.-Sans préjudice des dispositions du I, les sociétés coopératives d'entreprises de transport public routier de marchandises peuvent :

1° Conclure directement des contrats de transport mentionnés à l'article L. 1432-2 ou régis par la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956, dont l'exécution est assurée par les moyens propres de la coopérative ou ceux de ses membres ;

2° Prendre des participations même majoritaires dans des sociétés directement ou indirectement associées exploitant des fonds de commerce liés à l'activité de transport.

Article L3441-5

Les sociétés coopératives d'entreprises de transport public routier de marchandises ont la qualité de voiturier pour l'application des dispositions des articles L. 132-8, L. 132-9 et L. 133-1 à L. 133-9 du code de commerce.

Section 3 : Dispositions communes

Article L3441-6

Les sociétés coopératives de transport public routier de marchandises et les sociétés coopératives d'entreprises de transport public routier de marchandises, ainsi que leurs unions, et les membres de ces sociétés, ne peuvent exercer aucune des activités de commissionnaire de transport mentionnées au I-1° de l'article L. 1411-1.

TITRE V : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES

Chapitre Ier : Recherche et constatation des infractions

Article L3451-1

Les infractions au présent livre sont recherchées et constatées dans les conditions fixées par l'article L. 1451-1.

Article L3451-2

Le véhicule de transport routier en infraction aux dispositions prévues par les 1° et 5° de l'article L. 3452-6 et par l'article L. 3452-7 est immobilisé dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du code de la route par les agents mentionnés au I de l'article L. 1451-1.

Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 1 : Sanctions administratives

Article L3452-1

Les copies conformes de la licence de transport intérieur ou de la licence communautaire prévues par l'article L. 3411-1 peuvent être retirées, à titre temporaire ou définitif, en cas de constat d'infraction aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de la sécurité constituant au moins une contravention de la cinquième classe ou d'infractions répétées constituant au moins des contraventions de la troisième classe.

Article L3452-2

Saisie d'un procès-verbal constatant une infraction de nature délictuelle aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de sécurité, commise après au moins une première infraction de même nature, l'autorité administrative peut, indépendamment des sanctions pénales, prononcer l'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules ou ensembles routiers à la disposition d'une entreprise de transport routier, ou d'une entreprise de déménagement, pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de celle-ci. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises dont le transport est accessoire à leur activité.

L'immobilisation est exécutée sous le contrôle de l'autorité administrative compétente de l'Etat dans un lieu désigné par elle.

Article L3452-3

Les sanctions, notamment les mesures de retrait et d'immobilisation prévues par les articles L. 3452-1 et L. 3452-2, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès de l'autorité administrative et présidée par un magistrat de l'ordre administratif. Elle comprend des représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat.

Une commission nationale des sanctions administratives placée auprès du ministre chargé des transports est saisie pour avis des recours hiérarchiques formés contre les sanctions administratives prononcées par l'autorité compétente après avis de la commission mentionnée à l'alinéa précédent.

Article L3452-4

Une publication de la sanction administrative prévue par les articles L. 3452-1 et L. 3452-2 est effectuée dans les locaux de l'entreprise sanctionnée et par voie de presse.

Article L3452-5

Les modalités selon lesquelles, en application du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, les autorités compétentes sanctionnent les transporteurs établis en France qui ont commis des infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports par route sont fixées par le décret prévu à l'article L. 3452-5-2.

Article L3452-5-1

Les modalités selon lesquelles, en application des règlements cités à l'article L. 3452-5, un transporteur non résident qui a commis en France, à l'occasion d'un transport de cabotage, une infraction grave au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports routiers peut faire l'objet d'une interdiction temporaire de cabotage sur le territoire français sont fixées par le décret prévu à l'article L. 3452-5-2.

Article L3452-5-2

Les modalités d'application de la présente section, notamment celles concernant la publication de la sanction administrative et l'interdiction temporaire de cabotage, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret fixe la liste des infractions mentionnées à l'article L. 3452-2.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L3452-6

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :

1° Le fait d'exercer une activité de transporteur public routier, de déménageur, de loueur de véhicules industriels avec conducteur, alors que l'entreprise n'y a pas été autorisée en application des articles L. 3113-1, L. 3211-1 et L. 3411-1, du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, d'un accord bilatéral conclu avec un Etat tiers ou, à défaut d'un tel accord, d'une décision expresse de l'autorité administrative. Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus ;

2° Le fait d'utiliser une autorisation, une licence ou une copie conforme délivrée pour l'exercice d'une activité réglementée de transport, de location de véhicules industriels avec conducteur, alors que ce titre est périmé, a été suspendu ou est utilisé bien qu'il ait fait l'objet d'une déclaration de perte et ait été remplacé par un titre de même nature ;

3° Le fait de refuser d'exécuter une sanction administrative prononcée en application des articles L. 3452-1 et L. 3452-2, au titre de l'activité de transporteur routier, de déménageur ou de loueur de véhicules industriels avec conducteur ;

4° Le fait de mettre en circulation un véhicule pendant la période d'immobilisation administrative en méconnaissance des dispositions de l'article L. 3452-2. Le tribunal peut, en outre, prononcer les peines complémentaires suivantes :

a) L'immobilisation pendant une durée d'un an au plus du véhicule objet de l'infraction ou d'un véhicule d'un poids maximum autorisé équivalent ;

b) L'affichage ou la diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

5° Le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, d'effectuer, sans y être admise, un transport intérieur dit de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre. Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Article L3452-7

Est puni de 15 000 € d'amende le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, pour une entreprise de transport de personnes non résidente, admise à effectuer des transports intérieurs dits de cabotage, de réaliser ces transports sans respecter les dispositions des articles L. 3421-1 et L. 3421-3 à L. 3421-5.

Article L3452-8

Est puni de 15 000 € d'amende le fait pour l'entreprise ayant commandé des prestations de cabotage routier de marchandises de ne pas respecter les dispositions de l'article L. 3421-7.

Article L3452-9

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait, pour une entreprise de transport public routier, de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription aux registres ou à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules.

Article L3452-10

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour une entreprise de transport public routier, de refuser de présenter aux agents et fonctionnaires mentionnés au I de l'article L. 1451-1 les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par les règlements.

PARTIE LEGISLATIVE

TROISIEME PARTIE : TRANSPORT ROUTIER

LIVRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Article L3500-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres Ier et II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie sont applicables à la présente partie.

TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER

Chapitre unique

Article L3511-1

Dans les départements d'outre-mer, les conditions d'accès à l'activité de transporteur public routier de personnes sont aménagées en ce qui concerne les conditions de capacité professionnelle et de capacité financière pour les artisans exploitant personnellement un seul véhicule automobile comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, ou pour les entreprises qui n'utilisent qu'un seul véhicule de ce type.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L3511-2

En Guyane, les agents des sociétés de transports non urbains de personnes sont habilités à demander la production d'un titre d'identité ou d'un titre de séjour régulier lors de l'embarquement des passagers au départ d'une commune frontalière. Ils peuvent refuser d'embarquer les personnes qui ne sont pas en mesure ou refusent de produire un tel titre.

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre unique

Article L3521-1

Pour l'application de l'article L. 3111-7 à Mayotte, les mots : " le conseil départemental de l'éducation nationale " sont remplacés par les mots : " le conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement ".

Article L3521-2

Pour l'application de l'article L. 3111-13 à Mayotte, les mots : " conformément à l'article L. 8221-6 du code du travail " sont supprimés.

Article L3521-3

Les chapitres Ier, II, III et IV du titre unique du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

Article L3521-4

Pour son application à Mayotte, l'article L. 3411-1 est ainsi modifié :

- 1° Au premier alinéa, les mots : " d'une licence communautaire ou " sont supprimés ;
- 2° Le deuxième alinéa n'est pas applicable ;
- 3° Au troisième alinéa, les mots : " et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire " sont supprimés.

Article L3521-5

Le titre II du livre IV de la présente partie n'est pas applicable à Mayotte.

TITRE III : SAINT BARTHELEMY

Chapitre unique

Article L3531-1

Les dispositions de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy, à l'exception de celles prévues aux articles L. 3114-3, L. 3124-4, L. 3124-5, L. 3124-8, L. 3124-10, L. 3221-1 à L. 3224-1, L. 3241-1 à L. 3242-5, L. 3311-1 à L. 3312-3, L. 3313-1 à L. 3315-6, L. 3441-1 à L. 3441-6, L. 3451-1, L. 3452-2 à L. 3452-6.

Article L3531-2

Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 3452-3, les mots : " mesures de retrait et d'immobilisation " sont remplacés par les mots : " mesures d'immobilisation " et les mots : " par les articles L. 3452-1 et L. 3452-2 " sont remplacés par les mots : " par l'article L. 3452-2 ".

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre unique

Article L3541-1

Les dispositions de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin à l'exception de celles prévues aux articles L. 3114-3, L. 3124-4, L. 3124-5, L. 3124-8, L. 3124-10, L. 3221-1 à L. 3224-1, L. 3241-1 à L. 3242-5, L. 3311-1 à L. 3315-6, L. 3441-1 à L. 3441-6, L. 3451-1, L. 3452-2 à L. 3452-6.

Article L3541-2

Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 3452-3, les mots : " mesures de retrait et d'immobilisation " sont remplacés par les mots : " mesures d'immobilisation " et les mots : " par les articles L. 3452-1 et L. 3452-2 " sont remplacés par les mots : " par l'article L. 3452-2 ".

TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre unique

Article L3551-1

Les articles L. 3113-2 et L. 3113-3, le chapitre V du titre Ier, le chapitre II et la section 2 du chapitre IV du titre II du livre Ier de la présente partie et les articles L. 3211-2 et L. 3211-3 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L3551-2

Le deuxième alinéa de l'article L. 3312-2 ainsi que les articles L. 3312-4 à L. 3312-9 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L3551-3

L'article L. 3313-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L3551-4

Pour son application à Saint-Pierre-et-Miquelon, l'article L. 3411-1 est ainsi modifié :

1° Au premier aliéna, les mots : " d'une licence communautaire ou " sont supprimés ;

2° Le deuxième alinéa n'est pas applicable ;

3° Au troisième alinéa, les mots : " et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire " sont supprimés.

Article L3551-5

Le titre II du livre IV de la présente partie n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Chapitre unique

Article L3561-1

Les articles L. 3221-3, L. 3221-4, L. 3241-1 à L. 3241-5, L. 3242-4 et L. 3242-5 sont applicables en Nouvelle-Calédonie aux contrats de sous-traitance, sous réserve des adaptations suivantes :

I. # Au dernier alinéa de l'article L. 3221-3, il y a lieu de lire " des délibérations du congrès " au lieu de " par voie réglementaire ".

II. # A l'article L. 3241-5 les mots : " le ministre chargé de l'économie ou son représentant " sont remplacés par les mots : " le haut-commissaire de la République ou son représentant ".

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Chapitre unique

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Chapitre unique

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

Chapitre unique

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

Article L4000-1

Pour l'application de la présente partie, les eaux intérieures sont constituées :

- 1° Des cours d'eau, estuaires et canaux, en amont du premier obstacle à la navigation des navires, fixé pour chaque cours d'eau en application de l'article L. 5000-1 ;
- 2° Des lacs et des plans d'eau.

Article L4000-2

La navigation intérieure est la navigation sur les eaux intérieures.

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de personnes sur les eaux intérieures.

Article L4000-3

Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :

- 1° Bateau : toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure ;
- 2° Engin flottant : toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures ;
- 3° Etablissement flottant : toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée ;
- 4° Matériel flottant : toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE IER : LE BATEAU

TITRE IER : IDENTIFICATION DU BATEAU

Article L4110-1

Les dispositions des chapitres Ier et III du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier : Immatriculation

Article L4111-1

Tout bateau de marchandises dont le port en lourd est égal ou supérieur à vingt tonnes ou tout autre bateau dont le déplacement est égal ou supérieur à dix mètres cubes, circulant en France, doit être immatriculé par son propriétaire. Il ne peut faire l'objet de plusieurs immatriculations simultanées.

Article L4111-2

Doivent être immatriculés en France les bateaux qui remplissent les deux conditions suivantes :

- 1° Appartenir pour au moins la moitié à des personnes physiques de nationalité française et ayant leur résidence habituelle en France, ou à des personnes morales ayant leur siège en France et la direction principale de leurs affaires ;
- 2° Circuler habituellement en France.

Article L4111-3

Peuvent seuls être immatriculés en France les bateaux appartenant :

- 1° Au moins pour la moitié, à des personnes physiques de nationalité française ou ayant leur résidence habituelle en France ;
- 2° Au moins pour la moitié, à des personnes morales ayant leur siège en France ou la direction

principale de leurs affaires ;

3° Au moins pour la moitié, à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen, lorsque l'exploitation du bateau est dirigée depuis la France ;

4° A des ressortissants d'un autre Etat s'il est dépourvu de voie navigable et a passé à cet effet un accord avec le Gouvernement français ;

5° A des ressortissants d'un autre Etat qui exploitent des établissements industriels ou commerciaux en France, à condition que le bateau ait été construit dans un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen et ne soit utilisé que pour l'approvisionnement et la desserte de ces établissements.

Les bateaux immatriculés en France antérieurement au 1er décembre 1932 ou dont les droits d'importation ont été payés avant cette date peuvent rester immatriculés en France.

Article L4111-4

L'immatriculation est effectuée sur un registre tenu par l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur lequel figurent les informations relatives aux propriétaires et aux caractéristiques principales du bateau.

Elle donne lieu à la délivrance d'un certificat d'immatriculation par l'autorité compétente.

Article L4111-5

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

Article L4111-6

Tout bateau immatriculé doit avoir à son bord un certificat d'immatriculation délivré en France ou à l'étranger.

Est dispensé de cette obligation le bateau acquis ou construit à l'étranger qui fait son premier voyage pour rejoindre le lieu du siège de l'autorité compétente visée à l'article L. 4111-4.

Article L4111-7

En cas de modification des informations inscrites sur le registre d'immatriculation, de perte, de déchirage ou d'incapacité définitive à la navigation, le propriétaire est tenu, dans le délai d'un mois, d'en faire la déclaration écrite à l'autorité compétente visée à l'article L. 4111-4.

En cas de changement du ou des propriétaires du bateau, le ou les nouveaux propriétaires sont tenus d'en faire la déclaration à la même autorité.

Toute modification du registre donne lieu à la modification du certificat d'immatriculation ou, en cas de radiation du bateau, au retrait de ce certificat.

Article L4111-8

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

Chapitre II : Jaugeage

Article L4112-1

Le jaugeage a pour objet de déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement.

Article L4112-2

Tout bateau de marchandises dont le port en lourd est égal ou supérieur à vingt tonnes ou tout autre bateau dont le déplacement est égal ou supérieur à dix mètres cubes, circulant en France, doit faire l'objet d'un jaugeage par son propriétaire.

Article L4112-3

Tout bateau mentionné à l'article L. 4112-2 doit avoir à son bord un certificat de jaugeage délivré en France ou à l'étranger.

Est dispensé de cette obligation le bateau acquis ou construit à l'étranger qui fait son premier voyage pour rejoindre le lieu du siège de l'autorité compétente visée à l'article L. 4111-4.

Article L4112-4

Il est procédé à un nouveau jaugeage lorsque le bateau a subi des modifications affectant son port en lourd ou son déplacement.

Article L4112-5

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment les modalités techniques du jaugeage, sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III : Marques d'identification

Article L4113-1

Le bateau immatriculé en France porte des marques extérieures d'identification dans des conditions fixées par voie réglementaire.

TITRE II : REGIME DE PROPRIETE

Article L4120-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier : Droits réels

Article L4121-1

L'aliénation d'un bateau mentionné à l'article L. 4111-1 fait l'objet d'un contrat écrit.

Article L4121-2

Tout acte ou jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété ou de droits réels sur un bateau mentionné à l'article L. 4111-1 est rendu public par une inscription faite à la requête de l'acquéreur ou du créancier, sur un registre tenu au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation. Il n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de cette inscription.

Article L4121-3

Tout bateau mentionné à l'article L. 4111-1 doit avoir à son bord un extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

Est dispensé de cette obligation le bateau acquis ou construit à l'étranger qui fait son premier voyage pour rejoindre le lieu du siège de l'autorité compétente visée à l'article L. 4111-4.

Article L4121-4

Le greffe du tribunal de commerce est tenu de délivrer à toute personne qui le demande un extrait du registre mentionné à l'article L. 4121-2 ou un certificat constatant qu'il n'existe aucune inscription de droits réels sur un bateau.

Chapitre II : Hypothèques et privilèges

Section 1 : Hypothèques

Article L4122-1

Tout bateau immatriculé est susceptible d'hypothèque. Il ne peut être grevé que d'hypothèques conventionnelles.

L'hypothèque peut également être constituée sur un bateau en construction. Elle est alors précédée d'une déclaration à l'autorité compétente visée à l'article L. 4111-4. Cette déclaration indique les caractéristiques principales du bateau en construction ainsi que le lieu et la date de la mise en chantier.

Article L4122-2

Les hypothèques s'étendent à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

Article L4122-3

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif d'hypothèque peut être à ordre. Dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

Article L4122-4

L'hypothèque, consentie en France ou à l'étranger, n'a d'effet à l'égard des tiers que du jour de son inscription, dans les conditions prévues à l'article L. 4121-2.

Article L4122-5

L'hypothèque est valable dix ans à compter du jour de son inscription. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article L4122-6

En cas de pluralité d'hypothèques sur le même bateau, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, quelle que soit leur heure d'inscription.

Article L4122-7

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt en plus de l'année courante.

Article L4122-8

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bateau suivent leur gage, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés.

Article L4122-9

Les dispositions de la loi du 19 février 1889 sur la subrogation légale des créanciers hypothécaires dans le bénéfice de l'indemnité d'assurance sont applicables en cas d'assurance sur un bateau.

Article L4122-10

L'inscription hypothécaire est radiée au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Section 2 : Privilèges

Article L4122-11

La présente section est applicable aux bateaux exploités :

1° Par leur propriétaire ;

2° Par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque ce dernier s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi.

Article L4122-12

Les bateaux sont affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

Article L4122-13

Les privilèges s'étendent à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

Article L4122-14

Les privilèges mentionnés aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 4122-16 s'étendent :

- 1° Aux intérêts de la créance et aux frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire ;
- 2° Sauf exécution forcée sur le territoire national, aux indemnités dues pour la perte du bateau ou pour tout dommage matériel causé au bateau et non réparé, y compris la part correspondant à un tel dommage des rémunérations d'assistance, de sauvetage ou de renflouement ou des indemnités pour avarie commune, à l'exclusion des indemnités dues en vertu d'un contrat d'assurance du bateau couvrant le risque de perte ou d'avarie.

Article L4122-15

Sous réserve des dispositions de l'article L. 4122-16, les créances sont privilégiées dans l'ordre fixé par les articles 2331 à 2332-3 du code civil.

Toutefois, les privilèges mentionnés aux articles 2331 à 2332-3 du code civil ne prennent rang avant l'hypothèque que si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si le créancier est en possession du bateau ou l'a fait saisir à titre conservatoire, avant cette inscription.

Article L4122-16

Jouissent d'un privilège qui prime celui des créances mentionnées aux articles 2331 et 2332 du code civil :

- 1° En cas de saisie, les frais de conservation depuis la saisie ;
- 2° Les créances résultant du contrat d'engagement du conducteur, des membres d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le conducteur pour le service du bord, pour une durée de six mois au plus en ce qui concerne les traitements, salaires ou rémunérations ;
- 3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance, ainsi que la contribution du bateau aux avaries communes ;
- 4° Les taxes de navigation, les droits de port et de pilotage ;
- 5° Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau, y compris les dommages causés aux ouvrages et installations des ports et du domaine public fluvial, à condition que les faits constitutifs de ces créances soient antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.

Article L4122-17

Les créances mentionnées à l'article L. 4122-16 sont privilégiées dans l'ordre où elles y sont énumérées.

Toutes les créances définies par un même alinéa de cet article ont le même rang.

Toutefois, les créances mentionnées au 3° du même article sont remboursées dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Article L4122-18

Les privilèges mentionnés à l'article L. 4122-16 s'établissent sans formalités et suivent le bateau en

quelques mains qu'il passe.

Article L4122-19

Les privilèges s'éteignent en même temps que la créance et au plus tard :

1° En cas de sauvetage ou d'assistance, à l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où les opérations sont terminées ;

2° Dans les cas mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4122-16 et pour la contribution du bateau aux avaries communes à l'expiration d'un délai d'un an à partir de l'exigibilité de la créance ;

3° Dans les cas mentionnés au 5° de l'article L. 4122-16, à l'expiration d'un délai de six mois à compter du jour où le dommage a été causé ;

4° Dans tous les autres cas, à l'expiration d'un délai de six mois à partir de l'exigibilité de la créance.

Article L4122-20

Les privilèges s'éteignent :

1° Dans le cas de vente forcée ;

2° En cas de vente volontaire, s'il n'a pas été fait opposition entre les mains de l'acquéreur dans un délai de huit jours après l'inscription prévue par l'article L. 4121-2.

Article L4122-21

En cas de saisie et de vente forcée, les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, sont déduits du prix d'adjudication avant distribution aux créanciers, même privilégiés.

Section 3 : Dispositions particulières au bateau circulant habituellement sur le Rhin ou effectuant certains transports transfrontières sur la Moselle

Article L4122-22

Les dispositions de la section 2 du présent chapitre sont applicables aux bateaux circulant habituellement sur le Rhin, y compris ses embouchures, ou effectuant des transports transfrontières au départ ou à destination d'un port ou lieu situés sur la Moselle entre Metz inclus et la frontière, sous réserve des dispositions de la présente section.

Article L4122-23

Par dérogation à l'article L. 4122-16, jouissent d'un privilège qui priment les privilèges mentionnés au dernier alinéa du 3, aux 4, 5 et 6 de l'article 102 de la loi locale du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure :

1° Les frais de conservation depuis la saisie ;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine ou patron, des membres d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, pour une durée de six mois au plus en ce qui concerne les traitements, salaires ou rémunérations ;

3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance, ainsi que la contribution du bateau aux avaries communes ;

4° Les taxes de navigation, les droits de port et de pilotage ;

5° Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau, y compris les dommages causés aux ouvrages et installations des ports et du domaine public fluvial, à condition que les faits constitutifs de ces créances soient antérieurs à l'inscription de l'hypothèque ;

6° Les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord pour autant que ces indemnités ne sont pas privilégiées en vertu du 3°, ainsi que pour perte et avarie de la cargaison et des bagages des passagers jusqu'à concurrence de leur valeur si ces indemnités sont privilégiées par la loi du lieu d'immatriculation, à condition que les faits constitutifs de ces créances soient antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.

Article L4122-24

Les créances mentionnées à l'article L. 4122-23 sont privilégiées dans l'ordre où elles y sont énumérées.

Toutes les créances définies par un même alinéa de cet article ont le même rang. Toutefois, les créances mentionnées aux 5° et 6° ont le même rang.

Les créances mentionnées au 3° de l'article L. 4122-23 sont remboursées dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Article L4122-25

Le rang des privilèges mentionnés au dernier alinéa du 3, ainsi qu'aux 4, 5 et 6 de l'article 102 de la loi locale du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure et les règles relatives aux concours entre ces privilèges et les hypothèques sont fixés par les articles 106 à 109 de cette loi.

Article L4122-26

Les privilèges mentionnés au 6° de l'article L. 4122-23 s'éteignent :

1° En cas de lésions corporelles, au plus tard le jour où le dommage a été causé ;

2° En cas de perte ou avarie de la cargaison ou des bagages, au plus tard le jour de l'arrivée du bateau au port de déchargement ou le jour où le créancier a su ou aurait raisonnablement dû savoir que le bateau a rompu le voyage ;

3° Dans les cas prévus par la loi locale du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure.

Chapitre III : Mesures conservatoires et exécution forcée

Article L4123-1

Les modalités selon lesquelles les bateaux mentionnés à l'article L. 4111-1 peuvent faire l'objet de mesures conservatoires ou être saisis sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre IV : Dispositions diverses

Article L4124-1

Les conditions d'application du présent titre, notamment les conditions de publicité, de conservation et de purge des hypothèques, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : REGIME DE RESPONSABILITE

Article L4130-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants et aux matériels flottants.

Chapitre Ier : L'abordage entre bateaux

Article L4131-1

La réparation du dommage survenu du fait d'un abordage entre bateaux est régie par la convention internationale relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure faite à Genève le 15 mars 1960.

Chapitre II : L'abordage entre bateaux et navires

Article L4132-1

Les dispositions relatives à l'abordage survenu entre navires et bateaux, ainsi que celles relatives à l'assistance entre les navires et les bateaux en danger, sont fixées par les chapitres Ier et II du titre III du livre Ier de la cinquième partie.

TITRE IV : SANCTIONS PENALES

Article L4140-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier : Constatation des infractions

Article L4141-1

Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions définies par les chapitres II et III du présent titre :

1° Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports, assermentés et commissionnés à cet effet ;

2° Les agents des douanes.

Chapitre II : Infractions relatives à l'identification du bateau

Article L4142-1

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait d'appliquer à un bateau un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été établi pour ce bateau.

Article L4142-2

Sont punies de 9 000 € d'amende les infractions à l'interdiction d'immatriculations multiples prévue par l'article L. 4111-1.

Article L4142-3

Sont punies de 3 750 € d'amende les infractions :

1° A l'obligation d'immatriculation prévue par l'article L. 4111-1 ;

2° Aux prescriptions des articles L. 4111-6, L. 4112-3, L. 4113-1 et L. 4121-3, l'amende étant, dans ce cas, à la charge solidaire du conducteur et du propriétaire ;

3° Aux prescriptions de l'article L. 4111-7.

Chapitre III : Infractions relatives aux hypothèques

Article L4143-1

Est puni des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal le fait de détourner un bateau grevé d'une hypothèque régulièrement inscrite.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE II : NAVIGATION INTERIEURE

Article L4200-1

Sauf dispositions contraires, le présent livre est également applicable à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer.

TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES

Article L4210-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants.
Les dispositions de son chapitre Ier sont en outre applicables aux établissements flottants.
Les dispositions du chapitre II sont en outre applicables aux navires circulant dans les eaux intérieures.

Chapitre Ier : Dispositions relatives au bateau

Article L4211-1

Les règles de construction, gréement et entretien des bateaux destinées à assurer la sécurité des personnes et des biens se trouvant à bord et celle de la navigation sont fixées par voie réglementaire.

Un arrêté du ministre chargé des voies navigables régit la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à leur bord.

Chapitre II : Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage

Article L4212-1

Le bateau est placé sous l'autorité d'un conducteur remplissant les conditions prévues au titre III du présent livre.

Article L4212-2

Le bateau dispose de l'équipage nécessaire pour assurer sa sécurité, celle de la navigation et des personnes qui se trouvent à bord.

Article L4212-3

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

TITRE II : TITRES DE NAVIGATION

Article L4220-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables :

1° Aux engins flottants et aux établissements flottants ;

2° Aux navires qui circulent dans les eaux intérieures sans détenir les titres de sécurité ou certificats de prévention de la pollution fixés par voie réglementaire.

Article L4220-2

Les dispositions du présent titre ne sont pas applicables aux bateaux militaires.

Chapitre unique

Article L4221-1

Le bateau doit avoir à son bord un titre de navigation correspondant à sa catégorie et à celle de la voie d'eau ou du plan d'eau emprunté.

Article L4221-2

La délivrance et le renouvellement du titre de navigation sont précédés d'une vérification du respect, par le bateau, des prescriptions prévues à l'article L. 4211-1.

Le coût de cette vérification est supporté par le propriétaire du bateau.

Article L4221-3

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci peut prévoir que certaines de ses dispositions peuvent être modifiées par voie réglementaire.

TITRE III : CERTIFICATS DE CAPACITE POUR LA CONDUITE DES BATEAUX

Article L4230-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables :

- 1° Aux engins flottants et aux matériels flottants ;
- 2° Aux navires qui circulent dans les eaux intérieures.

Chapitre unique

Article L4231-1

Tout conducteur de bateau doit être titulaire du titre de conduite correspondant à la catégorie du bateau et à celle de la voie d'eau ou du plan d'eau emprunté.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci peut prévoir que certaines de ses dispositions peuvent être modifiées par décret.

Article L4231-2

Le permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en eaux intérieures est régi par la section 6 du chapitre II du titre III du livre II de la cinquième partie.

TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Article L4240-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants, aux établissements flottants, aux matériels flottants et aux navires.

Chapitre Ier : Règlements de police

Article L4241-1

Le règlement général de police de la navigation intérieure est établi par décret en Conseil d'Etat. Sous réserve des dispositions du titre III du livre III de la cinquième partie, il est applicable jusqu'à la limite transversale de la mer.

Article L4241-2

Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété par des règlements particuliers de police pris par l'autorité compétente de l'Etat.

Les règlements particuliers peuvent déroger au règlement général pour la partie des estuaires, cours d'eau et canaux situés dans les eaux maritimes définies à l'article L. 5000-1.

Article L4241-3

Sans préjudice des compétences dévolues au représentant de l'Etat en matière de police de la navigation intérieure, le gestionnaire de la voie d'eau est compétent pour prendre les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation rendues nécessaires par les incidents d'exploitation, les travaux de maintenance ou des événements climatiques. La liste de ces mesures est fixée par voie réglementaire.

Chapitre II : Navigation des bateaux non motorisés

Article L4242-1

Le représentant de l'Etat dans le département peut réglementer la circulation des bateaux de plaisance non motorisés sur des cours d'eau ou parties de cours d'eau non domaniaux dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article L. 214-12 du code de l'environnement.

Article L4242-2

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles le propriétaire ou l'exploitant d'un ouvrage visé à l'article L. 214-2 du code de l'environnement ou soumis à la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique met en place une signalisation propre à assurer la sécurité de la circulation des bateaux non motorisés.

Article L4242-3

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles est établie et actualisée une liste des ouvrages mentionnés à l'article L. 4242-2 pour lesquels est mis en place un aménagement permettant leur franchissement ou leur contournement pour assurer la circulation sécurisée des

bateaux non motorisés.

Chapitre III : Navigation des bateaux motorisés

Article L4243-1

La circulation des bateaux motorisés sur un cours d'eau non domanial, ou sur une section de ce cours d'eau, peut être interdite ou réglementée par arrêté préfectoral, sur avis du service chargé de la police de ce cours d'eau, soit pour un motif de sécurité ou de salubrité, soit à la demande du riverain lorsque cette circulation entraîne un trouble grave dans la jouissance de ses droits.

Chapitre IV : Déplacement d'office

Article L4244-1

I. - L'autorité administrative met en demeure le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant d'un bateau de quitter les lieux lorsque son stationnement, en violation de la loi ou du règlement général de police de la navigation intérieure, compromet la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers des eaux intérieures. A l'expiration d'un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures après la mise en demeure, elle procède au déplacement d'office du bateau. Le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement d'office du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.

Sauf en cas d'urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu'après que le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant ont été mis à même de présenter leurs observations, écrites ou orales, et qu'il leur a été indiqué la possibilité de se faire assister d'un conseil.

En cas de péril imminent, les bateaux peuvent être déplacés d'office, sans mise en demeure préalable.

II. - Les frais liés au déplacement d'office, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au déplacement d'office et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire. Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

Article L4244-2

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent chapitre.

TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER

Chapitre unique : Dispositions générales

Article L4251-1

La navigation des bateaux en aval de la limite transversale de la mer est régie par les dispositions du II de l'article L. 5241-1.

TITRE VI : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LEMAN

Article L4260-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants, aux établissements flottants, aux matériels flottants et aux navires.

Chapitre Ier : Navigation du Rhin

Article L4261-1

La navigation du Rhin est régie :

1° Par la convention internationale signée à Mannheim le 17 octobre 1868 pour la navigation du Rhin et les règlements pris pour son application par la Commission centrale pour la navigation du Rhin ;

2° Et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions du présent livre.

Article L4261-2

La juridiction compétente pour exercer les fonctions de tribunal de première instance pour la navigation du Rhin est désignée conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 223-3 du code de l'organisation judiciaire.

Article L4261-3

Les appels des jugements rendus par le tribunal de première instance pour la navigation du Rhin sont portés devant la juridiction désignée conformément aux dispositions de l'article L. 313-1 du code de l'organisation judiciaire ou, le cas échéant, devant la chambre des appels de la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans les conditions prévues par l'article 37 de la convention internationale signée à Mannheim le 17 octobre 1868 pour la navigation du Rhin.

Article L4261-4

Les décisions des juridictions étrangères pour la navigation du Rhin, lorsqu'elles sont passées en force de chose jugée, sont rendues exécutoires sur le territoire français sans nouvelle instruction par la juridiction désignée à l'article L. 313-1 du code de l'organisation judiciaire.

Chapitre II : Navigation de la Moselle

Article L4262-1

La navigation transfrontière de la Moselle entre Metz inclus et la frontière est régie :

- 1° Par la convention entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle signée à Luxembourg le 27 octobre 1956 et les règlements établis pour son application par la commission de la Moselle ;
- 2° Et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions du présent livre.

Article L4262-2

La juridiction compétente pour exercer les fonctions de première instance pour la navigation de la Moselle est désignée conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 223-3 du code de l'organisation judiciaire.

Article L4262-3

Les appels des jugements rendus par la juridiction mentionnée à l'article L. 4262-2 sont portés devant la juridiction désignée conformément aux dispositions de l'article L. 313-2 du code de l'organisation judiciaire ou, le cas échéant, devant le comité d'appel de la commission de la Moselle dans les conditions prévues par l'article 34 de la convention entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle signée à Luxembourg le 27 octobre 1956.

Article L4262-4

Les décisions des juridictions étrangères pour la navigation de la Moselle passées en force de chose jugée sont rendues exécutoires sur le territoire français sans nouvelle instruction par la juridiction désignée à l'article L. 313-2 du code de l'organisation judiciaire.

Article L4262-5

Les règles de procédures en vigueur devant les juridictions pour la navigation du Rhin sont

applicables pour la navigation de la Moselle.

Chapitre III : Navigation sur le Léman

Article L4263-1

La navigation sur le Léman est régie par le présent livre, sous réserve des stipulations de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant la navigation sur le Léman signé à Berne le 7 décembre 1976 et le règlement de la navigation sur le Léman annexé.

TITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PENALES

Article L4270-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants, aux établissements flottants et aux matériels flottants.

Chapitre Ier : Sanctions administratives

Article L4271-1

Les dispositions de l'article L. 171-8 du code de l'environnement sont applicables en cas de méconnaissance des dispositions des articles L. 4242-2, L. 4242-3 et L. 4243-1.

Article L4271-2

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 : Recherche et constatation des infractions

Article L4272-1

Sont chargés de constater les infractions définies par les chapitres III et IV, par les règlements de police de la navigation intérieure et par les règlements concernant les bateaux, outre les officiers et agents de police judiciaire, les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports, assermentés et commissionnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L4272-2

Les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure peuvent être constatées par les personnels de Voies navigables de France commissionnés et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Contraventions de grande voirie

Article L4273-1

Est punie de 150 € à 12 000 € d'amende toute personne participant à la conduite, à la traction ou au remorquage d'un bateau qui, par des manœuvres, des déplacements ou des stationnements, a volontairement créé un obstacle à la circulation normale sur une voie de navigation.

Chapitre IV : Sanctions pénales

Article L4274-1

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires qui circulent dans les eaux intérieures, ainsi qu'à leur armateur et à leur capitaine.

Section 1 : Bateau et équipage

Article L4274-2

Sont punis de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le propriétaire et le conducteur qui font naviguer un bateau sans détenir le titre de navigation correspondant à sa catégorie ou qui

laissent en service un bateau dont le titre de navigation est périmé.

Ces peines sont portées à six mois d'emprisonnement et à 4 500 € d'amende s'il s'agit d'un bateau à passagers ou d'un bateau citerne.

Article L4274-3

Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le propriétaire et le conducteur qui font naviguer un bateau dont le titre de navigation a été suspendu ou retiré.

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

Article L4274-4

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le fait de mettre en service un engin ou un établissement flottant sans le titre de navigation exigé à cet effet.

Article L4274-5

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le propriétaire qui met en service, à bord d'un bateau, d'un engin ou d'un établissement flottant, une installation sous pression ou toute autre installation qui n'a pas subi les visites, épreuves ou essais, prescrits par la réglementation.

Article L4274-6

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende le propriétaire qui met en service, à bord d'un bateau, d'un engin ou d'un établissement flottant, une installation sous pression ou toute autre installation dont l'emploi a été interdit à la suite d'une visite, épreuve ou essai.

Article L4274-7

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende le fait de modifier les dispositifs de sécurité de toute installation après qu'elle a subi les visites, épreuves ou essais prescrits par la réglementation.

Article L4274-8

Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le propriétaire et le conducteur qui font naviguer un bateau :

1° Avec un équipage dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par la réglementation en vigueur ;

2° Avec un enfoncement supérieur au maximum autorisé ;

3° Avec des engins de sauvetage ou de protection qui ne satisfont pas aux prescriptions en vigueur.

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

Section 2 : Circulation

Article L4274-9

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende le conducteur :

1° Qui fait naviguer un bateau à passagers avec un nombre de passagers supérieur au maximum autorisé ;

2° Qui transporte des passagers à bord d'un bateau sur lequel ce transport est interdit.

Le propriétaire est puni des mêmes peines si le délit a été commis sur son ordre ou avec son accord.

Article L4274-10

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le conducteur qui transporte à bord d'un bateau non destiné au transport de personnes un nombre de passagers égal ou supérieur à celui à partir duquel la réglementation des bateaux à passagers est applicable.

Le propriétaire est puni des mêmes peines si le délit a été commis sur son ordre ou avec son accord.

Article L4274-11

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le fait de conduire un bateau sans être titulaire d'un titre de conduite valable pour la voie d'eau parcourue et pour la catégorie du bateau conduit.

Article L4274-12

Est punie d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende la personne qui conduit un bateau alors que le titre de conduite lui a été retiré.

Article L4274-13

Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende le propriétaire et le conducteur qui font naviguer un bateau sur une section de voie d'eau où le titre de navigation n'est pas valable.

Article L4274-14

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de participer à la conduite d'un bateau 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.

Ces peines sont portées au double s'il s'agit d'un bateau à passagers ou d'un bateau-citerne.

Section 3 : Autres sanctions

Article L4274-15

Est puni de trois mois d'emprisonnement et 4 500 € d'amende le fait de refuser l'accès à bord d'un bateau aux personnes habilitées à faire les visites, épreuves ou essais réglementaires ou à constater les infractions à la réglementation ou de refuser de se soumettre en tout ou en partie aux visites, épreuves ou essais réglementaires.

Article L4274-16

Les infractions relatives à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur sont réprimées conformément à la section 6 du chapitre II du titre III du livre II de la cinquième partie.

Article L4274-17

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende le fait d'exercer un commerce ou une activité de spectacles ou d'attractions à bord d'un bateau sans avoir obtenu l'autorisation spéciale prévue par la réglementation ou en méconnaissance des obligations imposées par cette autorisation.

Article L4274-18

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 6 000 € d'amende le constructeur, l'importateur ou le fabricant qui offre à la location, met en vente, loue ou vend un bateau ou des matériels de sécurité n'ayant pas obtenu l'agrément ou l'autorisation d'usage exigés.

Est puni des mêmes peines le constructeur, l'importateur ou le fabricant qui, après avoir obtenu l'agrément ou l'autorisation d'usage exigés pour un prototype de bateau ou pour des matériels de sécurité, livre un bateau, un engin ou un matériel de série qui n'est pas conforme à ce prototype.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX

TITRE IER : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Chapitre Ier : Objet et missions

Article L4311-1-1

Voies navigables de France est chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.

Cet établissement apporte un appui technique aux autorités administratives de l'Etat en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

Article L4311-1-2

Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'Etat territorialement compétent dispose des services de Voies navigables de France.

L'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.

Article L4311-1-3

L'Etat et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France concourent au financement des actions et projets prévus pour les voies navigables.

Article L4311-1

L'établissement public de l'Etat à caractère administratif dénommé " Voies navigables de France " :

1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire ;

2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;

3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;

4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé.

Article L4311-2

Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France peut également :

1° Proposer des prestations aux collectivités territoriales ou à leurs groupements propriétaires de cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports fluviaux ;

2° Assurer, y compris par l'intermédiaire de sociétés, l'exploitation de ports fluviaux et de toutes installations propres à favoriser le développement de la navigation intérieure ;

3° Gérer les constructions flottantes et tout matériel intéressant la navigation intérieure, dont l'Etat est propriétaire ;

4° Gérer toute participation de l'Etat dans les entreprises ayant une activité relative à la navigation intérieure ;

5° Etre chargé de l'organisation du financement, de la réception et de l'élimination des déchets survenant lors de la navigation conformément aux conventions internationales applicables en la matière ;

6° Exploiter, à titre accessoire et sans nuire à la navigation, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application des articles L. 511-2 ou L. 511-3 du code de l'énergie ;

7° Valoriser le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 du présent code ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement ou de développement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci. L'établissement peut confier la réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale du territoire concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou de locaux d'activité, le programme de construction de ces opérations est défini après consultation des collectivités territoriales ou de leurs groupements compétents en matière de programme local de l'habitat. L'établissement conserve une fraction du domaine en réserve en vue de futurs aménagements utiles au trafic fluvial ;

8° Créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en

vue de réaliser toute opération utile à ses missions.

Ces filiales créées par l'établissement public et ces sociétés, groupements ou organismes dans lesquels l'établissement public prend des participations doivent être à capitaux majoritairement publics lorsqu'ils ont vocation à réaliser des opérations d'aménagement.

Article L4311-3

Voies navigables de France contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé du transport fluvial et peut présenter des propositions :

1° Sur la réglementation applicable à l'organisation des transports fluviaux ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail ;

2° Sur la réglementation relative aux assurances fluviales.

Voies navigables de France coopère au plan international avec les autres organismes chargés de la gestion des infrastructures et du développement du transport fluvial, en particulier dans les Etats membres de l'Union européenne. A ce titre, il peut conclure avec ces organismes tout accord permettant notamment une utilisation efficace du réseau européen des infrastructures de transport fluvial.

Article L4311-4

Voies navigables de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures destinées à être incorporées au réseau fluvial, et pour la rénovation ou la construction de tous ouvrages permettant la navigation, à un contrat de partenariat conclu conformément à l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure et des équipements associés, en particulier les plates-formes portuaires et multimodales et les installations de production d'énergie électrique, et sur la gestion du trafic à l'exclusion de la police de la navigation. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Article L4311-5

Lorsqu'il recourt à un contrat ou à une convention mentionné à l'article L. 4311-4, l'Etat peut demander à Voies navigables de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Dans ce cas, les rapports entre l'Etat et Voies navigables de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L4311-6

Voies navigables de France est chargé de la gestion du fonds de la navigation intérieure prévu au 1 de l'article 3 du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.

Voies navigables de France établit et recouvre, sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, la contribution spéciale au fonds de la navigation intérieure prévue à l'article 4 du règlement mentionné au premier alinéa.

Article L4311-7

Les modalités d'application du présent chapitre, notamment les conditions dans lesquelles Voies navigables de France peut confier à des sociétés l'exercice de certaines de ses missions, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Organisation administrative

Section 1 : Conseil d'administration

Article L4312-1

Voies navigables de France est administré par un conseil d'administration, qui comprend :

1° Des représentants de l'Etat ;

2° Des personnalités qualifiées dans les domaines de la navigation intérieure, des transports, de l'énergie hydraulique, de la protection des milieux aquatiques et de l'aménagement du territoire ;

3° Des représentants du personnel de l'établissement. Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collège représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1° à 3° du même article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° dudit article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'Etat. Le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés de droit privé de l'établissement.

Article L4312-2

Le président du conseil d'administration est nommé par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, sur proposition du conseil d'administration, parmi ses membres.

Il désigne, parmi les représentants de l'Etat au conseil d'administration, un suppléant qui préside la séance en cas d'empêchement.

Section 2 : Directeur général

Article L4312-3

Le directeur général de Voies navigables de France est nommé par décret, sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis du conseil d'administration.

Il met en œuvre la politique arrêtée par le conseil d'administration, assure l'exécution de ses délibérations et exerce les compétences que ce dernier lui délègue.

Après accord du conseil d'administration, il peut confier aux agents et aux représentants locaux de l'établissement certaines de ses attributions propres et certaines des compétences que le conseil d'administrations lui a déléguées.

Le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement.

Il peut disposer d'une délégation de tout ou partie des pouvoirs du ministre chargé des transports en matière de gestion et de recrutement des personnels mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4312-3-1, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Il recrute et gère les personnels mentionnés aux 3° et 4° du même article L. 4312-3-1.

Il peut déléguer ses pouvoirs en matière de gestion et de recrutement aux directeurs des services territoriaux de l'établissement.

Section 3 : Personnel de l'établissement

Article L4312-3-1

Le personnel de Voies navigables de France comprend, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3-3 :

- 1° Des fonctionnaires de l'Etat ;
- 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'Etat ;
- 3° Des agents non titulaires de droit public ;
- 4° Des salariés régis par le code du travail.

Article L4312-3-2

I. # Il est institué, dans les conditions prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, un comité technique unique, compétent pour l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Il exerce les compétences des comités techniques prévus au même article 15, ainsi que les compétences prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'Etat.

Ce comité technique unique comprend :

- 1° Une formation représentant les agents de droit public, exerçant les compétences prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ;
- 2° Une formation représentant les salariés de droit privé, exerçant les compétences prévues au chapitre III du titre II du livre III de la deuxième partie du code du travail et bénéficiant des moyens

prévus aux articles L. 2325-1 à L. 2325-44 du même code, sous réserve des adaptations prévues dans le décret en Conseil d'Etat visé au premier alinéa du présent I ;

3° Une formation plénière, issue des deux premières.

Chacune des deux formations prévues aux 1° et 2° est réunie pour les questions relevant de sa compétence. Le comité technique unique est réuni en formation plénière pour examiner les questions intéressant l'ensemble du personnel de l'établissement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Le comité technique unique est doté de la personnalité civile et gère son patrimoine.

La formation visée au 2° est compétente pour gérer son budget de fonctionnement et le budget des activités sociales et culturelles. A cet effet, cette formation bénéficie de la personnalité civile et gère le patrimoine du comité d'entreprise auquel elle succède, ainsi que les budgets qui lui sont attribués.

Seule la formation visée au 2° est compétente pour gérer le budget des activités sociales et culturelles des salariés de droit privé.

Le comité technique unique est composé, dans sa formation plénière, du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel issus des deux autres formations. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

Chacune des deux formations restreintes est composée du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, pour l'une, et des personnels mentionnés au 4° de ce même article, pour l'autre. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'une formation est consultée.

Les représentants du personnel siégeant au comité technique unique sont élus, par collège, au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

- a) Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, celles prévues à l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- b) Pour le collège des personnels mentionnés au 4° du même article L. 4312-3-1, celles prévues à l'article L. 2324-4 du code du travail.

La composition de la représentation du personnel au sein du comité technique unique et de ses formations est fixée par décret en Conseil d'Etat de façon à permettre la représentation de chaque collège, c'est-à-dire pour tenir compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article, et en particulier pour tenir compte des attributions confiées à la formation représentant les salariés de droit privé, tant économiques que sociales, et assurer l'animation et la participation effective aux diverses commissions prévues aux articles L. 2325-22 à L. 2325-34 du code du travail. La représentativité des organisations syndicales des salariés de droit privé est appréciée au regard des résultats obtenus, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du même code, au niveau du collège desdits salariés, dans le cadre des élections de la formation représentant les salariés de droit privé au comité technique unique.

La mise en place des délégués syndicaux s'effectue au niveau central et ce pour chacun des deux collèges du personnel mentionné, d'une part, aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code et, d'autre part, au 4° du même article. Les délégués syndicaux de chacun de ces deux collèges de personnel sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'agence qui y constituent une section syndicale, qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique unique, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du code du travail pour les personnels visés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code et dans les conditions

visées par décret pour les personnels visés aux 1° à 3° du même article, le seuil étant apprécié au niveau du seul collège des personnels qu'elles représentent, c'est-à-dire, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° dudit article et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° de ce même article.

II. # Des comités techniques uniques de proximité compétents pour l'ensemble des catégories de personnel de l'établissement sont institués auprès de chaque directeur territorial de l'établissement. Ils exercent les compétences de comités techniques locaux et les compétences de comités d'établissement.

Un comité technique unique de proximité comprend le directeur territorial de l'établissement ou son représentant, qui le préside, et des représentants de tous les personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

Les modalités d'élection des membres des comités techniques uniques de proximité et la composition de la représentation du personnel sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

III. # Sont institués un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placé auprès du directeur général de l'établissement, et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placés auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.

Le comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ainsi que les comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont compétents pour l'ensemble du personnel de l'établissement. Ils exercent les compétences des comités prévus à l'article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ainsi que celles prévues au chapitre II du titre Ier du livre VI de la quatrième partie du code du travail, sous réserve des adaptations fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

IV. # Le chapitre III du titre IV du livre Ier de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble du personnel de l'établissement. Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'établissement qui y constituent une section syndicale parmi, selon le cas, les listes ou candidats qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de l'établissement ou du comité technique unique s'il est constitué.

V. # Pour les salariés mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, la validité des accords collectifs de travail prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code.

En application du IV de l'article 8 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 précitée, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Le présent alinéa est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels mentionnés aux 2° et 3° du même article L. 4312-3-1.

VI. # Chaque syndicat qui constitue, en application de l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'établissement peut, s'il n'est pas représentatif dans l'établissement, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de l'établissement.

VII. # Les membres des comités mentionnés au présent article, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leur statut respectif et, pour ce qui concerne les salariés régis par le code du travail, de la protection

prévue au livre IV de la deuxième partie du même code.

VIII. # Les agents mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.

Article L4312-3-3

I. # Un décret en Conseil d'Etat établit, après avis du conseil d'administration et du comité technique unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnel, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.

II. # Le conseil d'administration de l'établissement établit chaque année, après avis du comité technique unique, les orientations en matière de recrutement qui s'inscrivent dans le cadre défini au I et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnel.

Article L4312-3-4

A l'issue de la période transitoire prévue au II de l'article 8 de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code est défini par un accord collectif conclu entre l'établissement public et les représentants de ces personnels dans les conditions prévues au second alinéa du V de l'article L. 4312-3-2 du même code et prenant en compte les spécificités des missions exercées.

A défaut d'accord, ce régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail est établi par délibération du conseil d'administration de l'établissement, après avis du comité technique unique.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de mise en œuvre du présent article.

Article L4312-4

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci peut prévoir que certaines de ses dispositions peuvent être modifiées par voie réglementaire.

Chapitre III : Gestion financière, comptable et domaniale

Section 1 : Gestion financière et comptable

Article L4313-1

Les comptables de Voies navigables de France procèdent au recouvrement des redevances et droits fixes dus pour toute emprise sur le domaine confié à l'établissement public ou pour tout autre usage de celui-ci.

Section 2 : Gestion domaniale

Article L4313-2

Voies navigables de France est substitué à l'Etat dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié. Il représente l'Etat dans l'exercice du pouvoir de transaction prévu par l'article L. 2132-25 du code général de la propriété des personnes publiques.

Les contraventions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques.

Article L4313-3

Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine défini par le chapitre IV du présent titre ont été constatées, le directeur général de Voies navigables de France saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative.

Il peut déléguer sa signature aux directeurs des services territoriaux de l'établissement. Ces derniers peuvent subdéléguer leur signature aux agents de l'établissement chargés de fonctions d'encadrement.

Article L4313-4

Les modalités de gestion du domaine confié à Voies navigables de France sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre IV : Domaine confié à Voies navigables de France

Article L4314-1

La consistance du domaine confié à Voies navigables de France est définie par voie réglementaire.

Chapitre V : Patrimoine

Article L4315-1

Les biens meubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions sont la pleine propriété de Voies navigables de France.

Chapitre VI : Ressources de Voies navigables de France

Section 1 : Dispositions générales

Article L4316-1

Les ressources de Voies navigables de France comprennent :

- 1° Le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques prévue à la section 2 ;
- 2° Le produit des redevances et droits fixes sur les personnes publiques ou privées pour une autre emprise sur ce domaine et un autre usage d'une partie de celui-ci, ainsi que des péages mentionnés au premier alinéa de l'article L. 4412-1 ;
- 3° Le produit de l'aliénation des biens meubles dont il est propriétaire et des biens immeubles mentionnés à l'article L. 4316-2 ;
- 4° Les indemnités versées par l'Etat en cas d'affectation à son domaine privé d'immeubles utilisés par l'établissement public ;
- 5° Les produits issus des filiales et concessions ;
- 6° Les legs, libéralités et fonds de concours de toute nature ;
- 7° Le revenu des biens et des disponibilités placés ;
- 8° Les dotations reçues de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et de l'Union européenne ;
- 9° Les emprunts ;
- 10° Toutes les ressources dont il peut disposer en vertu des lois et règlements.

Article L4316-2

Lorsque des éléments du domaine public fluvial dont la gestion est confiée à Voies navigables de France sont vendus, le produit de leur vente est acquis à l'établissement.

Dans le cas d'un transfert de gestion portant sur un immeuble du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France, l'indemnité éventuelle due par le bénéficiaire du transfert est versée à l'établissement public lorsque le transfert est effectué au profit d'une autre collectivité publique que l'Etat.

Section 2 : Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article L4316-3

Dans les conditions prévues par la présente section, Voies navigables de France, dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, perçoit une taxe sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui

lui est confié.

Sont exclus de cette taxe les ouvrages hydroélectriques concédés et leurs ouvrages et équipements annexes tels qu'ils sont prévus dans les cahiers des charges relatifs à ces concessions ainsi que les ouvrages hydrauliques ayant pour objectif d'utiliser le refroidissement par eau de rivière dans le cadre de la production frigorifique distribuée par réseau de froid urbain en délégation de service public. Pour les ouvrages hydroélectriques concédés précités et leurs ouvrages et équipements annexes, l'Etat continue de percevoir le produit des redevances mentionnées aux articles 9 et 9-1 de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ; la fraction non affectée aux collectivités locales est reversée à l'établissement public.

En cas d'installation irrégulière d'ouvrages mentionnés au premier alinéa, l'occupant ou le bénéficiaire de ces ouvrages est immédiatement redevable de la taxe prévue par la présente section, après établissement d'un procès-verbal constatant l'occupation sans titre conformément à la procédure prévue aux articles L. 2132-20 et L. 2132-21 du code général de la propriété des personnes publiques. La taxe est majorée de 30 %, sans préjudice des mesures de police de la conservation du domaine.

Article L4316-4

La taxe mentionnée à l'article L. 4316-3 a un taux unique par catégorie d'usagers et comprend, lorsque ces ouvrages sont implantés sur le domaine public fluvial de l'Etat dont la gestion est confiée à Voies navigables de France, deux éléments :

1° Un élément égal au produit de la superficie de l'emprise au sol des ouvrages correspondants par un taux de base fixé dans la limite des plafonds suivants :

- a) 1,52 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de moins de 2 000 habitants ;
- b) 15,24 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de plus de 2 000 habitants et de moins de 100 000 habitants ;
- c) 30,49 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de plus de 100 000 habitants ;

Pour les ouvrages destinés à un usage agricole, le plafond est celui fixé au a) quelle que soit la population de la commune où est situé l'ouvrage.

2° Un élément égal au produit du volume prélevable ou rejetable par l'ouvrage par un taux de base compris entre 1,5 € et 7 € par millier de mètres cubes prélevables ou rejatables, et identique pour tous les usagers. A ce deuxième élément est appliqué un coefficient d'abattement compris entre 90 % et 97 % pour les usages agricoles et entre 10 % et 30 % pour les usages industriels. Ce coefficient d'abattement est fixé à 97 % pour l'alimentation en eau d'un canal de navigation.

Ce résultat est majoré de 40 % en cas de rejet sédimentaire constaté dans les conditions mentionnées à l'article L. 4316-10 et induisant des prestations supplémentaires pour rétablir le bon fonctionnement de l'ouvrage de navigation.

Dans les cas particuliers où un acte de concession a prévu la réalisation par le concessionnaire d'ouvrages hydrauliques visant à rétablir des prélèvements ou des écoulements d'eau existants au profit de tiers, la taxe est due par ces derniers, au prorata de leurs volumes prélevables ou rejatables.

Article L4316-5

Pour les ouvrages hydroélectriques autorisés en application de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique :

1° La superficie de l'emprise au sol mentionnée au 1° de l'article L. 4316-4 est égale à la somme de l'emprise des canaux d'amenée et de rejet entre le premier élément mobile du canal d'amenée et le dernier élément mobile du canal de rejet et de la partie de l'emprise de l'usine d'exploitation qui n'est pas située sur les canaux.

2° L'élément mentionné au 2° de l'article L. 4316-4 est égal au produit de la puissance maximale brute autorisée de la chute par un taux de base compris entre 6,1 € et 18,3 € par kilowatt.

3° Le montant total de la taxe ne peut dépasser un montant égal à 3 % du chiffre d'affaires généré par ces ouvrages au cours de l'année précédant l'année d'imposition. La première année de mise en exploitation d'un ouvrage, ce plafond est assis sur le chiffre d'affaires de l'année en cours et affecté d'un abattement calculé prorata temporis de la durée d'exploitation. En outre, le montant total de la taxe due est réduit de moitié pendant les dix années suivant la mise en exploitation initiale de l'ouvrage.

Article L4316-6

Les titulaires d'ouvrages soumis à la taxe adressent chaque année au comptable de Voies navigables de France une déclaration accompagnée du paiement de la taxe due.

Les sûretés, garanties et sanctions relatives à cette taxe sont régies par les règles applicables en matière de taxe sur le chiffre d'affaires.

Article L4316-7

Les modalités d'application des articles L. 4316-3 à L. 4316-5 sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L4316-8

Lorsque, le long d'une voie ou d'un plan d'eau confié à Voies navigables de France, l'ouvrage est implanté sur une partie du domaine public fluvial remise en gestion par l'Etat à un autre établissement public national, la taxe ne comprend que l'élément prévu par le 2° de l'article L. 4316-4. Les redevances domaniales restent dues à l'établissement public gestionnaire.

Les dispositions des 2° et 3° de l'article L. 4316-5 ainsi que celles des articles L. 4316-6 et L. 4316-7 sont applicables aux titulaires de ces ouvrages.

Article L4316-9

Les conditions dans lesquelles le montant de la contre-valeur de la taxe due par les titulaires d'ouvrages peut être mis à la charge, chaque année, des usagers bénéficiaires des services publics de distribution d'eau et d'assainissement sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 2 : Contrôles

Article L4316-10

Sont habilités à effectuer tout contrôle tendant à l'acquittement de la taxe mentionnée à l'article L. 4316-3 les personnels de Voies navigables de France agréés et commissionnés, dans la limite de leur circonscription, par le ministre chargé des transports et assermentés dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Ils constatent par procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions mentionnées à l'article L. 4316-13.

Article L4316-11

Les agents de Voies navigables de France mentionnés au premier alinéa de l'article L. 4316-10 peuvent procéder à des contrôles de l'assiette de la taxe due par les titulaires d'ouvrages hydrauliques et les bénéficiaires ou occupants d'une installation irrégulière. Ces opérations sont précédées de l'envoi d'un avis portant mention de la date et de l'objet du contrôle.

Article L4316-12

Les redressements correspondant à des omissions, erreurs, insuffisances ou inexactitudes dans les éléments servant de base de calcul de la taxe sont portés par Voies navigables de France à la connaissance du redevable, trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions supplémentaires, par lettre motivée, de manière à lui permettre de formuler ses observations.

En l'absence de déclaration, les impositions établies d'office par Voies navigables de France font l'objet d'une mise en demeure préalable notifiée au redevable trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions.

Article L4316-13

Les dispositions de l'article 1741 du code général des impôts sont applicables à toute personne qui s'est soustraite ou a tenté de se soustraire frauduleusement à l'établissement ou au paiement total ou partiel de la taxe prévue par l'article L. 4316-3.

Article L4316-14

Aux fins de rechercher les infractions prévues à l'article L. 4316-13, les agents mentionnés au premier alinéa de l'article L. 4316-10 ont accès aux installations et lieux où sont situés les ouvrages hydrauliques, à l'exclusion des locaux d'habitation. Leurs propriétaires ou exploitants sont tenus de leur livrer passage. Les agents ne peuvent accéder à ces locaux qu'entre 8 heures et 20 heures ou en dehors de ces heures si l'établissement est ouvert au public ou lorsqu'une activité de fabrication est en cours. Ils ne peuvent accéder aux locaux qui servent pour partie d'habitation aux intéressés. Le procureur de la République est préalablement informé par les agents des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement. Une copie en est également remise à l'intéressé dans le même délai.

TITRE II : LES PORTS FLUVIAUX

Chapitre Ier : Organisation

Section unique : Voies ferrées des ports fluviaux

Article L4321-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux de l'Etat et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie.

Article L4321-2

Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux ne relevant pas de l'Etat et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie.

Article L4321-3

Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :

1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15.

Article L4321-4

Les ports fluviaux appartenant à l'Etat, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales, situés sur des voies non transférables au sens de l'article L. 3113-3 du code général de la propriété des personnes publiques, peuvent mener des opérations de coopération transfrontalière.

Chapitre II : Port autonome de Paris

Section 1 : Nature et attributions

Article L4322-1

L'établissement public de l'Etat dénommé Port autonome de Paris est chargé, à l'intérieur de sa circonscription et dans les conditions définies par le présent chapitre :

1° De l'exploitation, de l'entretien et de la police de la conservation de toutes les installations portuaires publiques utilisées par la navigation de commerce ;

2° De la création, de l'extension, de l'amélioration, du renouvellement et de la reconstruction de ces installations portuaires.

Il veille à assurer une bonne desserte, notamment ferroviaire, des installations portuaires. Il peut par ailleurs entreprendre toute action susceptible de favoriser ou de promouvoir le développement de l'activité sur ces installations.

Il peut, après accord des collectivités territoriales intéressées, participer à toutes activités ayant pour objet l'utilisation ou la mise en valeur du domaine public fluvial dans le périmètre de sa circonscription.

Il peut créer, aménager, gérer et exploiter des installations utilisées par la navigation de plaisance.

Il est chargé de la gestion des immeubles qui lui sont affectés.

Il 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 du port.

Article L4322-2

La circonscription de Port autonome de Paris à l'intérieur des limites de la région Ile-de-France est déterminée par décret. Ce décret est précédé d'une enquête réalisée selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article L4322-3

Un décret en Conseil d'Etat pris après enquête peut prononcer la substitution de Port autonome de Paris à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire à l'intérieur de sa circonscription.

Section 2 : Organisation administrative

Sous-section 1 : Conseil d'administration

Article L4322-4

Port autonome de Paris est administré par un conseil d'administration, qui comprend :

1° Pour moitié : des membres désignés par les collectivités territoriales et par les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port, ainsi que de représentants du personnel de ce

port. Le nombre de représentants des collectivités territoriales est au moins égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration ;

2° Pour moitié : des membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les domaines portuaire, de la navigation, des transports, de l'économie régionale et de l'économie générale.

Les conditions et modalités d'élection et de désignation des membres du conseil d'administration sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L4322-5

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

Le président exerce un contrôle permanent sur l'ensemble de la gestion du port et veille à l'exécution des décisions prises par le conseil.

Article L4322-6

Le conseil d'administration peut créer en son sein un comité de direction, dans les conditions qu'il fixe, et lui déléguer certaines de ses attributions.

Article L4322-7

Le conseil d'administration peut être dissous par décret motivé pris en conseil des ministres. Il est, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes.

Sous-section 2 : Directeur général

Article L4322-8

Le directeur général de Port autonome de Paris est nommé, sur proposition du ministre chargé des transports, par décret pris après avis du conseil d'administration.

Il exécute les délibérations du conseil d'administration et exerce les compétences que ce dernier lui délègue.

Il assure, sur le domaine du port, un rôle de coordination des services publics pour les affaires qui intéressent directement l'exploitation du port. Il délivre les permis de stationnement et de dépôt temporaire sur le domaine géré par l'établissement, dans le respect des dispositions de l'article L. 2124-13 du code général de la propriété des personnes publiques.

Sous-section 3 : Personnel

Article L4322-9

Le personnel du port, à l'exception du directeur général et de l'agent comptable, est régi par le code du travail.

Article L4322-10

Dans le cas de la substitution mentionnée à l'article L. 4322-3, le personnel des concessions d'outillage pris en charge par le port est intégré suivant une procédure fixée par décret en Conseil d'Etat.

Les garanties dont bénéficiait chacun de ces agents au moment de son intégration, en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite, ne peuvent être réduites.

Section 3 : Gestion financière, comptable et domaniale

Sous-section 1 : Gestion financière et comptable

Article L4322-11

Les conditions dans lesquelles sont présentés à l'approbation de l'Etat, avant la clôture de l'exercice annuel, les états prévisionnels des dépenses et recettes relatifs à l'exercice suivant sont fixées par voie réglementaire.

Sous-section 2 : Gestion domaniale

Article L4322-12

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions de gestion par Port autonome de Paris des dépendances du domaine public de l'Etat à l'intérieur de sa circonscription et fixe les obligations de l'établissement public gestionnaire à l'égard de l'Etat et des usagers.

Article L4322-13

Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine mentionné à la section 5 ont été constatées, le directeur général de Port autonome de Paris saisit le tribunal administratif territorialement compétent dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature au directeur général adjoint.

Article L4322-14

Les transferts prévus par l'article L. 4322-3 substituent de plein droit Port autonome de Paris aux départements, aux communes, aux concessionnaires, dans tous les droits et avantages attachés aux biens et activités transférés. Il en est de même, sous réserve des dispositions de l'article L. 4322-12, pour les charges et obligations attachées aux mêmes biens et activités.

Section 4 : Contrôle

Article L4322-15

Port autonome de Paris est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Section 5 : Domaine

Article L4322-16

Les biens de l'Etat affectés à Port autonome de Paris au 1er janvier 2011 lui sont transférés à cette même date en pleine propriété, à l'exception de ceux relevant du domaine public fluvial naturel. Ce transfert est gratuit et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

Les terrains, berges, quais, plans d'eau, outillages immobiliers et, d'une manière générale, tous les immeubles du domaine public nécessaires à l'exercice des missions définies à l'article L. 4322-1 à l'intérieur de la circonscription de Port autonome de Paris sont incorporés de plein droit dans le domaine public du port.

Article L4322-17

En cas de cession de biens immobiliers remis en pleine propriété à Port autonome de Paris en application du premier alinéa de l'article L. 4322-16, le port reverse à l'Etat 50 % de la différence existant entre, d'une part, le produit de cette vente et, d'autre part, la valeur actualisée de ces biens à la date où ils lui ont été transférés, majorée des investissements du port dans ces biens.

Article L4322-18

Sont exclus du champ d'application de la présente section :

- 1° Les plans d'eau et les berges des rivières domaniales non affectés au service du port ainsi que les ouvrages de navigation ;
- 2° Les canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq, ainsi que leurs dépendances, qui restent la propriété des collectivités locales intéressées.

Article L4322-19

Lorsque Port autonome de Paris est substitué à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire, dans les conditions prévues par l'article L. 4322-3, le concessionnaire lui remet gratuitement les terrains, immeubles et outillages compris dans sa concession, les matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de cette concession, ainsi que tous les éléments d'activité détenus par lui au titre de sa concession.

Section 6 : Ressources

Article L4322-20

Les ressources de Port autonome de Paris sont :

1° Les redevances afférentes au domaine dont le port assure la gestion et les revenus des domaines immobiliers perçus par le port ;

2° Les produits, notamment les taxes d'usage, de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port ;

3° Les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée ;

4° Le montant du remboursement par l'Etat des frais de fonctionnement des services annexes qui peuvent être confiés au port autonome de Paris, augmentés du montant des frais généraux ;

5° Les participations conventionnelles à certaines dépenses d'exploitation du port versées par les collectivités locales, les établissements publics, ainsi que les personnes privées ;

6° Toutes autres recettes d'exploitation ;

7° Les droits de port dont les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Droits de port

Article L4323-1

Les dispositions relatives au droit annuel sur les navires applicables dans les ports fluviaux ouverts au trafic des navires sont fixées par le titre II du livre III de la cinquième partie.

Les conditions de perception des droits de port et des redevances d'équipement dans les ports fluviaux ouverts au trafic des navires ainsi que dans les ports du Rhin et de la Moselle sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE IV : LE TRANSPORT FLUVIAL

TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : Schéma de développement du transport fluvial

Article L4411-1

Un schéma de développement fixe les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau de transport fluvial et prévoit les mesures économiques et sociales propres à faire participer le transport fluvial à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs définie par le titre 1 du livre Ier de la première partie.

Chapitre II : Péages fluviaux

Article L4412-1

Les transporteurs de marchandises ou de personnes et les propriétaires de bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 5 mètres ou dotés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 9,9 chevaux sont assujettis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des péages perçus au profit de Voies navigables de France lorsqu'ils naviguent sur le domaine public qui lui est confié, à l'exception des parties internationales du Rhin et de la Moselle. Le montant de ces péages est fixé par l'établissement.

Article L4412-2

Les concessionnaires de dépendances du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France, les concessionnaires des autres dépendances du domaine public fluvial de l'Etat, les grands ports maritimes et les ports autonomes maritimes peuvent instituer des péages à la charge des personnes mentionnées à l'article L. 4412-1 sur les voies et plans d'eau intérieurs qui leur sont confiés. Les tarifs de ce péage sont fixés par le concessionnaire après accord de l'autorité

concedante sur leur montant ou, le cas échéant, par le conseil de surveillance du port.

Article L4412-3

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent instituer un péage à la charge des personnes mentionnées à l'article L. 4412-1 sur les cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau de leur domaine public fluvial ou de celui dont elles ont la gestion. Les tarifs de ce péage sont fixés par l'assemblée délibérante de la collectivité ou du groupement.

Chapitre III : Cabotage fluvial

Article L4413-1

Un bateau utilisé par une entreprise non résidente de transport fluvial pour compte d'autrui, de marchandises ou de personnes, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil du 16 décembre 1991 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre, ne peut demeurer sur ce territoire plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois. Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat.

TITRE II : ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

Chapitre Ier : Entreprises de transport fluvial de marchandises

Article L4421-1

L'exercice de la profession de transporteur fluvial de marchandises peut être subordonné à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L4421-2

Toute entreprise établie en France et utilisant des bateaux pour le transport de marchandises est tenue de faire inscrire ces bateaux dans un fichier tenu par Voies navigables de France. Les modalités de cette inscription sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre II : Entreprises de transport fluvial de personnes

Article L4422-1

Les entreprises de transport public fluvial de personnes établies sur le territoire national doivent être inscrites sur un registre tenu par les autorités de l'Etat dans les conditions prévues par l'article L. 1421-1.

Article L4422-2

L'inscription au registre mentionné à l'article L. 4422-1 peut être subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : BATELLERIE ARTISANALE

Article L4430-1

Relèvent de la batellerie artisanale les entreprises dont l'activité est le transport de marchandises par bateau et qui n'emploient pas plus de six salariés.

Article L4430-2

N'entrent pas en compte dans l'effectif des salariés mentionné à l'article L. 4430-1 :

1° Pour les entreprises individuelles et les sociétés de personnes : le conjoint du chef de l'entreprise, ses ascendants, descendants, collatéraux ou alliés jusqu'au troisième degré inclus ;

2° Pour les autres sociétés : les associés participant à la gestion de la société et prenant part à l'exécution du travail, dans la limite de trois ;

3° Quelle que soit la forme de l'entreprise : trois travailleurs handicapés salariés et trois apprentis.

Article L4430-3

Ont la qualité de patron batelier les chefs ou gérants statutaires des entreprises mentionnées à l'article L. 4430-1, ainsi que les gérants libres ou locataires-gérants exploitant des bateaux de ces entreprises.

Chapitre Ier : Entreprises de la batellerie artisanale

Article L4431-1

Les entreprises de la batellerie artisanale et les sociétés coopératives artisanales mentionnées à l'article L. 4431-2 doivent être immatriculées sur un registre tenu par la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Article L4431-2

Les dispositions du titre Ier de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale s'appliquent aux sociétés coopératives formées par des entreprises de transport fluvial inscrites au registre des entreprises de la batellerie artisanale.

Les sociétés coopératives prennent la dénomination de " sociétés coopératives artisanales de transport fluvial ". Lorsque les statuts de ces sociétés prévoient la possibilité d'admettre des tiers non associés à bénéficier de leurs services ou à participer à la réalisation des opérations entrant dans leur objet, à l'exclusion des opérations de gestion techniques et financières, et lorsque ces sociétés offrent leurs services à l'ensemble de la profession, les dispositions prévues à l'article 10 du titre Ier de la loi du 20 juillet 1983 précitée ne s'appliquent pas.

Pour l'application du présent article, les pouvoirs dévolus au ministre chargé de l'artisanat sont exercés par le ministre chargé des transports.

Article L4431-3

Pour l'application de la législation fiscale, les entreprises inscrites au registre mentionné à l'article L. 4431-1 sont assimilées aux entreprises artisanales immatriculées au répertoire des métiers.

Chapitre II : Chambre nationale de la batellerie artisanale

Article L4432-1

La Chambre nationale de la batellerie artisanale est un établissement public exerçant, dans le secteur de la batellerie artisanale, les compétences dévolues aux chambres de métiers et de l'artisanat.

Elle a pour mission de coordonner l'action de ses membres, de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des acteurs économiques intéressés au transport fluvial.

Elle tient le registre prévu à l'article L. 4431-1 et le registre des patrons et compagnons bateliers.

Article L4432-2

La Chambre nationale de la batellerie artisanale est administrée par un conseil élu par les patrons et compagnons bateliers inscrits au registre mentionné à l'article L. 4432-1.

Article L4432-3

Pour assurer ses missions, la Chambre nationale de la batellerie artisanale reçoit le produit d'une

taxe acquittée par les entreprises inscrites au registre mentionné à l'article L. 4431-1.
Les entreprises dirigées par un patron batelier titulaire de l'allocation de solidarité aux personnes âgées sont exonérées de cette taxe.

Article L4432-4

La taxe mentionnée à l'article L. 4432-3 est égale à 36 centimes d'euros par millier de tonnes kilométriques de marchandise générale et à 16 centimes par millier de tonnes kilométriques de marchandise spécialisée, transportée par les voies navigables situées en territoire français, à l'exception des voies navigables à statut international.

Article L4432-5

La taxe mentionnée à l'article L. 4432-3 est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par Voies navigables de France, qui prélève 3 % de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement.

Article L4432-6

Les litiges relatifs à l'inscription et à la radiation du répertoire des patrons et compagnons bateliers prévu à l'article L. 4432-1 sont de la compétence des juridictions judiciaires.

Article L4432-7

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

TITRE IV : COURTIER DE FRET FLUVIAL

Chapitre unique

Article L4441-1

A la qualité de courtier de fret fluvial la personne physique ou morale qui est mandatée pour mettre en rapport des donneurs d'ordre et des transporteurs publics de marchandises par bateau en vue de la conclusion entre eux d'un contrat de transport.

Article L4441-2

L'exercice de la profession de courtier de fret fluvial peut être subordonné à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle fixées par décret

en Conseil d'Etat.

TITRE V : CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Chapitre Ier : Le contrat de transport

Article L4451-1

Les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ont le libre choix entre trois types de contrats :

- 1° Des contrats à temps ;
- 2° Des contrats au tonnage ;
- 3° Des contrats de voyages simple ou multiples.

Article L4451-2

Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent fixée à la journée.

Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

Article L4451-3

Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

Article L4451-4

Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Article L4451-5

A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément aux dispositions de l'article L. 4451-4, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

Article L4451-6

A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies à l'article L. 4451-4, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné à l'article L. 4451-3 sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport sont précisées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie.

Chapitre II : Contrat de sous-traitance

Article L4452-1

Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur de marchandises par bateau.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises mentionnées à la section 1 du chapitre II du titre III du livre VI de la première partie.

Chapitre III : Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance

Article L4453-1

Le contrat de transport international de marchandises par voie fluviale est régi par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite le 22 juin 2001 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions des articles L. 1432-2, L. 1432-3 et L. 1432-12.

Chapitre IV : Contrat de location d'un bateau de marchandises

Article L4454-1

Le contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage comporte des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

Article L4454-2

Les articles L. 4451-4 à L. 4451-6 et L. 4463-3 sont applicables aux contrats de location d'un bateau de marchandises avec équipage.

Chapitre V : Contrat d'assurance de navigation intérieure

Article L4455-1

Les règles relatives au contrat d'assurance de navigation intérieure sont fixées par le second alinéa de l'article L. 171-1 du code des assurances.

TITRE VI : CONTROLE ET DISPOSITIONS PENALES

Chapitre Ier : Contrôle

Article L4461-1

Les personnes qui effectuent un transport fluvial de marchandises présentent à toutes réquisitions des agents mentionnés à l'article L. 4272-1 :

1° Un document leur permettant de déterminer la nature juridique du transport effectué ;

2° Le cas échéant, leurs connaissements et lettres de voiture.

Elles sont tenues de déclarer aux agents commissionnés à cet effet la nature et le poids de leur chargement.

Les conditions dans lesquelles ces déclarations doivent être effectuées et vérifiées sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Section 1 : Dispositions relatives au contrat de transport

Article L4462-1

Les infractions mentionnées aux articles L. 4463-2 et L. 4463-3 sont recherchées et constatées dans les conditions prévues par le II de l'article L. 450-1, ainsi que par les articles L. 450-2, L. 450-3, L. 450-7 et L. 450-8 du code de commerce.

Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

Article L4462-2

L'action publique contre les auteurs des infractions prévues aux articles L. 4463-2 et L. 4463-3 est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.

Article L4462-3

Le transporteur fluvial de marchandises, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile dans le cadre des actions engagées contre les auteurs des infractions prévues aux articles L. 4463-2 et L. 4463-3.

Section 2 : Dispositions relatives aux péages fluviaux

Article L4462-4

Sont habilités à contrôler l'acquittement des péages institués par les articles L. 4412-1 à L. 4412-3 :

1° Les personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4316-10 ;

2° Les personnels des collectivités territoriales ou de leurs groupements propriétaires de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau ou ceux de leurs concessionnaires, des concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à Voies navigables de France, des concessionnaires des autres dépendances du domaine public fluvial de l'Etat, appartenant aux cadres d'emploi territoriaux d'ingénieurs et techniciens territoriaux, d'agents de maîtrise, d'agents techniques territoriaux et d'agents d'entretien ;

3° Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port, ainsi que les agents des ports autonomes maritimes et des grands ports maritimes ;

4° Les agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

Ces personnels et agents sont commissionnés, dans la limite de leur circonscription et de leurs compétences respectives, par le ministre chargé des transports et assermentés dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Ils constatent par procès-verbaux toute irrégularité commise dans l'acquittement des péages. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire,

au procureur de la République.

Article L4462-5

Quand un des agents mentionnés à l'article L. 4462-4 a constaté une irrégularité dans l'acquittement d'un péage, le conseil d'administration de Voies navigables de France ou, par délégation, son directeur général, l'organe exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement concerné, le concessionnaire, le président du directoire du grand port maritime et le directeur du port autonome maritime ou leurs délégués peuvent, dans le cadre de leurs compétences respectives, et tant que l'action publique n'a pas été mise en mouvement, transiger sur le montant de l'amende, dans les conditions prévues au titre II du livre VII de la première partie.

Section 3 : Dispositions relatives au cabotage fluvial

Article L4462-6

Les infractions prévues aux articles L. 4463-4 et L. 4463-5 sont constatées par les agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

Article L4462-7

Les bateaux de navigation intérieure en infraction aux dispositions prévues aux articles L. 4463-4 et L. 4463-5 sont immobilisés, par les agents mentionnés à l'article L. 4272-1, jusqu'à ce que cesse l'infraction, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Sanctions pénales

Section 1 : Contraventions de grande voirie

Article L4463-1

Les manquements aux obligations prévues aux deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article L. 4461-1 sont assimilés aux contraventions de grande voirie et punis des mêmes peines.

Section 2 : Sanctions pénales

Sous-section 1 : Dispositions relatives au contrat de transport

Article L4463-2

Est puni de 15 000 € d'amende le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Article L4463-3

Est punie de 15 000 € d'amende la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur fluvial, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 4451-4 à L. 4451-6.

Sous-section 2 : Dispositions relatives au cabotage fluvial

Article L4463-4

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour une entreprise non résidente de transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui, d'effectuer par voie navigable sans y être admise un transport national de cabotage défini par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre.

Le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Article L4463-5

Est punie de 7 500 € d'amende la méconnaissance des dispositions de l'article L. 4413-1 relatives au cabotage.

TITRE VII : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU TRANSPORT SUR LE RHIN ET LA MOSELLE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L4471-1

Le transport fluvial sur le Rhin et le transport transfrontière au départ ou à destination d'un port ou lieu situé sur la Moselle entre Metz inclus et la frontière sont régis par la loi locale du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure et la législation locale relative à la responsabilité civile en matière de navigation intérieure.

Article L4471-2

Les dispositions de l'article L. 4413-1, des articles L. 4451-1 à L. 4451-6 et du titre VI ne sont pas applicables au transport fluvial sur le Rhin, ni au transport transfrontière au départ ou à destination d'un port ou lieu situé sur la Moselle entre Metz inclus et la frontière.

Chapitre II : Sanctions pénales

Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Article L4472-1

Outre les agents mentionnés à l'article L. 4272-1, sont chargés de constater les infractions mentionnées à l'article L. 4472-9 dans le cadre de leurs compétences respectives :

- 1° Les agents de Voies navigables de France mentionnés au premier alinéa de l'article L. 4316-11 ;
- 2° Les agents des douanes.

Ces officiers et agents peuvent demander toutes justifications au capitaine du bateau ou du navire et constatent les infractions par procès-verbaux. Ils peuvent requérir directement la force publique pour la recherche et la constatation des infractions. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, au procureur de la République.

Article L4472-2

Pour les infractions énumérées à l'article L. 4472-9, le ministre chargé des transports a la faculté de transiger sur le montant de l'amende dans les conditions prévues au titre II du livre VII de la première partie.

Section 2 : Saisie du bateau ou du navire

Article L4472-3

Le représentant local de Voies navigables de France peut saisir le bateau ou le navire qui a servi à commettre une infraction mentionnée à l'article L. 4472-9.

Il conduit ou fait conduire le bateau ou le navire au port qu'il a désigné ; il dresse un procès-verbal

de la saisie et le bateau ou le navire est consigné entre les mains du directeur du port.

Dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de la saisie, le représentant local de Voies navigables de France adresse au juge d'instance du lieu de la saisie une requête accompagnée du procès-verbal de saisie afin que celui-ci confirme, par ordonnance prononcée dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures, la saisie du bateau ou du navire ou décide de sa remise en libre circulation.

L'ordonnance est rendue dans un délai qui ne peut excéder six jours à compter de l'appréhension mentionnée à l'article L. 4472-5 ou à compter de la saisie.

Article L4472-4

La mainlevée de la saisie du bateau ou du navire est décidée par le juge d'instance du lieu de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement dans les conditions fixées par l'article 142 du code de procédure pénale. Le juge peut ordonner la mainlevée du cautionnement à tout moment, notamment du fait de la survenance d'une transaction dans les conditions prévues par l'article L. 4472-2.

Article L4472-5

Les officiers et agents mentionnés à l'article L. 4472-1 ont qualité pour procéder à l'appréhension du bateau ou du navire susceptible de saisie, en vue de sa remise à l'autorité compétente pour le saisir. Cette remise intervient dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de l'appréhension. L'appréhension donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

Article L4472-6

Les officiers et agents mentionnés à l'article L. 4472-1 peuvent requérir directement la force publique pour la saisie et l'appréhension du bateau ou du navire concerné.

Article L4472-7

Les conditions d'application et les formalités relatives au déroulement de la saisie, à la désignation d'un gardien de la saisie, au choix de la destination du bateau ou du navire, ainsi que les modalités de restitution du cautionnement sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Les conditions et formalités relatives à l'appréhension mentionnée à l'article L. 4472-5 sont fixées par le même décret.

Article L4472-8

Le propriétaire d'un bateau ou l'armateur d'un navire ne peut, du fait de la saisie de celui-ci, se soustraire à l'exécution des obligations des contrats d'engagement des équipages, notamment en matière de rémunération, lorsque la responsabilité de ces derniers n'est pas engagée dans la commission de l'infraction à l'origine de la mesure de saisie ou de la peine de confiscation.

Section 3 : Sanctions pénales

Article L4472-9

Est puni de 12 000 € d'amende le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'un navire n'appartenant pas à la navigation rhénane qui effectue :

1° Soit un transport de marchandises ou de personnes sur le Rhin entre deux points situés sur les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3 de la convention pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 révisée et complétée notamment par le protocole additionnel n° 2 et le protocole de signature du 17 octobre 1979, sans y être autorisé conformément au premier alinéa de l'article 4 de cette convention ;

2° Soit un transport de marchandises ou de personnes sur le Rhin entre un lieu situé sur les voies navigables mentionnées au 1° et un lieu situé sur le territoire d'un Etat tiers, en violation des conditions fixées par les accords conclus entre les parties concernées.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE V : PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTERIEURE

TITRE IER : REGIMES DE TRAVAIL

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L4511-1

Une convention ou un accord collectif de branche étendu peut déroger aux dispositions des articles L. 3121-34 à L. 3121-36 du code du travail relatives aux durées maximales quotidienne et hebdomadaire du travail, en ce qui concerne le personnel navigant travaillant sur des bateaux exploités en relèves pour l'application de l'article L. 3122-2 du même code relatif aux modalités d'aménagement du temps de travail et à la répartition de la durée du travail sur une période supérieure à la semaine et au plus égale à l'année.

Article L4511-2

Pour le personnel navigant des entreprises de transport fluvial, une convention ou un accord de branche peut déroger à la durée quotidienne du travail fixée par l'article L. 1321-8, sous réserve de prévoir, pour les travailleurs de nuit, une durée quotidienne du travail qui n'excède pas douze heures par période de vingt-quatre heures et que ceux-ci bénéficient, outre les jours de repos et de congés légaux, de jours de repos supplémentaires en nombre suffisant.

Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans

Article L4512-1

Les conditions de travail des bateliers rhénans sont fixées par l'accord entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, fait à Genève le 21

mai 1954.

Chapitre III : Dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin

Article L4513-1

Les hommes d'équipage sont placés pendant toute la durée du voyage sous l'autorité du conducteur du bateau. Ils sont tenus d'effectuer les travaux rendus nécessaires pour des motifs de sûreté du bateau et de sauvegarde de sa cargaison.

Après le commencement du voyage, ils sont tenus de rester en service jusqu'à la fin du voyage, sauf motif légitime.

Article L4513-2

En cas de licenciement d'un batelier pendant le voyage avant l'arrivée au lieu de destination, les frais de son voyage de retour sont pris en charge par l'employeur, sauf si ce licenciement est motivé par une faute grave.

TITRE II : SECURITE SOCIALE ET AIDE SOCIALE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L4521-1

Le domicile de secours prévu à l'article L. 122-1 du code de l'action sociale et des familles pour l'attribution des prestations d'aide sociale départementale est fixé, pour les patrons et compagnons bateliers, au siège de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Si l'employeur d'un compagnon batelier ne fait pas l'objet d'une immatriculation au registre des patrons et compagnons bateliers prévu à l'article L. 4432-1, le domicile de secours de ce dernier est fixé au siège de l'activité professionnelle de son employeur. Si ce siège est situé à l'étranger ou si le bateau à bord duquel le compagnon est embarqué n'est pas immatriculé en France, le domicile de secours est fixé à Paris.

Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans

Article L4522-1

Le régime de sécurité sociale des bateliers rhénans est fixé par l'accord entre la République fédérale

d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse, concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans, fait à Paris le 30 novembre 1979.

PARTIE LEGISLATIVE

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Article L4600-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres 1er et 2 du titre préliminaire du livre VIII de la première partie sont applicables à la présente partie.

TITRE IER : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX DEPARTEMENTS D'OUTRE MER

Chapitre unique

Article L4611-1

Les dispositions du titre Ier du livre III ne sont pas applicables aux départements d'outre-mer.

Article L4611-2

Pour l'application du livre IV aux départements d'outre-mer :

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.

Article L4611-3

Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions spécifiques de capacités professionnelles et, le cas échéant, financières applicables au transport public fluvial en Guyane.

Article L4611-4

Les modalités de la compensation par l'Etat des dépenses engagées par le département de la Guyane pour le transport scolaire par voie fluviale sont fixées par l'article L. 7191-1-1 du code général des collectivités territoriales.

TITRE II : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A MAYOTTE

Chapitre unique

Article L4621-1

Les dispositions du titre Ier du livre III et des articles L. 4413-1, L. 4463-4, L. 4511-1, L. 4511-2 et L. 4521-1 ne sont pas applicables à Mayotte.

Article L4621-2

Pour l'application du livre IV à Mayotte :

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 III : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT BARTHELEMY

Chapitre unique

Article L4631-1

Les dispositions des articles L. 4242-1 et L. 4271-2 ainsi que celles du titre Ier du livre III ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article L4631-2

Pour l'application du livre IV à Saint-Barthélemy :

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 IV : DISPOSITIONS SPECIFIQUES A SAINT MARTIN

Chapitre unique

Article L4641-1

Les dispositions du titre Ier du livre III ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Article L4641-2

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

Article L4651-1

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.

Article L4651-2

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.

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Chapitre unique

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Chapitre unique

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Chapitre unique

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

Chapitre unique

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

Article L5000-1

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

Article L5000-2

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

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

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

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

Article L5000-3

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

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

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

Article L5000-4

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

Article L5000-5

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

Article L5000-6

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

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE IER : LE NAVIRE

TITRE IER : STATUT DES NAVIRES

Chapitre Ier : Identification des navires

Article L5111-1

Les éléments d'identification des navires sont :

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

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

Article L5111-2

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

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.

Article 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.

Article 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

Article L5112-1

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

Article L5112-2

Tous les navires battant pavillon français sont jaugés 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

Article 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

Article L5113-2

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

Article L5113-3

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

Article L5113-4

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

Article L5113-5

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

Article L5113-6

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

Chapitre IV : Régime de propriété des navires

Section 1 : Actes de propriétés

Article L5114-1

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

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

Article L5114-2

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

Article L5114-3

Pour chaque navire est établie une fiche mentionnant notamment :

1° Les énonciations propres à identifier le bâtiment ;

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

3° Les droits sur le navire.

Article L5114-4

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

Article L5114-5

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

Section 2 : Hypothèques maritimes

Article L5114-6

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

Section 3 : Privilèges

Article L5114-7

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

Article L5114-8

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

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
- 2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 3° Les créances nées du contrat 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.

Article L5114-9

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

Article L5114-10

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

- 1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;
- 2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
- 3° Les rémunérations dues au propriétaire, pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Article L5114-11

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

Article L5114-12

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

Article L5114-13

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

Article L5114-14

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

Article L5114-15

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

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

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

Article L5114-16

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

Article L5114-17

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

Article L5114-18

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

Article L5114-19

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

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

2° Par la vente du navire en justice ;

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

Section 4 : Saisie

Article L5114-20

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

Sous-section 1 : Dispositions communes

Article L5114-21

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

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

Sous-section 2 : Saisie conservatoire

Article L5114-22

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

Sous-section 3 : Saisie-exécution

Article L5114-23

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

Article L5114-24

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

Article L5114-25

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

Article L5114-26

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

Article L5114-27

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

Article L5114-28

L'adjudicataire consigne le prix, sans frais, à la Caisse des dépôts et consignations. A défaut de paiement ou de consignation, la vente est résolue de plein droit. Sans préjudice des dommages et intérêts auxquels il peut être condamné, l'adjudicataire défaillant est tenu au paiement de la différence entre son enchère et le prix de la revente, si celui-ci est moindre, ainsi que des frais.

Article L5114-29

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

opposition.

Section 5 : Copropriété

Article L5114-30

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

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

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

Article L5114-31

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

Article L5114-32

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

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

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

Article L5114-33

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

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

Article L5114-34

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

Article L5114-35

Lorsque aucune majorité des intérêts ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des

décisions de la copropriété, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Article L5114-36

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

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

Article L5114-37

Le capitaine se conforme aux instructions des gérants.

Article L5114-38

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

Article L5114-39

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

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

Article L5114-40

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

Article L5114-41

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

Article L5114-42

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu, dans les conditions fixées par les

articles L. 5114-38 à L. 5114-40, des dettes contractées avant d'avoir effectué la publicité de l'aliénation réalisée.

Article L5114-43

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

Article L5114-44

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

Article L5114-45

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

Article L5114-46

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

Article L5114-47

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

Article L5114-48

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

Article L5114-49

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

Article L5114-50

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

TITRE II : REGIMES DE RESPONSABILITE ET OBLIGATIONS D'ASSURANCE

Chapitre Ier : Régime général de responsabilité

Section 1 : Dispositions générales

Article L5121-1

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

Article L5121-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, 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'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

Section 2 : Le droit à limitation de responsabilité

Article L5121-3

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

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

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

résulterait probablement.

Article L5121-4

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

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

Article L5121-5

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

Toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par les dispositions de l'article 6 de la convention, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 2 000.

Section 3 : Mise en œuvre de la limitation de responsabilité

Article L5121-6

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

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

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

Article L5121-7

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

Article L5121-8

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

Article L5121-9

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

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

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

Article L5121-10

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

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

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

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

Article L5121-11

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

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

Chapitre II : Régimes spéciaux de responsabilité

Section 1 : Responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires

Article L5122-1

Au sens de la présente section :

1° Est un exploitant la personne autorisée par l'Etat du pavillon à exploiter un navire nucléaire ou l'Etat qui exploite un tel navire ;

2° Est un navire nucléaire tout navire ou navire de guerre pourvu d'une installation de production d'énergie qui utilise ou est destinée à utiliser un réacteur nucléaire comme source d'énergie, que ce soit pour la propulsion ou à toute autre fin ;

3° Est un dommage nucléaire tout dommage qui provient en tout ou en partie des propriétés radioactives du combustible nucléaire ou de celles de produits ou déchets radioactifs de ce navire ;

4° Est considéré comme constituant un même accident nucléaire tout fait ou toute succession de faits de même origine qui cause un dommage nucléaire.

Article L5122-2

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

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

1° Aux accidents nucléaires survenus avant la prise en charge du combustible nucléaire par l'exploitant ni après la prise en charge du combustible ou des produits ou déchets radioactifs par une autre personne légalement autorisée ;

2° Aux dommages nucléaires imputables à un acte de guerre civile ou étrangère, à des hostilités ou à une insurrection ;

3° Au dommage nucléaire subi par le navire nucléaire lui-même, ses agrès et apparaux, son combustible et ses provisions.

Article L5122-3

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

Article L5122-4

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

Article L5122-5

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

Article L5122-6

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

Article L5122-7

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

Article L5122-8

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

Article L5122-9

Le montant de la responsabilité de l'exploitant concernant un même navire nucléaire est limité à 76 224 509 € pour un même accident nucléaire, même si celui-ci résulte d'une faute personnelle de l'exploitant ; ce montant ne comprend pas les intérêts, ni les dépens alloués par la juridiction compétente dans une action en réparation intentée en vertu des dispositions de la présente section. Toutefois, le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire étranger est, sauf accord passé avec l'Etat dont le navire bat pavillon, celui fixé par la loi de cet Etat, sans que ce montant puisse, en aucun cas, être inférieur à celui qui est fixé par les dispositions du premier alinéa.

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

Article L5122-10

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

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

dispositions des articles L. 5122-9 et L. 5122-13.

Article L5122-11

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

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

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

Article L5122-12

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

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

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

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

Article L5122-13

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

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

Article L5122-14

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

Article L5122-15

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

Article L5122-16

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

Article L5122-17

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

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

Article L5122-18

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

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

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

Les délais prévus par le présent article sont préfix.

Article L5122-19

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

Article L5122-20

L'exploitant a un recours :

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

Article L5122-21

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

Article L5122-22

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

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

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

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

Article L5122-23

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

Article L5122-24

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

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

Article L5122-25

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.

Article L5122-26

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.

Article L5122-27

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.

Article L5122-28

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.

Article L5122-29

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.

Article L5122-30

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

Article L5123-1

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

Article L5123-2

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.

Article L5123-3

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)

Article L5123-4

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

Article L5123-5

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.

Article L5123-6

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 soute, 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

Article 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.

Article 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.

Article 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

Article L5131-1

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

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

Article L5131-2

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

Section 2 : Responsabilité des dommages

Article L5131-3

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

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

Article L5131-4

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans cette proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter, conformément aux dispositions du deuxième alinéa.

Article L5131-5

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

Section 3 : Actions en réparation

Article L5131-6

L'action en réparation des dommages se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Le délai pour intenter l'action en recours prévue par le troisième alinéa de l'article L. 5131-4 est d'une année à compter du jour du paiement. Le délai de prescription ne court pas lorsque le navire ou le bateau n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la souveraineté française. Toutefois les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux navires ou bateaux de l'Etat ou affectés à un service public.

Article L5131-7

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

Chapitre II : Assistance

Section 1 : Dispositions générales

Article L5132-1

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.

Article 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

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article L5132-9

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

Article L5132-10

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.

Article L5132-11

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

Article L5132-12

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 Ier du titre II du présent livre.

Article L5132-13

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

Article L5133-1

Les avaries sont communes ou particulières.

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

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

Article L5133-2

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

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

Section 2 : Classement en avaries communes

Article L5133-3

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

Article L5133-4

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

Article L5133-5

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

Article L5133-6

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

Section 3 : Contributions aux avaries communes

Article L5133-7

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

Article L5133-8

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

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

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

Article L5133-9

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

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

Article L5133-10

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

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

Article L5133-11

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

Article L5133-12

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

sont sauvées.

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

Article L5133-13

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

Article L5133-14

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

Article L5133-15

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

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

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

Section 4 : Règlement des avaries communes

Article L5133-16

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

Article L5133-17

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

Article L5133-18

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

Article L5133-19

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

TITRE IV : NAVIRES ABANDONNES ET EPAVES

Chapitre Ier : Navires abandonnés

Section 1 : Dispositions générales

Article L5141-1

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.

Article L5141-2-1

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.

Article L5141-2

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

Section 2 : Déchéance des droits du propriétaire

Article L5141-3

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.

Article L5141-3-1

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.

Article L5141-4

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.

Article L5141-4-1

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.

Article L5141-4-2

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

Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison

Article L5141-5

La cargaison du navire ou autre engin flottant abandonné peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée.

Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Article L5141-6

Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.

Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance.

Article L5141-7

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

Chapitre II : Epaves

Article L5142-1

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

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

Section 1 : Dispositions générales

Article L5142-2

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

Article L5142-3

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

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

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

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

Article L5142-4

Dans le cas où l'épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente prévues par les articles L. 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'affréteur.

Article L5142-5

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

Article L5142-6

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

Section 2 : Dispositions pénales

Article L5142-7

L'officier ou 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.

Article L5142-8

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

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE II : LA NAVIGATION MARITIME

TITRE IER : DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DANS LES EAUX TERRITORIALES

Chapitre unique

Article L5211-1

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

Article L5211-2

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

Article L5211-3

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

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

Article L5211-4

L'autorité compétente peut, lorsque la sécurité de la navigation le requiert, imposer aux navires battant pavillon d'un Etat étranger qui exercent le droit de passage inoffensif dans les eaux

territoriales françaises d'emprunter les voies de circulation qu'elle désignera et de respecter les dispositifs de séparation du trafic prescrits, notamment s'il s'agit de navires-citernes, de navires à propulsion nucléaire, de navires transportant des substances ou matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives.

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

Article L5211-5

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

TITRE II : DOCUMENTS DE BORD

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L5221-1

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

Chapitre II : Constatation des infractions

Article L5222-1

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.

Article L5222-2

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

Article L5223-1

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

TITRE III : TITRES DE NAVIGATION MARITIME

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L5231-1

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

Article L5231-2

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

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

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

Chapitre II : Rôle d'équipage

Article L5232-1

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

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

Article L5232-2

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

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

Article L5232-3

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

Article L5232-4

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

Chapitre III : Permis de circulation

Article L5233-1

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

Chapitre IV : Carte de circulation

Article L5234-1

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

Chapitre V : Dispositions diverses

Article L5235-1

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

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

Chapitre VI : Constatation des infractions

Article L5236-1

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

TITRE IV : SECURITE ET PREVENTION DE LA POLLUTION

Chapitre Ier : Sécurité des navires et prévention de la pollution

Section 1 : Champ d'application

Article L5241-1

I. # Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

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

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

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

Section 2 : Entretien et exploitation des navires

Article L5241-2

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

Article L5241-3

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

Article L5241-4

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

Article L5241-4-1

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

Article L5241-4-2

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

Article L5241-4-3

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.

Article L5241-4-4

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

Article L5241-4-5

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.

Article L5241-5

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

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.

Article L5241-6

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 Ier du livre VII de la première partie.

Section 5 : Visites et inspections des navires

Article L5241-7

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

Article L5241-7-1

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.

Article L5241-8

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

Article L5241-9

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

Article L5241-10

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

Section 6 bis : Cargaisons

Article L5241-10-1

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.

Article L5241-10-2

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

Article L5241-11

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.

Article L5241-11-1

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.

Article L5241-12

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.

Article L5241-13

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.

Article L5241-14

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.

Article L5241-15

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.

Article L5241-16

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

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

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

Chapitre II : Sécurité de la navigation

Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime

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

Article L5242-1

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.

Article L5242-2

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.

Article L5242-2-1

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.

Article L5242-3

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.

Article L5242-4

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.

Article L5242-5

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

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

Article L5242-6

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

Article L5242-6-1

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.

Article L5242-6-2

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 €.

Article L5242-6-3

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.

Article L5242-6-4

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.

Article L5242-6-5

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.

Article L5242-6-6

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

Article L5242-7

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

1° La date et l'heure d'entrée ;

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

3° La nature et l'importance du chargement ;

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

Article L5242-8

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

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

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

Article L5242-9

Est puni de 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.

Article L5242-10

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.

Article L5242-11

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.

Article L5242-12

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

Article L5242-13

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

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

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

Sous-section 3 : Dispositions particulières aux navires nucléaires

Article L5242-14

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

Article L5242-15

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

Section 2 : Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves

Article L5242-17

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

- 1° A la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;
- 2° A l'occupation temporaire et à la traversée des propriétés privées.

Article L5242-18

Lorsque le propriétaire de l'épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave, l'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

Article L5242-19

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

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

Article L5242-20

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

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

Section 5 : Dommages aux installations de signalisation maritime ou

d'aide à la navigation

Article L5242-21

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 €.

Article L5242-22

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.

Article L5242-23

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.

Article L5242-24

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

Article L5243-1

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.

Article L5243-2

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.

Article L5243-2-1

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.

Article L5243-2-2

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.

Article L5243-2-3

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.

Article L5243-2-4

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.

Article L5243-3

Les agents des douanes sont habilités à constater :

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

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

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

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

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

Article L5243-4

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

Ils peuvent visiter le navire et 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.

Article L5243-5

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

Article L5243-6

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

Article L5243-7

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

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

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

3° Les 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.

Article L5243-8

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

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

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

Article L5243-9

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

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

Article L5243-10

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

TITRE V : SURETE DES NAVIRES

Chapitre Ier : Dispositions générales et contrôles

Article L5251-1

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

Article L5251-2

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

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

Article L5251-3

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

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

Article L5251-4

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

Article L5251-5

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

Ils donnent accès, à tout moment, à leurs navires, à leurs locaux et aux équipements en relation avec

leur activité, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.

Article L5251-6

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

Article L5252-1

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

Article L5252-2

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

Chapitre III : Sanctions pénales

Article L5253-1

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

Article L5253-2

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de s'opposer à l'exercice des

missions de contrôle dont sont chargés les fonctionnaires et agents habilités à constater les infractions mentionnées à l'article précédent.

Article L5253-2-1

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.

Article L5253-2-2

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.

Article L5253-3

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

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

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

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

Chapitre II : Assistance

Section 1 : Obligation d'assistance

Article L5262-1

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

Article L5262-2

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

Article L5262-3

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

Section 2 : Sanctions pénales

Article L5262-4

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.

Article L5262-5

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

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

Article L5262-6

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

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

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

Article L5262-6-1

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.

Article L5262-6-2

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.

Article L5262-7

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

Article L5263-1

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

1° Le nom de son propre navire ;

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

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

Article L5263-2

Est puni des peines encourues pour les destructions, dégradations et détériorations dangereuses pour les personnes, réprimées par les articles 322-6 et 322-7 à 322-11 du code pénal, le fait d'échouer, de

perdre ou de détruire, volontairement et dans une intention criminelle, un navire par quelque moyen que ce soit.

Article L5263-3

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

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

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

Article L5263-4

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.

Article L5263-5

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.

Article L5263-6

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

Article L5271-1

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

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

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

Article L5272-1

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

Cette formation doit être conforme aux programmes définis par l'autorité administrative qui en contrôle l'application.

Les conditions et les modalités de cette formation font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement.

Article L5272-2

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

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

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

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

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

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

Article L5272-3

Toute personne formant à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée, par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné à l'article L. 5272-1 peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour être formateur.

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

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

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

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

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

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

Article L5273-1

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

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

Article L5273-2

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

Les peines encourues par les personnes morales sont :

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

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

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

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

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

Article L5273-3

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

Les personnes physiques coupables de l'infraction définie à l'alinéa précédent encourent 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.

Article L5273-4

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

Article L5281-1

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.

Article L5281-2

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.

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE III : LES PORTS MARITIMES

TITRE IER : ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

Chapitre Ier : Dispositions communes

Article L5311-1

Les ports maritimes soumis au présent livre sont :

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

Article L5311-2

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

Chapitre II : Grands ports maritimes

Section 1 : Création et missions

Article L5312-1

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

Article L5312-2

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

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

Article L5312-3

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

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

Article L5312-4

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

- 1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;
- 2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;
- 3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de

l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;
4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

Article L5312-5

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

La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès. Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il conserve la même circonscription. Celle-ci peut être modifiée dans les conditions prévues au premier alinéa.

Section 2 : Organisation

Article L5312-6

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

Sous-section 1 : Conseil de surveillance

Article L5312-7

Le conseil de surveillance est composé de :

1° Cinq représentants de l'Etat ;

2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

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

Article L5312-8

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

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

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

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

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

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

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

Sous-section 2 : Directoire

Article L5312-9

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

Article L5312-10

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

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

Sous-section 3 : Conseil de développement

Article L5312-11

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

Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire

Article L5312-12

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports

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

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

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

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

Section 3 : Exploitation

Article L5312-13

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

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

Article L5312-14

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

A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques, pour conduire, pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes.

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

Article L5312-15

A l'exception des dispositions du chapitre III du présent titre autres que celles des articles L. 5313-11 et L. 5313-12, les règles applicables aux ports autonomes maritimes s'appliquent aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales.
Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

Article L5312-16

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires.

Le grand port maritime est substitué de plein droit à l'Etat et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

Article L5312-17

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

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

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

Article L5312-18

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

Chapitre III : Ports autonomes

Section 1 : Création, modification et missions

Article L5313-1

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des établissements publics de l'Etat, dénommés ports autonomes, créés par décret en Conseil d'Etat. Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports.

Article L5313-2

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

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

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

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

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

Article L5313-3

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

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

Article L5313-4

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

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

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

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

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

Article L5313-5

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

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

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

Article L5313-6

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

Section 2 : Organisation et fonctionnement

Article L5313-7

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

Article L5313-8

Le conseil d'administration est composé pour moitié :

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

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

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

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

Les membres mentionnés au 2° sont nommés par décret.

Article L5313-9

Dans la limite du montant des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des

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

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

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

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

Article L5313-10

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

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

Article L5313-11

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

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

Article L5313-12

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

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

Article L5313-13

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

Chapitre IV : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et

de leurs groupements

Article L5314-1

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce. Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de pêche qui lui sont transférés.

Article L5314-2

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche. Il est compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui sont transférés.

Article L5314-3

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

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

Article L5314-4

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

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

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

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

Article L5314-5

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

Article L5314-6

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

Article L5314-7

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

Article L5314-8

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

Article L5314-9

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

Article L5314-10

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

Article L5314-11

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

Article L5314-12

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

Article L5321-1

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

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

Article L5321-2

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

Article L5321-3

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

Article L5321-4

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

TITRE III : POLICE DES PORTS MARITIMES

Chapitre Ier : Dispositions générales

Section 1 : Champ d'application

Article L5331-1

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

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

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

Section 2 : Compétences

Sous-section 1 : Compétences de l'Etat

Article L5331-2

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

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

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

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

Article L5331-3

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

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.

Article L5331-4

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

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

Article L5331-5

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

- 1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;
- 2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;
- 3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ;
- 4° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.

Article L5331-6

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

- 1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;
- 2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;
- 3° Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;
- 4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent ;
- 5° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11.

Article L5331-7

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

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

Article L5331-8

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

Elle exerce la police des marchandises dangereuses.

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

Article L5331-9

Si l'urgence ou des circonstances graves l'exigent, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité portuaire peuvent, dans les limites de leurs attributions respectives, procéder à la réquisition des armateurs, capitaines, maîtres ou patrons de navires, marins, ouvriers-dockers, pilotes, lamaneurs et remorqueurs, pour qu'ils fournissent leur service et les moyens correspondants. La réquisition fait l'objet d'un ordre écrit et signé. Cet ordre mentionne la nature de la prestation imposée et, autant que possible, sa durée.

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

Article L5331-10

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

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

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

Section 3 : Agents chargés de la police

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

Article L5331-11

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

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

Article L5331-12

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

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

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

Article L5331-13

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

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

Article L5331-14

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

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

Article L5331-15

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

Lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice de ses missions, le procureur de la République, de sa propre initiative ou à la demande de l'autorité administrative ou de l'employeur, peut retirer l'agrément après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut prononcer la suspension immédiate de l'agrément.

Article L5331-16

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

Chapitre II : Sûreté portuaire

Article L5332-1

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

Article L5332-2

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

Article L5332-3

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

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

Article L5332-4

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

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

Article L5332-5

L'autorité portuaire élabore un plan de sûreté portuaire.

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

Article L5332-6

En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 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.

Article L5332-7

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

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

Chapitre III : Règlement général de police

Chapitre IV : Accueil des navires

Section 1 : Police du plan d'eau

Article L5334-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire

qui n'a pas la qualité d'autorité portuaire ne peut autoriser l'entrée d'un navire, bateau ou autre engin flottant dans les limites administratives du port sans l'accord de l'autorité portuaire.

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

Article L5334-2

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

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

Article L5334-3

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

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

Article L5334-4

L'accès au port est interdit :

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.

Article L5334-5

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

Section 2 : Suivi du trafic et formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports maritimes

Sous-section 1 : Suivi du trafic

Article L5334-6

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

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

Article L5334-7

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

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

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

Article L5334-8

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

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

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

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

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

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

Article L5334-9

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

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

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

Article L5334-10

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

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

Article L5334-11

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

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

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

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

La somme correspondant au prélèvement est consignée entre les mains du comptable public, dans les conditions fixées à l'article L. 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 vraquiers

Article L5334-12

Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, à l'exclusion des grains, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement conviennent, par écrit, des modalités du plan de chargement ou de déchargement de la cargaison, selon une procédure permettant de garantir la sécurité du navire. Les modifications apportées au plan initial sont approuvées selon les mêmes formalités.

Le capitaine d'un navire vraquier qui a procédé au chargement ou au déchargement de sa cargaison sèche en vrac doit pouvoir justifier auprès de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, avant de quitter le port, qu'il a exécuté ces opérations selon la procédure mentionnée au premier alinéa.

Article L5334-13

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

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

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

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

Chapitre V : Conservation du domaine public

Article L5335-1

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

Article L5335-2

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

Article L5335-3

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

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

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

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

Article L5335-4

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

Article L5335-5

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

de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite en France à l'officier de port ou officier de port adjoint, au surveillant de port ou, à défaut, au 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

Article L5336-1

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

Section 2 : Recherche, constatation et poursuite des infractions pénales

Article L5336-2

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

Article L5336-3

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

- 1° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- 2° Les surveillants de port agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire ;
- 3° Les auxiliaires de surveillance agréés en application de l'article L. 5331-15 qui ont la qualité de fonctionnaire.

Article L5336-4

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

Sauf dans le cas où la contravention est constatée selon la procédure de l'amende forfaitaire prévue

par l'article 529 du code de procédure pénale, les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 informent sans délai le procureur de la République des contraventions dont ils ont connaissance.

Article L5336-5

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

1° Les surveillants de port ;

2° Les auxiliaires de surveillance ;

3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires 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.

Article L5336-6

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

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

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

Article L5336-7

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

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

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

Article L5336-8

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

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

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

Article L5336-9

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

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

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

Section 3 : Sanctions pénales

Sous-section 1 : Sûreté portuaire

Article L5336-10

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

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

Article L5336-11

Le fait pour le capitaine d'un navire, bateau ou autre engin flottant de ne pas se conformer à l'obligation de dépôt des déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison prévue à l'article L.

5334-8 est puni d'une amende calculée comme suit :

1° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 4 000 € ;

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

3° Pour le navire, bateau ou autre engin flottant d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 40 000 €.

Le paiement de l'amende peut être mis à la charge de l'armateur.

Sous-section 3 : Chargement et déchargement de navires vraquiers

Article L5336-12

Est puni de 45 000 € d'amende :

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

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

Article L5336-13

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

Article L5336-14

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

Sous-section 4 : Signalisation maritime

Article L5336-15

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

Article L5336-16

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

Sous-section 5 : Marchandises dangereuses

Article L5336-17

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

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

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

Chapitre VII : Police de la grande voirie

Section 1 : Constatation des contraventions de grande voirie

Article L5337-1

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

Article L5337-2

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

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

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

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

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

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

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

7° Les officiers et agents de police judiciaire.

Article L5337-3

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

Section 2 : Atteintes à la conservation du domaine public

Article L5337-4

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

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

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

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

Section 3 : Usage du plan d'eau

Article L5337-5

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

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

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

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

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

Chapitre VIII : Dispositions finales

Article L5338-1

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

TITRE IV : LES SERVICES PORTUAIRES

Chapitre Ier : Le pilotage

Section 1 : Service de pilotage et rémunération du pilote

Article L5341-1

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

Article L5341-2

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

Article L5341-3

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

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

Article L5341-4

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

Article L5341-5

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

Le consignataire répond des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été

prévenu dans un délai fixé par voie réglementaire.

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

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

Article L5341-6

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

Section 2 : Les stations de pilotage

Article L5341-7

Le matériel du pilotage est la propriété des pilotes.

Un syndicat professionnel 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.

Article L5341-8

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

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

Article L5341-9

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

Article L5341-10

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

Elle prend un règlement particulier à chaque station.

Ce règlement détermine notamment :

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

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

Section 3 : Responsabilité du pilote

Article L5341-11

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

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

Article L5341-12

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

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

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

Article L5341-13

Le pilote fournit un cautionnement.

Article L5341-14

Le pilote, par l'abandon du cautionnement mentionné à l'article L. 5341-13, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant de l'application des dispositions des articles L. 5341-11 et L. 5341-12, sauf si sa faute est d'avoir, volontairement et dans une intention criminelle, échoué, perdu ou détruit un navire par quelque moyen que ce soit.

Article L5341-15

Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations prononcées

contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions.

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

Article L5341-16

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

Article L5341-17

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

Article L5341-18

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

Chapitre II : Le remorquage

Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage

Article L5342-1

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

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

Article L5342-2

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

Section 2 : Le remorquage en haute mer

Article L5342-4

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

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

Article L5342-5

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

Article L5342-6

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

Chapitre III : La manutention portuaire

Section 1 : Les ouvriers dockers

Article L5343-1

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

Article L5343-2

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

1° Les ouvriers dockers professionnels ;

2° Les ouvriers dockers occasionnels.

Les ouvriers dockers professionnels sont soit mensualisés, soit intermittents.

Article L5343-3

Les dockers professionnels mensualisés concluent avec un employeur un contrat de travail à durée indéterminée.

Les entreprises de manutention portuaire ou leurs groupements recrutent en priorité les ouvriers

dockers professionnels mensualisés parmi les ouvriers dockers professionnels intermittents ou à défaut parmi les ouvriers dockers occasionnels qui ont régulièrement travaillé sur le port au cours des douze mois précédents.

Les ouvriers mensualisés conservent leur carte professionnelle et restent immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 tant qu'ils demeurent liés par leur contrat de travail à durée indéterminée.

Ils conservent leur carte professionnelle lorsque ce contrat de travail est rompu à l'issue de la période d'essai ou du fait d'un licenciement pour motif économique, si ce licenciement n'est pas suivi d'un reclassement ou s'il est suivi d'un reclassement dans un emploi d'ouvrier docker professionnel.

Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide, dans des conditions définies par voie réglementaire, si l'intéressé conserve sa carte professionnelle.

Article L5343-4

Les dockers professionnels intermittents sont les ouvriers dockers qui étaient titulaires de la carte professionnelle au 1er janvier 1992 et qui n'ont pas conclu de contrat de travail à durée indéterminée.

Le contrat de travail qui lie le docker professionnel intermittent à son employeur est conclu pour la durée d'une vacation ou pour une durée plus longue. Il est renouvelable.

Article L5343-5

Tout ouvrier docker professionnel intermittent est tenu de se présenter régulièrement à l'embauche et de pointer dans les conditions fixées par le bureau central de la main-d'œuvre du port défini à l'article L. 5343-8. Il est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé, sauf motif reconnu valable par le bureau central de la main-d'œuvre.

Article L5343-6

Les ouvriers dockers occasionnels constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre des dockers professionnels intermittents.

Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale.

Article L5343-7

Pour les travaux de manutention définis par voie réglementaire, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels.

Section 2 : L'organisation de la main-d'œuvre intermittente

Sous-section 1 : Le bureau central de la main-d'œuvre du port

Article L5343-8

Il est institué dans chacun des ports mentionnés à l'article L. 5343-1 un organisme paritaire dénommé " bureau central de la main-d'œuvre du port ".

Le bureau central de la main-d'œuvre comprend :

- 1° Le président du directoire dans les grands ports maritimes ou le directeur du port dans les ports autonomes ou, à défaut, l'autorité administrative dans les autres ports ;
- 2° Trois représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents, dont un représentant de la maîtrise, élus en leur sein par ces ouvriers ;
- 3° Un nombre égal de représentants des entreprises de manutention ;
- 4° A titre consultatif, deux représentants élus par les ouvriers dockers professionnels mensualisés immatriculés au registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9.

Le président du directoire, le directeur du port ou l'autorité administrative assure la présidence du bureau central de la main-d'œuvre.

Sous-section 2 : La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers

Article L5343-9

La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, dotée de la personnalité morale, a pour attributions :

- 1° La tenue du registre, par bureau central de la main-d'œuvre, des ouvriers dockers professionnels intermittents et de ceux des ouvriers dockers professionnels mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application des dispositions de l'article L. 5343-3 ;
- 2° La tenue à jour de la liste, par bureau central de la main-d'œuvre, des employeurs utilisant la main-d'œuvre des dockers professionnels intermittents ;
- 3° Le recouvrement de la contribution prévue par l'article L. 5343-11 ;
- 4° Le paiement, par l'intermédiaire des bureaux centraux de la main-d'œuvre, des caisses de congés payés ou de tout autre organisme local prévu, le cas échéant, par les conventions ou accords collectifs de travail, dans chaque bureau central de la main-d'œuvre, de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents, ainsi que le paiement de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17 ;
- 5° La gestion des fonds disponibles et les propositions pour toutes mesures devant permettre d'assurer l'équilibre financier.

Article L5343-10

Le conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers comprend en nombre égal :

- 1° Des représentants de l'Etat, dont le président ;

2° Des représentants des employeurs ;

3° Des représentants des ouvriers dockers professionnels intermittents.

Les représentants des catégories mentionnées aux 2° et 3° sont désignés par arrêté ministériel pris sur proposition des organisations professionnelles et syndicales nationales les plus représentatives.

Article L5343-11

Les ressources de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont :

1° Le produit de la contribution imposée à tous les employeurs de main-d'œuvre dans les ports, en pourcentage des rémunérations totales brutes payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels ;

2° Le produit de la gestion des biens constituant le fonds de réserve ;

3° Le produit des emprunts autorisés ;

4° Les dons et legs.

Article L5343-12

Le taux de la contribution mentionnée au 1° de l'article L. 5343-11 est fixé, pour chaque bureau central de la main-d'œuvre, par l'autorité compétente après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est déterminé de façon à assurer l'équilibre financier annuel du compte ouvert par la caisse pour chaque bureau central de la main-d'œuvre. Ce compte comporte en recettes le produit de cette contribution dont l'assiette est constituée par les rémunérations payées aux dockers professionnels intermittents et aux dockers occasionnels relevant du bureau.

Il comporte en dépenses les indemnités prévues par l'article L. 5343-13 et versées aux ouvriers dockers professionnels intermittents relevant de ce bureau, les charges propres de celui-ci et une quote-part des dépenses générales de la caisse.

Article L5343-13

Les dépenses à la charge de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers sont :

1° Les dépenses de fonctionnement de l'organisation centrale et des bureaux centraux de la main-d'œuvre ;

2° Le paiement de l'indemnité de garantie aux ouvriers dockers professionnels intermittents ;

3° Le paiement, aux dockers professionnels intermittents, de l'indemnité compensatrice prévue par l'article L. 5343-17.

Article L5343-14

La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers est habilitée à utiliser une partie de son fonds de réserve pour contribuer aux actions entreprises en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers.

Les modalités d'utilisation de ce fonds de réserve sont précisées par voie réglementaire.

Sous-section 3 : Les limites à l'emploi de dockers professionnels intermittents

Article L5343-15

Le nombre des ouvriers dockers professionnels intermittents de chaque bureau central de la main-d'œuvre est tel qu'il respecte l'une et l'autre des limites ci-après :

1° Le nombre des vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période ne peut pas dépasser un pourcentage fixé par voie réglementaire. Ce pourcentage peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque bureau central de la main-d'œuvre et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics ; il ne peut excéder 30 % ;

2° Dans les bureaux centraux de la main-d'œuvre des grands ports maritimes ou des ports autonomes, l'effectif des dockers professionnels intermittents ne peut dépasser un pourcentage, fixé par voie réglementaire, de l'effectif des dockers professionnels de ce bureau au 1er janvier 1992. Ce pourcentage, qui peut varier d'un bureau central de la main-d'œuvre à un autre en fonction de cet effectif, ne peut être inférieur à 10 %, ni excéder 40 %.

Article L5343-16

Pour assurer le respect des limites définies par l'article L. 5343-15, il est procédé à la radiation du registre mentionné au 1° de l'article L. 5343-9 du nombre des dockers professionnels intermittents nécessaire. Ces radiations sont prononcées dans un délai de trois mois à compter du jour où l'une ou l'autre de ces limites est dépassée.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail applicable, le président du bureau central de la main-d'œuvre définit, après consultation du bureau, les critères retenus pour fixer l'ordre des radiations. Ces critères prennent en compte l'ancienneté déterminée à partir de la date d'attribution de la carte professionnelle, les charges de famille, les perspectives de réinsertion professionnelle, l'aptitude professionnelle ainsi que le refus éventuel sans motif légitime d'une proposition d'embauche en contrat à durée indéterminée par une entreprise de manutention.

Le président du bureau central de la main-d'œuvre établit, après consultation du bureau, la liste des dockers radiés conformément aux critères retenus au deuxième alinéa. Les radiations prennent effet deux mois après leur notification aux intéressés.

Article L5343-17

Les ouvriers dockers professionnels intermittents radiés du registre en application des dispositions de l'article L. 5343-16 bénéficient d'une indemnité compensatrice dont le montant est compris entre trois cents fois et mille fois le montant de l'indemnité de garantie. Les modalités de calcul de l'indemnité compensatrice sont fixées par voie réglementaire.

Lorsque le nombre de radiations est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, les employeurs indiquent aux représentants des ouvriers dockers, dans le cadre du bureau central de la main-d'œuvre, les mesures qu'ils envisagent pour faciliter le reclassement professionnel des dockers

radiés.

Sous-section 4 : L'indemnité de garantie

Article L5343-18

L'ouvrier docker professionnel intermittent qui n'a pas été embauché après s'être présenté régulièrement à l'embauche reçoit, après pointage, pour chaque vacation chômée, une indemnité dite " indemnité de garantie ", dont le montant est fixé par un arrêté interministériel. Le droit à l'indemnité est limité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article L5343-19

L'indemnité de garantie ne se cumule ni avec les indemnités journalières pour accidents de travail, ni avec les indemnités journalières de maladie versées par un régime d'assurances sociales, ni avec les indemnités de chômage et cesse d'être due lorsque l'intéressé exerce une autre activité rémunérée pendant la journée considérée ou refuse le travail qui lui est proposé.

Article L5343-20

L'indemnité de garantie ne constitue pas un salaire. Elle n'est soumise à aucun autre versement de cotisation pour charges sociales que celui prévu par l'article L. 131-2 du code de la sécurité sociale.

Sous-section 5 : Dispositions du droit du travail applicables aux dockers

Article L5343-21

Dans les ports où existe un bureau central de la main-d'œuvre, une commission paritaire spéciale est substituée, pour l'application des dispositions du titre III du livre II du code du travail, au comité d'entreprise prévu à l'article L. 2322-1 de ce code et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévu à l'article L. 4611-1 du même code. La commission paritaire spéciale est rattachée à l'organisme constitué par les entreprises de chaque port en application des dispositions de l'article 7 de la loi n° 72-1169 du 23 décembre 1972 garantissant aux travailleurs salariés une rémunération mensuelle minimale.

La composition de cette commission ainsi que les règles applicables à sa constitution et à son fonctionnement sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5343-22

Les ouvriers dockers occasionnels ont droit à l'allocation prévue par l'article L. 5421-1 du code du

travail, dans des conditions d'âge et d'activité antérieure déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Mesure d'application

Article L5343-23

Les conditions d'application des dispositions du présent chapitre, notamment les modalités de recensement des ouvriers dockers occasionnels, sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre IV : Sanctions administratives et dispositions pénales

Section 1 : Sanctions administratives

Article L5344-1

Les manquements aux dispositions du chapitre III sont constatés par les agents assermentés désignés par le président du bureau central de la main-d'œuvre du port.

Article L5344-2

L'employeur qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible des sanctions suivantes :

1° Un avertissement ;

2° Une sanction pécuniaire dans la limite de 4 500 €.

En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an suivant la constatation du précédent, l'employeur est passible de la sanction pécuniaire mentionnée au 2° et de l'interdiction temporaire d'utilisation de l'outillage public.

Article L5344-3

Le docker professionnel intermittent qui méconnaît les dispositions du chapitre III est passible d'un avertissement.

En cas de nouveau manquement dans le délai d'un an, il est passible du retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle.

Article L5344-4

Les sanctions mentionnées aux articles L. 5344-2 et L. 5344-3 sont prononcées à l'issue d'une procédure contradictoire et après avis du bureau central de la main-d'œuvre du port, par décision motivée du président de ce bureau.

Les modalités selon lesquelles la personne susceptible de faire l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour préparer sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée sont précisées par décret en Conseil d'Etat. Un recours hiérarchique peut être formé auprès du ministre chargé des ports maritimes, qui se prononce après avis du conseil d'administration de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers.

Les sommes recueillies au titre de sanctions pécuniaires sont affectées à des œuvres sociales du port.

Section 2 : Dispositions pénales

Article L5344-5

Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le pilote :

1° De méconnaître ses obligations d'assistance à un navire en danger en application de l'article L. 5341-2 ;

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.

Article L5344-6

Est puni de 3 750 € d'amende le fait de conduire ou de tenter de conduire un navire en qualité de pilote commissionné, sans une commission régulière de pilote de la station.

Article L5344-7

Pour les infractions prévues par les articles L. 5344-5 et L. 5344-6, le procureur de la République ne peut être saisi qu'au vu d'une enquête contradictoire, effectuée par l'administrateur des affaires maritimes dans les conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5344-8

Est puni de 3 750 € d'amende le fait pour un capitaine de ne pas se tenir en personne à la passerelle de son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

TITRE V : VOIES FERREES PORTUAIRES

Chapitre Ier : Compétences

Article L5351-1

Pour l'application des dispositions du présent titre, l'autorité portuaire est celle définie par l'article L. 5331-5.

Article L5351-2

L'autorité portuaire est habilitée à construire et gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les grands ports maritimes et les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Ces voies sont dénommées " voies ferrées portuaires ".

Les voies ferrées portuaires peuvent donner accès à des installations terminales embranchées appartenant à des entreprises ayant conclu avec l'autorité portuaire une convention de raccordement.

Article L5351-3

L'autorité portuaire peut construire et exploiter, dans les limites territoriales définies par l'article L. 5351-2, des installations terminales embranchées sur le réseau ferré national mentionné l'article L. 2111-2 ou sur une voie ferrée portuaire.

Article L5351-4

Réseau ferré de France est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'Etat. Pour chaque port, une convention entre l'autorité portuaire et Réseau ferré de France, soumise à l'approbation ministérielle, fixe les conditions techniques et financières particulières de ce raccordement.

Article L5351-5

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires font partie du domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

Chapitre II : Utilisation et contrôle

Article L5352-1

Les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, à la réalisation, à la maintenance et à l'utilisation des voies ferrées portuaires sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5352-2

L'utilisation des voies ferrées portuaires peut donner lieu au versement de redevances à l'autorité portuaire ou à ses éventuels délégataires. Des tarifs d'abonnement et des tarifs contractuels peuvent être prévus.

Article L5352-3

Le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

Les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité doivent, pour l'utilisation des voies ferrées portuaires, être agréées par le ministre chargé des transports dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, après avis conforme de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Ce décret précise notamment dans quels cas cet agrément vaut certificat de sécurité pour les services empruntant le réseau ferré national entre des voies ferrées relevant d'une même autorité portuaire ou dans les points d'échange entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires.

Article L5352-4

La police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire.

L'autorité administrative fixe le règlement général de police des voies ferrées portuaires et, en tant que de besoin, sur proposition de l'autorité portuaire, établit des règlements locaux d'application.

Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables sont régies par la section 1 du chapitre VII et la section 2 du chapitre VI du titre III du présent livre.

Article L5352-5

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

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME

TITRE IER : L'ENTREPRISE D'ARMEMENT MARITIME

Chapitre Ier : L'armateur

Article L5411-1

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Article L5411-2

Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.
En cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de l'article L. 5423-1, l'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

Article L5412-1

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité définie par le chapitre Ier du titre II du livre Ier de la présente partie.

Section 2 : Le capitaine

Article L5412-2

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur.

Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Article L5412-3

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Article L5412-4

Le capitaine ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Article L5412-5

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Article L5412-6

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette interdiction, le capitaine doit à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

Article L5412-7

Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Article L5412-8

Les conventions relatives à la fonction commerciale du capitaine, passées entre ce dernier et l'armateur, sont valablement constatées sans l'intervention de l'autorité chargée de l'inspection du

travail maritime.

La fin du contrat d'engagement du capitaine, pour quelque motif que ce soit, est en elle-même sans incidence sur la poursuite de telles dispositions.

Chapitre III : Les consignataires

Section 1 : Le consignataire du navire

Article L5413-1

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

Article L5413-2

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles L. 5422-21 à L. 5422-25. Pour les autres opérations qu'il effectue dans le cadre de l'article L. 5413-3, il est responsable dans les conditions du droit commun.

Section 2 : Le consignataire de la cargaison

Article L5413-3

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Article L5413-4

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles L. 5422-21 à L. 5422-25.

Section 3 : Dispositions communes

Article L5413-5

L'action en responsabilité contre un consignataire se prescrit par un an.

TITRE II : LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE

Chapitre Ier : Le transport de personnes

Article L5420-1

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

Article L5421-1

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager.

Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Section 2 : La responsabilité pour dommage aux passagers

Article L5421-2

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.

Article L5421-3

L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses

préposés.

Article L5421-4

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Article L5421-5

La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée.

Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même convention.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article L5421-6

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.

Article L5421-7

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites déterminées par les dispositions du présent chapitre.

Article L5421-8

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Section 3 : La responsabilité pour dommage aux bagages

Article L5421-9

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

Article L5421-10

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

Article L5421-11

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Article L5421-12

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

Section 4 : Droits et obligations des passagers

Article L5421-13

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

Article L5422-1

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Article L5422-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

- 1° Aux rapports entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;
- 2° Aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie, dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs.

Section 2 : Le connaissement

Article L5422-3

Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissement.

Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.

Article L5422-4

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissement conformément à ses déclarations.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Article L5422-5

Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, le transporteur ne peut se

prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue par les dispositions de l'article L. 5422-14.

Section 3 : L'exécution du contrat

Article L5422-6

Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- 1° Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;
- 2° Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- 3° Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Article L5422-7

Le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant.

Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L5422-8

Le transporteur est privilégié, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.

Article L5422-9

Dans le cas où les chargeurs ou les ayants droit sont soumis à une procédure collective avant l'expiration du délai mentionné à l'article L. 5422-8, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Article L5422-10

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Article L5422-11

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

Section 4 : La responsabilité du transporteur

Article L5422-12

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ;

2° D'un incendie ;

3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;

9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.

Article L5422-13

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de 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.

Article L5422-14

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas

suivants :

1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part. Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions des articles L. 5422-12 et L. 5422-13, sauf si le dommage répond aux conditions du 1°.

Lorsque la responsabilité est limitée en application de l'article L. 5422-13, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser cette limite.

Article L5422-15

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

1° De soustraire le transporteur à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-12 ;

2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe en application des dispositions de la présente section ;

3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-13 ;

4° Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L5422-16

Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L. 5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article L5422-17

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

Article L5422-18

L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.

Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dispositions de la présente section.

Section 5 : Les entreprises de manutention

Article L5422-19

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

En outre, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par voie réglementaire.

Article L5422-20

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui.

Article L5422-21

Quelle que soit la personne pour le compte de laquelle l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions suivantes :

1° Lorsqu'il accomplit les opérations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5422-19, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

2° Lorsqu'il accomplit les opérations visées au deuxième alinéa de l'article L. 5422-19, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Article L5422-22

L'entrepreneur de manutention ne répond pas des dommages subis par la marchandise lorsqu'ils proviennent :

1° D'un incendie ;

2° De faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ;

3° De grève, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° Du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Article L5422-23

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l'article L. 5421-9, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.

Article L5422-24

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

1° De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-21 ;

2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe telle qu'elle résulte des dispositions de la présente section ;

3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-23 ;

4° Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article L5422-25

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions fixées par les articles L. 5421-12 et L. 5422-18.

Section 6 : Dispositions pénales

Article L5422-26

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie de 3 750 € d'amende et de six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement.

Chapitre III : L'affrètement

Section 1 : Dispositions générales

Article L5423-1

Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

Article L5423-2

Lorsque des contrats d'affrètement à temps, des contrats d'affrètement coque nue sont conclus ou que des délégations de fret sont consenties pour une durée supérieure à un an, ces actes sont écrits. Il en est de même si cette durée peut être atteinte par prorogation.

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

Article L5423-3

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Article L5423-4

Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.

Article L5423-5

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement.

Article L5423-6

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article L5423-7

Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Section 2 : L'affrètement coque nue

Article L5423-8

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

Article L5423-9

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

Section 3 : L'affrètement à temps

Article L5423-10

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

Article L5423-11

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire.

Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Article L5423-12

L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section 4 : L'affrètement au voyage

Article L5423-13

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

Article L5423-14

Le 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

Article L5424-1

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

Section 2 : Vente au départ

Article L5424-2

La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

Article L5424-3

L'acheteur indique au vendeur, dans un délai raisonnable, le nom du navire sur lequel la chose vendue est embarquée et la date à laquelle a lieu le chargement.

Article L5424-4

Le vendeur livre la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l'acheteur. Il en avise l'acheteur, dans les vingt-quatre heures, par les moyens d'usage.

Article L5424-5

Toute clause " franco à bord " oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

Section 3 : Vente à l'arrivée

Article L5424-6

La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

Article L5424-7

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l'acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue.

En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer, si le sinistre est postérieur à l'envoi de l'avis ci-dessus.

Article L5424-8

Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l'acheteur du nom de ce transporteur.

En cas de perte, s'il s'agit de choses de genre, il réexpédie à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

Section 4 : Vente "coût, assurance, fret"

Article L5424-9

Dans la vente " coût, assurance, fret ", le vendeur s'oblige à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ainsi qu'à l'assurer contre les risques de ce transport.

Il adresse aussitôt à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi.

Article L5424-10

L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret ; les risques de transport sont à sa charge.

Article L5424-11

La seule insertion dans le contrat des clauses " poids reconnu à l'arrivée ", " poids délivré au port d'arrivée " ou autres clauses semblables n'a pas pour effet de modifier la nature de la vente " coût, assurance, fret ".

Chapitre V : Les assurances maritimes

Article L5425-1

Les règles relatives aux contrats d'assurance maritime sont fixées par les dispositions du titre VII du livre Ier du code des assurances.

TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A CERTAINS TRANSPORTS MARITIMES

Chapitre Ier : Desserte des îles

Article L5431-1

Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie fait partie du territoire d'une commune continentale, par cette dernière. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées.

Article L5431-2

La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L. 5431-1 peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises.

Elle peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

- 1° Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
- 2° Des services de transport complémentaires ;
- 3° Des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;
- 4° Des adaptations des services aux besoins effectifs.

Article L5431-3

Les opérateurs exploitant un service régulier en méconnaissance des obligations de service public édictées par la collectivité territoriale organisatrice peuvent se voir infliger par celle-ci une amende administrative calculée comme suit :

- 1° Pour le transport de passagers : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées ;
- 2° Pour le transport de marchandises : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de mètres linéaires que le navire peut transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées.

Article L5431-4

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

Article L5432-1

Les règles relatives aux transports et aux opérations de remorquage réservés sont fixées par les dispositions des articles 257 à 260 du code des douanes.

Chapitre III : Transport du pétrole brut

Article L5433-1

Les obligations imposées aux propriétaires d'unités de raffinage de pétrole brut situées en France métropolitaine, en ce qui concerne leurs capacités de transport maritime, sont fixées par les dispositions des articles 6 et 13 de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

Chapitre IV : Dispositions applicables en temps de crise

Article L5434-1

Les dispositions relatives à la réquisition des services de transport maritime d'intérêt national sont fixées par les dispositions du chapitre III du titre Ier du livre II de la partie II du code de la défense.

TITRE IV : ACTIVITES PRIVEES DE PROTECTION DES NAVIRES

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L5441-1

Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.

Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des

navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommées agents. Les conditions d'exercice de cette activité sont définies au titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Chapitre II : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires

Section 1 : Champ d'action

Article L5442-1

Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.

Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection.

Section 2 : Nombre, tenue et armement des agents

Article L5442-2

Le nombre d'agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 embarqués à bord d'un navire protégé est fixé, conjointement et à l'issue d'une analyse de risque, par l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires, en prenant en compte les moyens de défense passive équipant ledit navire. Ce nombre ne peut être inférieur à trois.

Article L5442-3

Les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l'exercice de ces fonctions et sont dotés d'équipements de protection balistique.

Article L5442-4

Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini au titre II du livre Ier du code pénal.

Article L5442-5

Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'Etat, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ni armes, ni munitions acquises dans un Etat non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un Etat non membre de l'Union européenne ni armes, ni munitions acquises sur le territoire national.

Article L5442-6

Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés, ainsi que les catégories d'armes autorisées, sont définies par décret en Conseil d'Etat.

A bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à l'article L. 5442-5. Le nombre d'armes autorisé est fixé par décret.

Section 3 : Droits et obligations

Article L5442-7

L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 612-5 du code de la sécurité intérieure ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1 du présent code.

L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement des agents et transmet cette information au capitaine.

L'armateur informe les autorités de l'Etat du recours à ces services, dans des conditions définies par décret.

Article L5442-8

Le capitaine du navire protégé dispose d'une copie de l'annexe mentionnée à l'article L. 5442-7.

Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux portés sur ladite annexe.

Il informe les autorités de l'Etat de l'embarquement et du débarquement des agents, dans des conditions définies par décret.

Article L5442-9

Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L. 5531-1.

Ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent.

Article L5442-10

Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. 611-2 et L. 634-3 du code de la sécurité intérieure.

Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire.

Article L5442-11

Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

Le capitaine rédige un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection. Il le transmet au Conseil national des activités privées de sécurité.

Article L5442-12

En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer, qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'Etat en mer compétent.

Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné au premier alinéa. Son contenu est précisé par décret.

Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire.

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE V : LES GENS DE MER

TITRE IER : DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : Définitions

Article L5511-1

Pour l'application du présent livre, est considéré comme :

1° "Armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. 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.

Article L5511-2

Le terme " bord " désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

Article L5511-3

L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1.

Pour l'application du présent livre, les membres de l'équipage sont considérés comme embarqués pendant toute la durée de leur inscription sur le rôle d'équipage.

Article L5511-4

Pour l'application du présent livre :

1° Le terme " capitaine " désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;

2° Le terme " officier " désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;

3° Le terme " maître " désigne les maîtres d'équipage ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.

Article L5511-5

Le terme " passager " désigne, outre les passagers au sens de l'article L. 5421-1, toute personne qui se trouve à bord du navire pour quelque cause que ce soit, hormis les gens de mer.

Chapitre II : Documents professionnels

Article L5512-1

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.

Article L5512-2

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.

Article L5512-3

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.

Article L5512-4

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

Article L5513-1

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.

Article L5513-2

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

Article L5514-1

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.

Article L5514-2

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

Article L5514-3

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

Article L5521-1

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.

Article L5521-2

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.

Article L5521-2-1

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.

Article L5521-3

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.

Article L5521-4

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 intéressés, précise les conditions d'application du présent article.

Chapitre II : Effectifs, veille et nationalité

Article L5522-1

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 droit au 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 intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

Article L5522-2

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.

Article L5522-3

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 Ier 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.

Article L5522-4

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

Article L5523-1

L'infraction définie par l'article L. 5523-2 est constatée dans les conditions prévues aux articles L. 5222-1 et 5222-2.

Section 2 : Sanctions pénales

Article L5523-2

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées par le présent titre.

Article L5523-3

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.

Article L5523-4

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.

Article L5523-5

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.

Article L5523-6

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

Article L5524-1

Le ministre chargé des gens de mer peut, pour manquement à l'honneur professionnel, faute grave dans l'exercice de la profession ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits d'exercice de la profession attachés au titre professionnel

mentionné à l'article L. 5521-1, dont ce dernier est titulaire.

Article L5524-2

Le retrait des droits d'exercice de la profession prévu à l'article L. 5524-1 intervient après avis d'un conseil de discipline.

Les sanctions encourues sont réparties en deux groupes :

1° Les sanctions du premier groupe sont :

- a) La réprimande ;
- b) Le blâme ;

2° Les sanctions du deuxième groupe sont :

- a) La suspension temporaire de l'exercice des fonctions ;
- b) L'interdiction définitive de l'exercice des fonctions. Le ministre chargé des gens de mer ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le conseil.

Article L5524-3

Lorsque la gravité des manquements et des faits mentionnés à l'article L. 5524-1 le justifie, pour des raisons de sécurité, l'autorité compétente de l'Etat peut prononcer la suspension temporaire du droit d'exercer la profession du marin renvoyé devant le conseil de discipline.

Article L5524-3-1

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.

Article L5524-4

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

TITRE III : LA COLLECTIVITE DU BORD

Chapitre Ier : Police intérieure et discipline à bord

Section 1 : Dispositions communes

Article L5531-1

Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour

quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

Article L5531-2

Les fautes disciplinaires et les infractions pénales définies par le présent chapitre sont constatées par le capitaine ou, le cas échéant, par les autorités compétentes de l'Etat. Leur procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Article L5531-3

En cas de perte du navire, l'autorité du capitaine continue de s'exercer à l'égard des membres de l'équipage et des marins embarqués en qualité de passagers jusqu'à ce qu'ils aient pu être confiés à l'autorité compétente.

Ces dispositions s'appliquent également aux autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Section 2 : Fautes disciplinaires

Article L5531-4

Un décret en Conseil d'Etat définit les manquements professionnels et les comportements de nature à perturber la vie collective à bord constitutifs, pour les membres de l'équipage, d'une faute contre la discipline, précise les autorités compétentes pour en connaître et fixe les règles de procédure applicables.

Article L5531-5

Les sanctions applicables aux membres de l'équipage en cas de faute disciplinaire sont réparties en deux groupes :

- 1° Les sanctions du premier groupe sont le blâme et la consigne à bord pour quatre jours au plus ;
- 2° Les sanctions du deuxième groupe sont la consigne à bord pendant huit jours au plus.

Section 3 : Sanctions pénales

Sous-section 1 : Insubordination, complot et violences

Article L5531-6

Est puni de dix ans d'emprisonnement le fait pour des personnes embarquées autres que des officiers ou des maîtres de se livrer collectivement, armés ou non, à des violences à bord en vue de se soulever contre l'autorité du capitaine et de refuser après sommation de rentrer dans l'ordre.

La peine est portée à vingt ans de réclusion criminelle lorsque les infractions définies au premier alinéa sont commises par des officiers ou des maîtres.

Les personnes embarquées autres que les membres de l'équipage sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices du soulèvement.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

Article L5531-7

Constitue un complot le fait, pour deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire, de se concerter sur la résolution d'agir en vue de commettre un attentat. L'attentat est constitué au premier acte de violence commis.

Est punie de dix ans d'emprisonnement toute personne embarquée qui est auteur ou complice d'un complot ou d'un attentat contre la sécurité, la liberté ou l'autorité du capitaine.

La peine est portée à vingt ans de réclusion criminelle lorsque l'auteur ou le complice est un officier ou un maître.

Article L5531-8

Sont punies, conformément aux articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal, les violences commises contre le capitaine par toute personne embarquée.

Sous-section 2 : Abus d'autorité et outrages

Article L5531-9

Est puni, conformément aux dispositions des articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal réprimant les violences commises par une personne dépositaire de l'autorité publique, le capitaine qui use ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Article L5531-10

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine ou un autre membre de l'équipage titulaire de l'autorité, d'abuser de son autorité ou d'ordonner, d'autoriser ou de tolérer un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée.

Sous-section 3 : Manquements aux obligations professionnelles

Article L5531-12

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de favoriser, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de prendre indûment le commandement d'un navire.

Article L5531-13

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende :

1° Le capitaine trouvé en état d'ivresse à bord de son navire ;

2° Le marin autre que le capitaine qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le service de quart.

Article L5531-14

Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de laisser à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé sans en informer l'autorité consulaire du pays dont le passager est ressortissant ou, à défaut, l'autorité locale.

Article L5531-14-1

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.

Article L5531-14-2

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

Article L5531-15

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international.

Article L5531-16

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler.

Cette peine est doublée lorsque l'infraction est commise en bande organisée.

Article L5531-17

Est puni de 3 750 € d'amende le fait, pour toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics, de pénétrer à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation.

Sous-section 5 : Autres sanctions

Article L5531-18

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour toute personne embarquée, de détourner un objet nécessaire à la navigation ou à la sécurité du navire.

Section 4 : Consignation

Article L5531-19

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

Article L5532-1

Par dérogation au chapitre Ier, les personnels militaires embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un navire muni d'un rôle d'équipage demeurent justiciables des tribunaux dont ils relèvent en application du code de procédure pénale et du code de justice militaire.

Les conditions de la répression des fautes de discipline et la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des infractions commises à bord par des personnels militaires sont fixées par un décret contresigné par le ministre chargé des gens de mer, le ministre chargé de la défense et le ministre chargé de l'outre-mer.

Chapitre III : Responsabilité de l'armateur

Article L5533-1

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.

Article L5533-2

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.

Article L5533-3

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.

Article L5533-4

Un décret détermine les modalités d'application du présent chapitre.

Chapitre IV : Plaintes et réclamations des marins

Article L5534-1

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.

Article L5534-2

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

Article L5541-1

Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre.

Article L5541-1-1

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.

Article L5541-1-2

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.

Article L5541-2

Pour l'application du présent titre, est considéré comme jeune travailleur :

1° Le marin âgé de moins de dix-huit ans ;

2° Le jeune âgé de moins de dix-huit ans qui accomplit des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel.

Chapitre II : Les relations individuelles de travail

Section 1 : Le contrat d'engagement maritime

Sous-section 1 : Formation et contenu du contrat

Article L5542-1

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.

Article L5542-2

L'autorisation donnée au premier embarquement d'un mineur par les titulaires de l'exercice de l'autorité parentale, le tuteur ou, à défaut, par le juge des tutelles, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant au contrat de travail, notamment pour percevoir ses salaires. Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers, s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

Article L5542-3

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.

Article L5542-4

Le contrat précise le délai de préavis à observer en cas de rupture par l'une des parties.
Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-43, ce délai est le même pour les deux parties et ne peut être inférieur à sept jours, sauf circonstances invoquées par le marin, pour motifs d'urgence ou humanitaires, qui sont de droit.

Article L5542-5

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.

Article L5542-5-1

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.

Article L5542-6

Le capitaine conserve à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales et conventionnelles qui régissent le contrat.

Article L5542-6-1

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

Article L5542-7

Les dispositions des articles L. 1242-1 et L. 1242-2 du code du travail limitant les cas de recours au contrat à durée déterminée ne sont pas applicables aux engagements maritimes.

Article L5542-8

Le contrat conclu pour une durée déterminée peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe. Dans ce cas, il ne peut être reporté qu'une fois.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-45, la durée totale du contrat, compte tenu le cas échéant du report du terme, ne peut excéder douze mois d'embarquement effectif.

Article L5542-9

Le contrat conclu au voyage désigne le port, terme du voyage, et précise à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage est réputé achevé.

Au cas où la désignation de ce port ne permet pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat fixe une durée maximale après laquelle le marin peut demander son débarquement au premier port de déchargement en Europe, même si le voyage n'est pas achevé.

Article L5542-10

Il ne peut être conclu de contrat au voyage pour remplacer un marin dont le contrat est suspendu par suite d'un conflit collectif de travail.

Article L5542-11

A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin, ni à un contrat à durée déterminée ni à un contrat au voyage avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-prorogation, par le marin, d'un contrat comportant une clause de report du terme.

Article L5542-12

Si, au terme d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, un nouveau contrat est conclu avant l'expiration des congés et repos acquis par le marin au titre du contrat précédent, ce nouveau contrat est à durée indéterminée.

Le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du premier contrat mais ne perçoit pas l'indemnité de fin de contrat prévue par l'article L. 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.

Article L5542-13

Lorsque deux ou plusieurs contrats de travail successifs et discontinus ont lié un marin à un employeur pour au moins dix-huit mois de services, dont neuf mois d'embarquement effectif, au cours d'une période de vingt-sept mois comptée depuis le premier embarquement, le nouveau contrat conclu entre le marin et l'employeur avant l'expiration de cette période est à durée indéterminée.

L'ancienneté cumulée des services ou périodes d'embarquement est alors considérée comme équivalente à une ancienneté continue de même durée, sauf pour le calcul de l'indemnité de licenciement.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-prorogation, par le marin, d'un contrat à durée déterminée comportant une clause de report du terme.

Article L5542-14

Les dispositions des articles L. 5542-8, L. 5542-11 et L. 5542-13 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

Article L5542-15

Pour l'application des articles L. 1221-19 à L. 1221-21 du code du travail, ne sont décomptées dans la durée de la période d'essai que les périodes de travail à bord du navire, dites d'embarquement effectif du marin.

La durée maximale de la période d'essai est de :

1° Pour les officiers, au sens des conventions et accords collectifs applicables dans les activités maritimes ou, à défaut de convention ou d'accord applicable, au sens du troisième alinéa de l'article L. 5511-4 du présent code, de quatre mois et, en cas de renouvellement, de huit mois ;

2° Pour les autres personnels, de deux mois et, en cas de renouvellement, de quatre mois.

Article L5542-16

Lorsqu'il est mis fin, par l'employeur, au contrat de travail en cours ou au terme de la période d'essai, dans les conditions fixées à l'article L. 1221-25 du code du travail, la rupture du contrat ne prend effet qu'à l'arrivée au premier port d'escale. Dans ce cas, l'employeur organise le rapatriement ou la conduite du marin dans les conditions fixées par les articles L. 5542-20, L. 5542-29 à L. 5542-33 et L. 5542-50 du présent code.

Article L5542-17

Lorsqu'il est mis fin, par le salarié, à la période d'essai dans les conditions fixées à l'article L. 1221-26 du code du travail, la fin de la période d'essai prend effet dans les conditions prévues à l'article L. 5542-38 du présent code.

Sous-section 4 : Exécution du contrat

Paragraphe 1 : Obligations générales de l'employeur

Article L5542-18

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.

Article L5542-18-1

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.

Article L5542-19

Les objets de couchage sont fournis par l'employeur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires. Les marins sont responsables des objets de couchage mis à leur disposition.

Sur certaines catégories de navires définies par voie réglementaire en fonction de leur taille ou de leur type d'activités, le remplacement de la fourniture des objets de couchage par une indemnité forfaitaire de valeur équivalente peut être autorisé par décision de l'autorité compétente de l'Etat.

Article L5542-20

Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

Paragraphe 2 : Cas de blessure ou de maladie du marin

Article L5542-21

Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement 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.

Article L5542-21-1

Tout accident du travail, lésion ou maladie professionnelle survenu à bord fait l'objet d'un enregistrement et d'une déclaration du capitaine.

Article L5542-22

Les soins à donner au marin cessent d'être dus par l'employeur lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade, après la phase aiguë, a pris un caractère chronique.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les frais d'expertise sont supportés par l'employeur si le marin est reconnu avoir encore besoin de soins et par le marin dans le cas contraire.

Article L5542-23

Tout marin blessé ou malade est hospitalisé au premier port touché, si son état le justifie, sur décision médicale, aux frais de l'employeur.

Article L5542-24

En cas de débarquement en métropole et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. Le déplacement du marin blessé ou malade est préalablement autorisé par l'autorité compétente de l'Etat, sur l'avis du médecin désigné par elle.

Pendant tout le temps où il est soigné par le médecin de son choix, le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé par le contrat de travail ou, à défaut, par les usages du port de débarquement. Il est, en outre, remboursé de ses frais médicaux et pharmaceutiques, sur justificatifs et dans la limite des tarifs applicables en matière d'assurance maladie mentionnés à l'article L. 432-3 du code de la sécurité sociale.

L'employeur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

Article L5542-25

Le marin débarqué malade ou blessé hors de la métropole a droit au bénéfice des dispositions de l'article L. 5542-24 si, après son rapatriement et après visite du médecin désigné par l'autorité compétente de l'Etat, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins.

Article L5542-26

Le salaire du marin lui est maintenu pendant tout le temps où il a droit à la prise en charge de ses soins par l'employeur, au titre de la présente sous-section.

Le marin débarqué hors de la métropole et rapatrié guéri, en état de consolidation ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique a droit au maintien de son salaire jusqu'au jour de son retour en métropole.

La période durant laquelle son salaire lui est maintenu ne peut dépasser quatre mois à compter du jour où il a été laissé à terre.

Article L5542-27

Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire versé au marin en application de l'article L. 5542-26 est fixé en fonction des stipulations conventionnelles de branche applicables.

A défaut de telles stipulations, il est déterminé par référence à la 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.

Article L5542-28

Les dispositions des articles L. 5542-21 à L. 5542-27 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure résulte d'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

Article L5542-29

L'employeur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

- 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;
- 2° A la fin de la période de préavis prévue par l'article L. 5542-4 ;

- 3° En cas de licenciement ou de débarquement pour motif disciplinaire ;
- 4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;
- 5° En cas de naufrage ;
- 6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;
- 7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;
- 8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;
- 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

Article L5542-30

L'employeur est déchargé de l'obligation mentionnée à l'article L. 5542-29 si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

Article L5542-31

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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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

Article L5542-34

Sauf dans les circonstances de force majeure et les cas mentionnés aux articles L. 5542-35 et L. 5544-13, dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Article L5542-35

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire et à la récupération de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article L5542-36

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Paragraphe 5 : Adaptation à la profession de marin de modalités particulières d'exécution du contrat de travail

Article L5542-37

Un décret en Conseil d'Etat fixe, compte tenu des adaptations nécessaires :

1° (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.

Article L5542-37-1

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

Article L5542-38

La rupture du contrat à l'initiative du marin ne peut prendre effet au terme du délai de préavis :

1° Lorsque ce terme intervient après le commencement du service par quarts décidé par le capitaine en vue de l'appareillage ; toutefois, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;

2° Lorsque ce terme intervient avant la cessation du service par quarts décidée par le capitaine à l'arrivée au port ; toutefois, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

Article L5542-39

Le marin qui demande la résiliation judiciaire du contrat pour inexécution des obligations de l'employeur peut être autorisé à débarquer immédiatement par l'inspecteur du travail, lorsque sa présence prolongée à bord serait susceptible d'entraîner des conséquences graves pour le salarié.

Article L5542-39-1

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

Article L5542-40

L'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement est sans incidence sur la continuité de l'embarquement au service de l'employeur. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement effectif et continu de l'article L. 5542-43.

Article L5542-41

Lorsqu'un marin, dont le contrat 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.

Article L5542-42

Les conditions d'application au marin des dispositions du titre III du livre II de la première partie du code du travail, relatives au licenciement pour motif personnel et au licenciement pour motif économique, sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

2. Préavis et indemnité de licenciement

Article L5542-43

Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit :

1° A un préavis d'un mois, s'il justifie chez le même employeur de six mois au moins d'embarquement effectif et continu et d'une ancienneté de services continus comprise entre un an et moins de deux ans ;

2° A un préavis de deux mois, s'il justifie chez le même employeur d'une ancienneté de services continus de deux ans au moins.

Ces dispositions sont d'ordre public.

Article L5542-44

Le point de départ du préavis est fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du préavis.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

Paragraphe 3 : Contrat à durée déterminée ou au voyage

Article L5542-45

Le contrat de travail à durée déterminée cesse de plein droit à l'échéance du terme.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale. Toutefois, si le retour du navire en France est prévu dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat de travail, celui-ci est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port français.

Paragraphe 4 : Dispositions particulières au capitaine

Article L5542-47

Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

Section 2 : La résolution des litiges individuels

Article L5542-48

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

Article L5542-50

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.

Article L5542-51

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.

Article L5542-52

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.

Article L5542-53

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.

Article L5542-54

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.

Article L5542-55

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.

Article L5542-56

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

Article L5543-1

Les conditions d'application aux marins des dispositions du livre II de la deuxième partie du code du travail relatif aux conventions et accords collectifs de travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5543-1-1

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

Article L5543-2

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

A bord des navires, la représentation des gens de mer est assurée par les délégués de bord.

Article L5543-2-1

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. II

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

Article L5543-3

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre IV de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Article L5543-3-1

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

Article L5543-4

Les conditions d'application aux marins du livre V de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Section 5 : Sanctions pénales

Article L5543-5

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

Article L5544-1

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

Article L5544-2

Est considéré comme temps de travail effectif à bord le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

Article L5544-3

La disposition relative à la période d'astreinte mentionnée aux articles L. 3121-5 à L. 3121-8, L. 3171-1 et L. 3171-3 du code du travail est applicable aux marins dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Sous-section 2 : Durée du travail

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article L5544-4

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 intéressées, détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux durées maximales de travail.

Article L5544-5

Pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu, ou par accord collectif d'entreprise ou d'établissement, à celles des dispositions du décret prévu à l'article L. 5544-4 qui sont relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail.

Paragraphe 2 : Durée du travail à la pêche

Article L5544-6

A bord des navires de pêche, la durée du travail peut être fixée en nombre de jours de mer par accord national professionnel ou accord de branche étendu.

Cet accord prévoit les modalités de prise en compte des heures de travail effectuées à terre.

Article L5544-7

La durée du travail mentionnée à l'article L. 5544-6 est calculée sur une base annuelle, dans la limite de 225 jours par an, y compris les heures de travail effectuées à terre.

Il peut être dérogé à cette limite de 225 jours, dans le respect d'un plafond de 250 jours, dans des conditions fixées par voie réglementaire, lorsque les conditions d'exploitation des navires n'ont pas permis que tous les jours de mer donnent lieu à rémunération.

Lorsque la nature de l'activité ne permet pas de calculer la durée du travail sur une année civile, la durée du travail peut être calculée sur la moyenne de deux années consécutives. Ces activités sont

définies par voie réglementaire.

Paragraphe 3 : Heures supplémentaires

Article L5544-8

Les dispositions des articles L. 3121-22 et L. 3121-24 du code du travail sont applicables aux marins. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 3121-39 du même code, une convention ou un accord collectif peut prévoir l'institution de modalités forfaitaires collectives de rémunération du travail supplémentaire.

Sous-section 3 : Répartition et aménagement des horaires

Article L5544-9

Les 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

Article L5544-10

Les dispositions des articles L. 3123-1 à L. 3123-37 du code du travail sont applicables aux marins dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 5 : Organisation du travail à bord

Article L5544-11

L'organisation du travail à bord prévoit que le marin bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes par tranche de six heures de travail effectif.

Article L5544-12

Dans celles des activités portuaires définies par voie réglementaire, dont la nature ne permet pas de fixer avec précision les périodes de travail et la répartition des heures de travail au sein de celles-ci, une convention ou un accord collectif détermine les modalités de l'organisation et de la répartition des heures de travail. La convention ou l'accord précise notamment les conditions dans lesquelles le

marin peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés.
A défaut de convention ou d'accord, ces modalités sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Article L5544-13

Le capitaine peut exiger du marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes présentes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

Dans ces cas, le capitaine peut suspendre l'organisation habituelle des horaires de travail ou de repos et exiger d'un marin qu'il travaille pendant le temps nécessaire pour faire face à ces circonstances.

Lorsque celles-ci ont cessé, le capitaine attribue au marin qui a accompli un tel travail, alors qu'il était en période de repos, un repos d'une durée équivalente. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Article L5544-14

Le 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

Article L5544-15

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.

Article L5544-16

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 intéressés, détermine les modalités d'application du présent article.

Sous-section 2 : Repos hebdomadaire

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article L5544-17

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin doit prendre son service.

Article L5544-18

Pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir la prise du repos hebdomadaire mentionnée à l'article L. 3132-3 du code du travail :

- 1° Par roulement ;
- 2° De manière différée, au retour au port ;
- 3° En cours de voyage, dans un port d'escale.

Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord prévoit des mesures compensatoires et précise le délai maximum dans lequel il doit être pris.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'employeur fixe celle de ces modalités qu'il retient, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail.

Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par voie réglementaire.

Article L5544-19

Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins qu'il ne résulte de circonstances imprévues et que sa durée n'excède pas deux heures.

Article L5544-20

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° Les circonstances de force majeure ;

2° Les circonstances où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge ;

3° Les opérations d'assistance.

Le repos hebdomadaire qui n'a pas été pris est compensé selon les modalités mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 5544-13.

Paragraphe 2 : Entreprises de cultures marines

Article L5544-21

Le repos hebdomadaire des marins salariés des entreprises de cultures marines est fixé dans les conditions prévues par l'article L. 714-1 du code rural et de la pêche maritime et selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 3 : Jours fériés

Article L5544-22

Les conventions de branche conclues au niveau national pour les entreprises d'armement maritime doivent, pour être étendues, comporter outre les clauses mentionnées à l'article L. 2261-22 du code du travail, des stipulations prévoyant les conditions dans lesquelles les fêtes légales mentionnées à l'article L. 3133-1 du même code sont compensées dans les temps de repos à terre des marins.

A défaut de convention de branche nationale, l'extension de conventions ou d'accords collectifs est subordonnée au fait qu'ils comportent des stipulations ayant le même objet.

Section 3 : Congés payés et autres congés

Article L5544-23

Le droit à congés payés du marin est calculé à raison de trois jours calendaires par mois.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne peuvent pas être déduits des congés payés acquis par le marin.

La prise de congés ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme.

Article L5544-23-1

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.

Article L5544-24

Pour les marins rémunérés à la part au sens de l'article L. 5544-35, une convention ou un accord de branche étendu peut décider d'imputer la charge qui résulte des congés payés sur les frais communs du navire.

L'indemnité de congés payés de ces marins est calculée sur la base d'un montant forfaitaire identique pour l'ensemble des membres de l'équipage. Le contrat de travail en définit les modalités de calcul et de versement.

Article L5544-25

Les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 3142-78 à L. 3142-98 et L. 3142-100 à L. 3142-107 du code du travail relatifs au congé sabbatique et au congé pour création d'entreprise sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Section 4 : Dispositions particulières à certains marins

Sous-section 1 : Jeunes travailleurs

Article L5544-26

Les jeunes travailleurs ne peuvent accomplir un travail effectif d'une durée excédant sept heures par jour, ni une durée de travail par semaine embarquée supérieure à la durée légale hebdomadaire du travail.

A titre exceptionnel, une dérogation à la durée maximale hebdomadaire de travail peut être accordée, dans la limite de cinq heures par semaine, par l'inspecteur du travail, après avis conforme du médecin du service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

Article L5544-27

Le travail de nuit est interdit aux jeunes travailleurs. Les services de quart de nuit de 20 heures à 6 heures sont considérés comme travail de nuit.

Lorsque la formation le justifie, une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le travail de nuit est interdit entre 20 heures et 6 heures aux jeunes gens en formation âgés de moins de quinze ans.

Article L5544-28

Aucun marin de moins de dix-huit ans ne doit travailler comme cuisinier de navire.

Article L5544-29

La durée minimale du repos quotidien des jeunes travailleurs ne peut être inférieure à douze heures consécutives. Ce repos comprend obligatoirement la période qui se situe entre 24 heures et 5 heures du matin.

Dans le cas où le travail de nuit des jeunes travailleurs est autorisé par l'inspecteur du travail en application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 5544-27, la durée du repos quotidien ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives.

Article L5544-30

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

Article L5544-31

Les jeunes travailleurs bénéficient d'un repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, d'une durée minimale de quarante-huit heures consécutives, comprenant si possible le dimanche.

Lorsque des raisons techniques ou d'organisation le justifient, cette période de repos peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à trente-six heures consécutives. Dans ce cas, le capitaine ou l'employeur en informe l'inspecteur du travail au plus tard dès le retour du navire et justifie des mesures compensatoires prises ou envisagées.

Article L5544-32

Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés.

Sous-section 2 : Le capitaine

Article L5544-33

Les modalités d'application au capitaine des articles L. 5544-4 à L. 5544-10, L. 5544-12 et L. 5544-17 à L. 5544-22 sont déterminées par voie réglementaire.

Section 5 : Salaire et avantages divers

Sous-section 1 : Détermination du salaire

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article L5544-34

Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération. Pour les contrats au voyage, le salaire peut être déterminé de manière forfaitaire.

Article L5544-35

Les parts de pêche et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente section, considérées comme salaires.

Article L5544-36

Le marin est payé des journées employées à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

Article L5544-37

Le marin appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est embarqué et qui est rémunérée par un salaire supérieur au sien a droit à un complément de salaire égal à la différence entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Paragraphe 2 : Modalités de calcul de la rémunération

Article L5544-38

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 3231-1 à L. 3231-12, L. 3232-1 à L. 3232-9, L. 3423-7 à L. 3423-9 du code du travail.

Article L5544-39

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de calcul de la rémunération du marin rémunéré à la part et détermine les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance.

Ces périodes ne peuvent être supérieures à douze mois consécutifs calculées sur une année civile.

Article L5544-39-1

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

Article L5544-40

Lorsque la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments du chiffre d'affaires, le contrat de travail détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article L. 5542-18, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.

Les pièces justificatives du calcul de la rémunération sont tenues à la disposition de l'inspecteur du travail, sur sa demande, ainsi qu'en cas de litige, à la disposition de l'autorité judiciaire.

Article L5544-41

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de lissage,

sur tout ou partie de l'année, de la rémunération à la part. A défaut, ces modalités sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5544-42

Le marin a droit à une augmentation proportionnelle de sa rémunération quel qu'en soit le mode, en cas de prolongation de voyage résultant d'une modification de la destination prévue. Il a droit à un complément indemnitaire, en cas de retardement résultant, à destination inchangée, d'événements affectant la durée prévue du voyage.

Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Article L5544-43

Lorsque la rupture du contrat au voyage a lieu, du fait de l'employeur, avant le départ du navire :

1° Le marin payé au mois reçoit une indemnité égale aux avances reçues, ou à défaut, au montant du mois de salaire prévu au contrat ;

2° Le marin payé au voyage reçoit une indemnité équivalente à un mois de salaire évalué d'après la durée présumée du voyage.

Le marin est en outre payé des journées passées au service du navire.

Article L5544-44

Lorsque la rupture du contrat au voyage, du fait de l'employeur, a lieu une fois le voyage commencé :

1° Le marin payé au mois reçoit le salaire stipulé pour le temps qu'il a servi et une indemnité, dont le montant est égal à la moitié des salaires évalués d'après la durée présumée du voyage ;

2° Le marin payé au voyage reçoit l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

Article L5544-45

Lorsque la rupture du contrat mentionnée aux articles L. 5544-43 et L. 5544-44 a pour cause une interdiction de commerce ou un arrêt du navire résultant d'un cas de force majeure :

1° Si le voyage ne peut être commencé, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées au service du navire ;

2° Si le voyage ne peut être continué, le marin payé au mois est rémunéré des journées passées au service du navire et le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat.

Toutefois, en cas de prise, de naufrage ou d'innavigabilité, le marin payé au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services.

Paragraphe 4 : Participation à la rémunération d'assistance

Article L5544-46

Les marins d'un navire qui a prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant dans les conditions fixées par l'article L. 5132-7.

Le présent article ne s'applique pas aux équipages des navires des entreprises de sauvetage.

Paragraphe 5 : Décès ou disparition du marin

Article L5544-47

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, le montant des salaires dus est fixé dans les conditions ci-après :

1° Lorsque le marin est payé au mois, les salaires sont dus jusqu'au jour du décès ;

2° Lorsque le marin est engagé pour un voyage d'aller seulement et payé au forfait, la totalité des salaires est due si le décès intervient alors que le voyage a commencé ;

3° Lorsque le marin est engagé pour un voyage aller-retour et payé au forfait, la moitié des salaires est due si le décès intervient au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée, la totalité s'il intervient au cours du voyage de retour ;

4° Lorsque le marin est embarqué à la grande pêche, la moitié des salaires est due si le décès intervient pendant la première moitié de la campagne, la totalité si le décès intervient pendant la seconde moitié de la campagne.

Article L5544-48

Les salaires du marin décédé en travaillant à la défense ou au sauvetage du navire sont dus en totalité, si le navire arrive à bon port, et jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage, en cas de prise du navire, de naufrage ou d'innavigabilité.

Article L5544-49

En cas de disparition du marin, il est versé à ses ayants droit, outre les salaires échus :

1° Un mois de salaire si le marin était payé au mois ;

2° La moitié des salaires afférents à la traversée d'aller ou de retour au cours de laquelle la disparition a eu lieu si le marin était payé au voyage.

Sous-section 2 : Paiement du salaire

Paragraphe 1 : Avances et acomptes

Article L5544-50

Les avances sur salaires faites au marin sont fixées par voie réglementaire. Toutefois, si le montant effectivement versé excède la somme ainsi fixée, il reste acquis au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

Article L5544-51

Les avances ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat imputable à l'employeur. Il en est de même en cas de rupture du contrat par force majeure, à moins de convention contraire.

Article L5544-52

En cas de rupture du contrat par le fait du marin, les avances sont toujours sujettes à restitution, y compris la partie considérée comme prime d'engagement ou avance perdue au sens de l'article L. 5544-50.

Article L5544-53

Les acomptes ne peuvent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances.
Le capitaine est juge de l'opportunité de la demande d'acompte.

Article L5544-54

Sous réserve des dispositions des articles L. 5544-50 et L. 5544-51, il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus au marin.

Paragraphe 2 : Paiement du salaire

Article L5544-55

Les mentions obligatoires portées sur le bulletin de paie remis au marin en application des dispositions des articles L. 3242-4, L. 3243-1 et L. 3243-2 du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5544-56

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.

Article L5544-57

Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à l'organisme de protection sociale gestionnaire du régime d'assurance vieillesse des marins mentionné à l'article L. 5551-1 en vue de leur restitution aux ayants droit.

Article L5544-57-1

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

Article L5544-58

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit, les sommes dues aux marins :

- 1° Pour frais médicaux et pharmaceutiques, en application des dispositions de l'article L. 5542-24 ;
- 2° Pour rapatriement ou conduite, en application des dispositions des articles L. 5542-20 à L. 5542-29.

Article L5544-59

Les créances des marins nées de l'embarquement sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes prévus aux articles L. 5114-7 et suivants.

Article L5544-60

Pour l'application aux marins des dispositions des articles L. 3253-2 et L. 3253-3 du code du travail, les rémunérations de toute nature mentionnées au premier alinéa de l'article L. 3253-2 sont celles dues au titre des quatre-vingt-dix derniers jours de travail, ou pour les marins payés autrement qu'au mois, de la période de paiement équivalente si celle-ci est d'une durée plus longue.

Article L5544-61

Il est interdit à l'employeur :

1° D'exploiter à terre un économat où il 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

Article L5544-62

Ne sont pas applicables au capitaine l'article L. 5544-42, lorsque le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage proviennent de son fait, ainsi que l'article L. 5544-53.

Section 6 : Sanctions pénales

Article 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

Article L5545-1

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4121-1 du code du travail, au dernier alinéa, après le mot : " circonstances ", sont insérés les mots : ", sans préjudice de la responsabilité du capitaine, ".

Article L5545-2

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4122-1 du code du travail, les mots : " dans les conditions prévues au règlement intérieur pour les entreprises tenues d'en élaborer un " sont remplacés par les mots : " selon les règles applicables à bord du navire ".

Article L5545-3

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4141-2 du code du travail, les mots : " médecin du travail " sont remplacés par les mots : " médecin du service de santé des gens de mer ".

Article 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

Article 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

Article L5545-5

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.

Article L5545-6

Les jeunes âgés de seize à dix-huit ans non titulaires d'un contrat de travail ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage 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.

Article L5545-7

Le capitaine ou le patron veille à ce que les jeunes travailleurs ne soient employés qu'aux travaux et services en rapport avec leurs aptitudes médicales et se rattachant à l'exercice de leur profession. Il leur enseigne ou leur fait enseigner progressivement la pratique du métier.

Article L5545-8

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la liste des travaux dangereux auxquels les jeunes travailleurs ne peuvent, en aucun cas, être affectés ainsi que la liste des travaux dangereux pour lesquels une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail ainsi que les conditions de cette dérogation.

Section 2 : Lieux de travail et conditions de vie à bord des navires

Article L5545-9

Les lieux de travail et de vie à bord des navires sont aménagés et entretenus de manière à ce que leur utilisation garantisse la santé physique et mentale ainsi que la sécurité des gens de mer. Ils sont tenus dans un état constant de propreté et présentent les conditions d'hygiène et de salubrité qui assurent la santé des intéressés. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5545-9-1

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.

Article L5545-10

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

Article L5545-11

Les modalités d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la quatrième partie du code du travail relatives aux équipements de travail et moyens de protection sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Section 4 : Dispositions applicables à certains risques d'exposition

Section 5 : Dispositions applicables à certaines activités ou opérations

Section 6 : Institutions et organismes de prévention

Article L5545-12

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.

Article L5545-13

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4622-2 du code du travail, les missions de service de santé au travail définies aux chapitres II et IV du titre II du livre VI de la quatrième partie de ce code sont assurées par le service de santé des gens de mer, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 7 : Contrôle et sanctions

Article L5545-14

Pour leur application aux entreprises d'armement maritime :

- 1° A l'article L. 4732-1 du code du travail, au premier alinéa les mots : " la mise hors service " sont supprimés et, après le mot : " immobilisation ", sont insérés les mots : " du navire " ;
- 2° Aux articles L. 4741-11, L. 4741-12 et L. 4741-13 du même code, les mots : " la fermeture totale ou partielle de l'établissement ", " la fermeture totale ou partielle, définitive ou temporaire de

l'établissement " et " la fermeture totale et définitive " sont remplacés par les mots : " l'immobilisation du navire " ;

3° A l'article L. 4741-11 du même code :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : " à bord " ;

b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : " ou des délégués de bord " ;

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 1 : Aides à l'insertion, à l'accès et au retour à l'emploi. # Contrats aidés

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

Article L5546-1

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

Article L5546-1-1

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.

Article L5546-1-2

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.

Article L5546-1-3

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.

Article L5546-1-4

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.

Article L5546-1-5

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.

Article L5546-1-6

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.

Article L5546-1-7

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

Article L5546-1-8

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.

Article L5546-1-9

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

Article L5546-2

Dès lors qu'ils ne peuvent prétendre au bénéfice de l'allocation d'assurance mentionnée au 1° de l'article L. 5421-2 du code du travail, les marins-pêcheurs répondant à des conditions d'âge et d'ancienneté dans la profession fixées par décret en Conseil d'Etat, qui ont été embarqués sur des navires remplissant une condition de tonnage ou de longueur fixée par le même décret, ont droit à l'allocation de solidarité spécifique prévue par les articles L. 5423-1 et L. 5423-2 du code du travail.

Article L5546-3

En cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité pendant toute la durée de chômage effectif au moins égale au montant du salaire prévu par son contrat, sans que le montant total de l'indemnité puisse être supérieur à deux mois de salaire.

Cette indemnité est privilégiée au même titre que les salaires acquis au cours du dernier voyage.

Chapitre VII : La formation professionnelle tout au long de la vie

Section 1 : L'apprentissage

Article L5547-1

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du titre Ier du livre Ier de la sixième partie du code du travail.

Section 2 : La formation professionnelle continue

Article L5547-2

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 1111-3, L. 6325-1, L. 6325-3 à L. 6325-24 du code du travail relatives au contrat de professionnalisation.

Chapitre VIII : Contrôle de l'application de la législation du travail

Article L5548-1

L'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des

dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.

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.

Article L5548-2

L'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

Article L5548-3

Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et 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.

Article L5548-4

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

Article L5549-1

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

Article L5549-2

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.

Article L5549-3

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.

Article L5549-4

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.

Article L5549-5

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 " .

Article L5549-6

Sauf mention contraire, les dispositions du présent chapitre sont précisées par décret.

TITRE V : LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L5551-1

Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L. 5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français.

Ils exercent leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle.

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

Article L5551-2

Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Chapitre II : Pensions de retraite des marins

Section 1 : Dispositions générales

Article L5552-1

Le régime d'assurance vieillesse des marins sert aux marins des pensions d'ancienneté, proportionnelles ou spéciales.

Article L5552-2

Les ressortissants français qui exercent la profession de marin au sens des dispositions de l'article L. 5511-1 relèvent obligatoirement du régime des pensions de retraite définies par le présent chapitre.

Article L5552-3

Les marins étrangers concourent à pension dans les conditions prévues par les règlements communautaires relatifs à la coordination des systèmes de sécurité sociale des Etats membres et les conventions internationales de sécurité sociale ratifiées et publiées

Section 2 : Ouverture du droit à pension

Sous-section 1 : Pension d'ancienneté

Article L5552-4

Le droit à pension d'ancienneté est acquis lorsque se trouvent remplies des conditions d'âge et de durée de services fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5552-5

Si le marin continue, après l'âge d'ouverture du droit à pension, à naviguer ou à accomplir des services entrant en compte pour la pension, l'entrée en jouissance de celle-ci est reportée jusqu'à la date de cessation de l'activité et au plus tard à un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

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.

Article L5552-6

Lorsque des marins sont employés d'une façon permanente dans les services techniques des entreprises d'armement maritime ou par des sociétés de classification agréées ou lorsque des marins exercent des fonctions permanentes dans les foyers ou maisons du marin, l'entrée en jouissance de la pension de ces marins est reportée à la cessation de l'activité même si celle-ci est postérieure à l'âge fixé par décret en Conseil d'Etat en application des dispositions de l'article L. 5552-5.

Lorsqu'un marin déjà titulaire d'une pension d'ancienneté reprend une activité dans les emplois définis par le premier alinéa, sa pension est suspendue jusqu'à la cessation de cette activité.

Article L5552-7

Le marin reconnu atteint d'infirmités le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer l'exercice de la navigation est dispensé de la condition d'âge mentionnée à l'article L. 5552-4.

La pension d'ancienneté lui est concédée par anticipation. Toutefois, son versement est interrompu si l'intéressé reprend, avant l'âge fixé par décret en Conseil d'Etat en application des dispositions de l'article L. 5552-5, l'exercice de la navigation professionnelle ou s'il effectue des services dans les emplois mentionnés à l'article L. 5552-6.

Sous-section 2 : Pension proportionnelle

Article L5552-8

Le droit à pension proportionnelle est acquis lorsque se trouvent remplies des conditions d'âge et de durée de services fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5552-9

L'entrée en jouissance de la pension mentionnée à l'article L. 5552-8 intervient lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat ou à la date de cessation de l'activité si celle-ci est postérieure et si l'intéressé effectue des services dans les emplois mentionnés à l'article L. 5552-6.

Article L5552-10

Les dispositions de l'article L. 5552-7 sont applicables à la pension proportionnelle.

Sous-section 3 : Pension spéciale

Article L5552-11

Le marin qui ne peut prétendre ni à l'attribution de la pension d'ancienneté ni à l'attribution de la pension proportionnelle a droit à une pension spéciale calculée en fonction de la durée de ses services.

Article L5552-12

La concession et l'entrée en jouissance de la pension spéciale interviennent au moment de l'entrée en jouissance de la pension de retraite servie par l'Etat ou un régime légal de sécurité sociale, sous réserve que l'intéressé ait atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

A défaut de droit à pension de retraite servie par l'Etat ou un régime légal de sécurité sociale, la concession et l'entrée en jouissance interviennent lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Services pris en compte

Article L5552-13

Le temps de navigation active et professionnelle accompli sur des navires battant pavillon français entre en compte pour sa durée effective.

Le temps de navigation des marins d'origine étrangère qui ont navigué sur les navires français battant pavillon français avant leur naturalisation sont pris en compte s'ils ont fait l'objet de versement de cotisations au régime d'assurance vieillesse des marins, le cas échéant postérieurement à la période en cause.

Article L5552-14

Entrent en compte pour leur durée effective, sauf s'ils ont déjà donné lieu à liquidation d'une pension au titre 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.

Article L5552-15

Entre en compte dans la liquidation des pensions le temps pendant lequel les marins sont employés par les compagnies de navigation maritime dans des conditions fixées par voie réglementaire, que

les intéressés soient embarqués ou non.

Article L5552-16

Entrent également en compte pour la pension :

- 1° Le temps de navigation accompli sous pavillon monégasque ;
- 2° Le temps passé par les marins, en exécution de leur contrat, en qualité de passagers à bord d'un navire français ou étranger, pour se rendre hors du territoire métropolitain en vue d'y embarquer sur un navire battant pavillon français ou pour regagner ce territoire ;
- 3° Les périodes pendant lesquelles le marin a dû interrompre la navigation pour cause de congé ou repos, de maladie, d'accident, de naufrage, d'innavigabilité du navire ou en raison de circonstances résultant de l'état de guerre ;
- 4° Les périodes antérieures à l'ouverture du rôle d'équipage ou postérieures à la clôture de ce rôle durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ;
- 5° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins dix ans de navigation sont employés d'une façon permanente dans les services techniques des entreprises d'armement maritime ou des sociétés de classification agréées ;
- 6° Le temps pendant lequel les marins ayant antérieurement accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle sont titulaires d'une fonction permanente dans les organisations professionnelles ou syndicales maritimes régulièrement constituées, dans les foyers ou maisons de marins, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer cette fonction ;
- 7° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle ont été investis d'un mandat parlementaire, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer ce mandat ;
- 8° Les périodes pendant lesquelles, avant d'avoir atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat, les marins sont privés d'emploi et perçoivent :
 - a) Le revenu de remplacement mentionné à l'article L. 5421-1 du code du travail ;
 - b) L'allocation de conversion prévue au 3° de l'article L. 5123-2 du code du travail ;
 - c) L'allocation versée aux marins pêcheurs ayant présenté une demande de cessation d'activité qui remplissent des conditions d'âge et de durée d'assurance dans le régime d'assurance vieillesse des marins et qui renoncent à titre définitif à exercer toute activité de pêche professionnelle ;
 - d) L'allocation de cessation anticipée d'activité versée aux marins et anciens marins exposés à l'amiante ;
- 9° Le temps pendant lequel :
 - a) Un marin 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.

Article L5552-17

Par dérogation à l'article L. 5552-14 entrent en compte pour le double de leur durée :

1° Les services militaires et les temps de navigation active et professionnelle accomplis en période de guerre ;
2° Le temps de campagne effectué sur des navires hôpitaux.
Cette disposition s'applique si, au moment de l'accomplissement des services concernés, le marin est affilié au régime d'assurance vieillesse des marins ou pensionné de ce régime.
Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

Article L5552-18

Dans un délai maximum à compter de la clôture du rôle d'équipage, les services qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés. Un décret en Conseil d'Etat fixe ce délai et les modalités d'application de cette disposition.

Section 4 : Détermination du montant des pensions

Article L5552-19

Le montant de la pension d'ancienneté, proportionnelle ou spéciale, est égal, par année de service, à un pourcentage du salaire forfaitaire annuel mentionné à l'article L. 5553-5, correspondant, sous réserve d'un abattement au-delà d'un plafond, à la catégorie dans laquelle se trouvait le marin pendant une période déterminée, dans la limite d'un maximum d'annuités. Ce pourcentage, cet abattement, ce plafond, cette période et ce maximum sont fixés par décret en Conseil d'Etat.
Lorsque leur montant est inférieur au minimum fixé par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 351-9 du code de la sécurité sociale, le versement forfaitaire unique prévu par cette disposition s'applique.

Article L5552-20

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

Article L5552-21

Lorsqu'une pension est concédée, qu'elle soit liquidée ou non, toute reprise d'activité entraînant affiliation au régime d'assurance vieillesse des marins ne peut ouvrir de nouveaux droits à pension ou donner lieu à révision de la pension sauf dans les cas mentionnés aux articles L. 5552-7 et L. 5552-10.

Article L5552-22

La pension des titulaires ayant élevé au moins deux enfants jusqu'à un âge fixé par décret en Conseil d'Etat est bonifiée d'un pourcentage fixé par décret qui varie suivant le nombre des enfants.

Section 5 : Dispositions particulières aux salariés à temps partiel

Article L5552-23

Pour la constitution du droit aux pensions prévues au présent chapitre, la période d'exécution du contrat de travail à temps partiel prévu à l'article L. 5544-10 est prise en compte pour la totalité de sa durée. Toutefois, pour la liquidation de ces pensions, elle n'est comptée que pour la fraction de sa durée égale au rapport entre la durée du travail prévue au contrat et la durée légale ou conventionnelle du travail.

Article L5552-24

Lorsque le contrat de travail à temps partiel résulte de la transformation, avec l'accord du salarié, d'un emploi à temps complet en emploi à temps partiel, la période d'exécution du contrat de travail est prise en compte pour la totalité de sa durée, tant pour la constitution du droit à pension que pour la liquidation de la pension.

Les conditions de mise en œuvre de cette disposition par les employeurs sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Section 6 : Pensions d'ayants cause

Sous-section 1 : Conjoint

Article L5552-25

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5552-30, le conjoint survivant du marin a droit, à partir d'un âge fixé par décret en Conseil d'Etat, à une pension de réversion égale à une fraction de la pension et des bonifications dont le marin était titulaire ou, s'il est décédé avant d'être pensionné, de la pension et des bonifications qu'il aurait obtenues à un âge fixé par décret en raison de ses services effectifs.

Le conjoint survivant est dispensé de la condition d'âge s'il a eu un ou plusieurs enfants issus du mariage avec le marin. Il conserve ses droits même en cas de décès de ses enfants.

Article L5552-26

Le conjoint survivant du marin, séparé de corps ou divorcé, a droit à la pension de réversion.

Le conjoint survivant divorcé qui s'est remarié avant le décès du marin et qui, à la cessation de cette nouvelle union, ne bénéficie d'aucun droit à pension de réversion peut faire valoir ce droit s'il n'est pas ouvert au profit d'un autre ayant cause.

Article L5552-27

Le conjoint survivant qui se remarie ou vit en état de concubinage notoire perd son droit à pension de réversion.

Les droits qui lui appartenaient ou qui lui auraient appartenu passent, dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 5552-31, aux enfants qui réunissent les conditions d'âge exigées pour l'octroi d'une pension.

Le conjoint survivant remarié dont le nouveau conjoint est décédé ou qui est divorcé ou séparé de corps ou le conjoint survivant qui a cessé de vivre en état de concubinage peut, sur sa demande, recouvrer son droit à pension.

Article L5552-28

Si, au moment du décès, le marin était titulaire d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle ou aurait pu y prétendre, le conjoint survivant a droit :

1° A la réversion de la pension du marin si son mariage a été contracté deux ans au moins avant la concession de la pension de celui-ci ;

2° A la concession directe de la pension à laquelle aurait eu droit le marin si son mariage avait été contracté deux ans au moins avant la cessation des services du marin.

Si les conditions d'antériorité de mariage ne sont pas réunies, le droit à pension est reconnu lorsque un ou plusieurs enfants sont issus du mariage. Il est aussi reconnu lorsque le mariage a duré au moins quatre années mais, dans ce cas, avec une entrée en jouissance différée jusqu'à ce que le conjoint survivant ait atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat.

Article L5552-29

Le conjoint survivant de marin décédé alors qu'il réunissait une durée de services au moins égale à celle exigée pour l'attribution de la pension proportionnelle a droit, s'il ne bénéficie pas d'une pension de l'Etat ou du régime d'assurance vieillesse des marins, à une allocation annuelle

proportionnelle à la pension de réversion.

Cette allocation est supprimée en cas de remariage du conjoint survivant. Elle est rétablie si le nouveau conjoint vient à décéder sans laisser à son conjoint survivant des droits à pension ou à allocation d'un taux supérieur.

Le conjoint survivant du marin ne peut prétendre à cette allocation s'il existe un ou plusieurs orphelins ayant droit à pension au titre des mêmes services. Il recouvre ses droits à allocation quand l'enfant cesse d'avoir lui-même droit à pension.

Article L5552-30

Le conjoint survivant du marin titulaire d'une pension spéciale ou qui aurait pu y prétendre a droit, par réversion ou par concession directe, à une fraction de la pension spéciale du marin sous condition :

1° Soit qu'il obtienne du chef du marin décédé une pension de réversion servie par l'Etat ou un régime de sécurité sociale ;

2° Soit qu'il satisfasse à des conditions d'âge et d'antériorité du mariage fixées par décret en Conseil d'Etat ; toutefois, lorsque au moins un enfant est issu du mariage, aucune condition d'antériorité du mariage n'est exigée.

Sous-section 2 : Orphelins

Article L5552-31

Chaque orphelin a droit à une pension temporaire égale à une fraction 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.

Article L5552-32

Le montant total des pensions temporaires d'orphelin attribuées aux enfants en application des dispositions de l'article L. 5552-31 ne peut se cumuler avec celles des prestations familiales dont la liste est fixée par voie réglementaire. Ces prestations familiales sont déduites de la pension temporaire d'orphelin à verser aux enfants.

Article L5552-33

La pension temporaire d'orphelin est versée jusqu'à un âge, fixé par décret en Conseil d'Etat, qui varie selon que l'orphelin est ou non en apprentissage, ou poursuit ou non des études.

Cette limite d'âge est supprimée si l'orphelin est atteint d'infirmités le mettant dans l'impossibilité

absolue et définitive de subvenir à ses besoins.

Article L5552-35

Le droit à pension des enfants n'est soumis à aucune condition d'antériorité de la naissance ou de l'adoption par rapport à la date de cessation d'activité du marin.

Sous-section 3 : Concours d'ayants cause

Article L5552-36

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°.

Article L5552-37

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

Article L5552-38

Le titulaire d'une pension du régime de l'assurance vieillesse des marins est soumis, en matière de cumul, aux dispositions du titre III du livre II du code des pensions civiles et militaires de retraite. Toutefois, le marin titulaire d'une pension proportionnelle qui remplit les conditions fixées par voie réglementaire peut cumuler intégralement le montant de sa pension avec les émoluments correspondant à un nouvel emploi.

Article L5552-39

Les pensions du régime d'assurance vieillesse des marins peuvent être cumulées avec les indemnités journalières, prestations et pensions servies au titre de l'assurance accident maladie maternité invalidité dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article L5552-40

L'allocation annuelle versée au conjoint survivant non pensionné en application des dispositions de l'article L. 5552-29 peut se cumuler avec une pension du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, lorsque le marin du chef duquel le conjoint survivant a droit à l'allocation est décédé des suites de blessures reçues ou de maladies contractées au cours d'événements de guerre.

Section 8 : Dispositions diverses

Article L5552-41

Lorsque par suite du fait personnel du pensionné, la demande de liquidation ou de révision de la pension est déposée postérieurement à l'expiration de la quatrième année qui suit celle de l'entrée en jouissance normale de la pension, le titulaire ne peut prétendre qu'aux arrérages afférents à l'année au cours de laquelle la demande a été déposée et aux quatre années antérieures.

Article L5552-42

Lorsqu'un marin est disparu en mer ou a disparu de son domicile depuis plus d'un an, son conjoint et ses enfants mineurs peuvent obtenir, à titre provisoire, la liquidation des droits à pension qui leur seraient ouverts en cas de décès du marin.

Article L5552-43

Les pensions versées par le régime d'assurance vieillesse des marins ne sont saisissables ou cessibles que dans les conditions fixées à l'article L. 3252-2 du code du travail et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat en cas de créances de l'Etat, du régime d'assurance vieillesse des marins ou des créances privilégiées de l'article 2331 du code civil.

Article L5552-44

Sous réserve des dispositions des articles L. 5552-7, L. 5552-10, L. 5552-31, 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.

Article L5552-45

Quiconque a fait une fausse déclaration pour obtenir la concession ou le paiement d'une pension ou pour cumuler une rémunération avec le paiement d'une pension est puni d'un emprisonnement de cinq ans au plus et d'une amende d'un montant pouvant atteindre les arrérages d'une année, sans préjudice du remboursement des sommes indûment touchées ou de la perte de la pension en cas de fausse déclaration relative au cumul.

Chapitre III : Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins

Section 1 : Services taxables

Article L5553-1

Tous les services accomplis par des marins à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance ou des engins flottants affectés à l'exploitation des parcelles concédées sur le domaine public maritime qui sont de nature à ouvrir droit au bénéfice des pensions ou allocations servies par le régime d'assurance vieillesse des marins donnent lieu, de la part des propriétaires ou armateurs ou de la part des employeurs, à un versement calculé en fonction des salaires des marins.

Ce versement comprend :

- 1° Une contribution patronale incombant aux propriétaires, armateurs ou employeurs, dont le taux est fixé par catégories de navires définies en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et de l'activité de ces navires ;
 - 2° Les cotisations personnelles des marins, dont le montant est retenu lors du règlement des salaires.
- Le taux de ces contributions et cotisations est fixé par voie réglementaire.

Article L5553-2

Tous les services non embarqués accomplis de nature à ouvrir droit au bénéfice des pensions ou allocations servies par le régime d'assurance vieillesse des marins donnent lieu, de la part des employeurs, à un versement calculé sur les mêmes bases et comprenant les mêmes éléments que le versement prévu à l'article L. 5553-1.

Article L5553-3

Les périodes de perception d'une indemnité journalière de sécurité sociale pour accident du travail ou maladie professionnelle, accident non professionnel, maladie, maternité ou congé de paternité 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.

Article L5553-4

Les services accomplis au bénéfice de l'Etat mentionnés à l'article L. 5552-14 ainsi que les périodes mentionnées aux 8° et 11° de l'article L. 5552-16 ne donnent pas lieu à versement.

Section 2 : Assiette des cotisations et contributions

Article L5553-5

Les cotisations des marins et les contributions des armateurs sont assises sur des salaires forfaitaires correspondant aux catégories dans lesquelles sont classés les marins compte tenu des fonctions qu'ils occupent et qui sont fixées par décret.

La définition des salaires forfaitaires tient compte du salaire moyen résultant, pour ces fonctions, des dispositions réglementaires et des conventions collectives en vigueur.

En cas de modification générale des salaires dépassant un pourcentage fixé par décret par rapport aux salaires antérieurs, il est procédé à la révision du salaire forfaitaire.

Article L5553-6

Lorsque le contrat de travail de l'assuré est un contrat à temps partiel prévu par l'article L. 5544-10, le salaire forfaitaire est réduit à une fraction de son montant égale au rapport entre la durée du travail prévue au contrat et la durée légale ou, le cas échéant, conventionnelle du travail.

Par dérogation à ces dispositions, lorsque le contrat à temps partiel résulte de la transformation à la demande du salarié d'un contrat à temps complet en un contrat à temps partiel, l'assiette des cotisations et contributions peut être maintenue à la hauteur du salaire forfaitaire correspondant pour un temps complet. La part salariale de la cotisation correspondant à ce supplément d'assiette n'est pas assimilée en cas de prise en charge par l'employeur à une rémunération au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale.

L'option retenue lors du passage à temps partiel s'applique seulement tant que l'assuré exerce exclusivement cette activité et dans les mêmes conditions.

Section 3 : Exonérations et réductions

Article L5553-7

Bénéficient d'une réduction, en tout ou partie, de la contribution patronale définie par le 1° de l'article L. 5553-1, pour les personnes embarquées sur un navire battant pavillon français et affiliées au régime d'assurance vieillesse des marins, le propriétaire ou les copropriétaires d'un ou de plusieurs navires armés à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, aux cultures marines ou à la navigation côtière, à condition d'être tous embarqués sur l'un ou l'autre de ces navires.

Bénéficie du même avantage la société propriétaire du navire ou copropriétaire majoritaire du navire sur lequel sont embarqués un ou plusieurs marins détenant la totalité du capital social de cette société et en assurant en droit la direction. Les parts détenues par les ascendants, descendants ou conjoints des marins sont assimilées à celles détenues par ces derniers.

Est considéré comme marin propriétaire embarqué le marin embarqué sur un navire en copropriété avec un armement coopératif ou avec une société mentionnée à l'article 238 bis HP du code général des impôts, dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder dix ans, au terme duquel ce marin doit accéder à l'entière propriété.

Article L5553-8

L'importance de la réduction est fixée par décret en Conseil d'Etat en fonction inverse de la longueur des navires et, en ce qui concerne les pilotes, du volume annuel des navires pilotés dans chaque station à l'entrée et à la sortie.

Toutefois, pour les navires dotés d'un certificat de jauge établi selon les normes définies par la convention pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires, signée à Oslo le 10 juin 1947, et délivré avant le 1er janvier 1986, l'étendue de l'exonération reste fixée en fonction de la jauge. Elle ne peut être inférieure à celle qui résulterait de l'application, à ces navires, des dispositions du premier alinéa.

Article L5553-9

La réduction est maintenue lorsqu'un marin ouvrant droit à celle-ci interrompt la navigation :

1° Pour une période de repos dans la limite de la durée mentionnée au premier alinéa de l'article L. 5544-23 ;

2° Pour l'accomplissement d'une période de service national ou d'un stage de formation professionnelle maritime ;

3° Pour les besoins de la gestion de son entreprise, dans les conditions définies par le a du 9° de l'article L. 5552-16.

Elle est aussi maintenue lorsque le marin est contraint d'abandonner la navigation par suite d'une inaptitude définitive ou temporaire, due à une maladie ou à un accident, donnant droit aux prestations de maladie ou d'invalidité.

Article L5553-10

Les conjoints survivants et orphelins des marins propriétaires ou copropriétaires continuent à bénéficier de la réduction prévue aux articles L. 5553-7 à L. 5553-9.

Cet avantage est maintenu à l'égard des orphelins jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge limite prévu à l'article L. 5552-33.

Article L5553-11

Les entreprises d'armement maritime sont exonérées de la contribution patronale mentionnée à l'article L. 5553-1 pour les équipages et gens de mer qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de

commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale.

Article L5553-12

Les marins âgés de plus de soixante-cinq ans sont exonérés de toute cotisation personnelle au titre du régime d'assurance vieillesse des marins.

Article L5553-13

Les marins de moins de soixante-cinq ans naviguant à la pêche titulaires d'une pension versée par le régime spécial d'assurance vieillesse des marins peuvent bénéficier d'une réduction de la cotisation normalement due au régime d'assurance vieillesse des marins en souscrivant un forfait dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cette réduction, dont le montant est fixé par décret en Conseil d'Etat, est inversement proportionnelle à la durée de la navigation donnant lieu à cotisation.

Section 4 : Dispositions diverses

Article L5553-14

Les versements afférents aux services réduits ou annulés en application des dispositions de l'article L. 5552-18 restent acquis au régime d'assurance vieillesse des marins.

Article L5553-15

Les versements dus au régime d'assurance vieillesse des marins sont privilégiés dans les conditions applicables aux créances nées de l'embarquement et mentionnées à l'article L. 5544-59.

Les droits correspondant à ces versements se prescrivent par cinq ans, à dater du dernier jour de la période de référence pour le calcul de la créance.

Article L5553-16

Lorsque les armateurs ou propriétaires n'ont pas assuré leurs navires pour la totalité de la durée d'armement, le montant des cotisations et contributions dues au titre de la période pendant laquelle les navires n'ont pas été assurés est majoré de 2 %.

Chapitre IV : Prestations du régime de prévoyance des marins

Article L5554-1

Les prestations du régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Chapitre V : Cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins

Article L5555-1

Les cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Chapitre VI : Dispositions applicables au conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale des marins

Section 1 : Champ d'application

Article L5556-1

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

Article L5556-2

Le conjoint mentionné à l'article L. 5556-1 peut prétendre à une pension servie par le régime d'assurance vieillesse des marins.

Article L5556-3

L'entrée en jouissance de la pension intervient lorsque l'intéressé atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat et qu'il cesse définitivement de participer à l'exploitation de l'entreprise.

En cas de reprise de la participation de son bénéficiaire à l'exploitation de l'entreprise, la pension concédée est suspendue jusqu'à la cessation de cette participation. Cette reprise d'activité n'ouvre pas droit au bénéfice des dispositions de l'article L. 5556-2.

Article L5556-4

Pour ouvrir droit à la pension mentionnée à l'article L. 5556-2, le chef d'exploitation doit acquitter au titre de son conjoint, sur la part revenant à l'armement, une cotisation assise sur le salaire forfaitaire mentionné à l'article L. 5553-5.

Un décret détermine le taux de la cotisation, la catégorie du salaire forfaitaire d'assiette de cette cotisation, les conditions d'ouverture du droit et les modalités de calcul de la pension.

La détermination de la cotisation et de la pension à laquelle elle ouvre droit prend en compte la possibilité, par le conjoint, de concourir à l'exploitation à temps partiel.

Article L5556-5

La pension est, le cas échéant, assortie de la bonification pour enfants prévue à l'article L. 5552-22. Elle peut être reversée aux ayants droit survivants dans les conditions fixées aux articles L. 5552-27 à L. 5552-40.

Article L5556-6

Le conjoint collaborateur a la faculté de valider, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, des périodes de participation à l'activité de l'entreprise ou de l'exploitation antérieures :

1° Au 20 novembre 1997 pour la pêche et les cultures marines, dans la limite de huit années ;

2° Au 4 août 2005, pour le commerce et la plaisance professionnelle, dans la limite de six années, à condition que la demande soit déposée avant le 31 décembre 2020.

Sous-section 2 : Pension partagée

Article L5556-7

Le conjoint d'un propriétaire embarqué seul à bord de son navire a la faculté, sur sa demande, de partager les versements au régime, en cotisations et contributions, de ce propriétaire et de partager la pension acquise par ce dernier, pour les périodes à versements communs.

Cette option ne peut être cumulée avec le régime de la pension en nom propre prévu à l'article L. 5556-2.

Article L5556-8

Les modalités d'exercice de la faculté offerte par les dispositions de l'article L. 5556-7 et la répartition, entre le propriétaire embarqué et son conjoint, de la pension correspondant aux périodes de versements communs des cotisations et contributions sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 3 : Allocation de remplacement

Article L5556-9

La conjointe qui n'a pas opté pour le partage des cotisations, contributions et pensions prévu à l'article L. 5556-8 bénéficie de la couverture partielle des frais exposés pour assurer son remplacement dans les travaux de l'entreprise, lorsqu'elle est empêchée d'accomplir ces travaux en raison de la maternité ou de l'arrivée à son foyer d'un enfant confié en vue de son adoption par un service d'aide sociale à l'enfance ou par un organisme autorisé pour l'adoption.

Cette prestation, à la charge du régime spécial de sécurité sociale des marins, est financée par la cotisation mentionnée à l'article L. 5556-4.

Les conditions d'application du présent article, notamment la ou les périodes de remplacement ouvrant droit au bénéfice de l'allocation ainsi que la durée maximale d'attribution de cet avantage sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. En cas d'adoption, la ou les périodes de remplacement se situent nécessairement après l'arrivée de l'enfant au foyer et la durée maximale d'attribution de la prestation est égale à la moitié de celle qui est prévue en cas de maternité.

Article L5556-10

Le père, conjoint collaborateur qui n'a pas opté pour le partage des cotisations, contributions et pensions prévu à l'article L. 5556-7 bénéficie, sur sa demande, à l'occasion de la naissance ou de l'arrivée au foyer d'un enfant, de la couverture partielle des frais exposés pour assurer son remplacement dans les travaux de l'entreprise qu'il effectue habituellement.

Le montant de cette prestation est identique à celle allouée à la conjointe participante mentionnée au premier alinéa de l'article L. 5556-9. Les conditions et la durée d'attribution de cette prestation sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5556-11

L'allocation de remplacement définie à la présente section est cumulable avec le complément de libre choix d'activité prévu au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code.

Elle n'est pas cumulable avec l'allocation journalière de présence parentale prévue à l'article L. 544-1 du même code.

Chapitre VII : Dispositions diverses

TITRE VI : LES CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL

Chapitre Ier : Champ d'application

Article 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.

Article 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

Article L5562-1

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.

Article L5562-2

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.

Article L5562-3

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

Article L5563-1

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.

Article L5563-2

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

Article L5564-1

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

Article L5565-1

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.

Article L5565-2

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

Article L5566-1

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 €.

Article L5566-2

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

Article L5571-1

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.

Article L5571-2

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.

Article L5571-3

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.

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE VI : REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION

Chapitre Ier : Navires

Article L5611-1

Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.

Article L5611-2

Peuvent être immatriculés au registre international français :

- 1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;
- 2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

Article L5611-3

Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :

- 1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;
- 2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;
- 3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;
- 4° Les navires de pêche professionnelle.

Article L5611-4

Les 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

Article L5612-1

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.

Article L5612-2

Toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français est soumise à l'ensemble des dispositions relatives à la discipline à bord et à la police intérieure du navire prévues par le titre III du livre V de la présente partie.

Article L5612-3

A bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif 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.

Article L5612-4

Chaque armateur participe à l'embarquement des élèves des établissements français d'enseignement maritime.

Les modalités d'application du présent article pour les navires immatriculés au registre international français sont fixées par voie réglementaire et portent notamment sur :

la programmation des embarquements des élèves officiers en formation ;

les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

Article L5612-5

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

Article L5612-6

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

Article L5621-1

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.

Article L5621-3

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où 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.

Article L5621-4

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.

Article L5621-5

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

Article L5621-6

Les personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français ne peuvent être âgées de moins de dix-huit ans.

Toutefois, les jeunes âgés de seize à dix-huit ans peuvent être employés à bord dans le cadre d'une formation professionnelle, selon des modalités fixées par voie réglementaire.

Article L5621-7

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.

Article L5621-8

Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France.

Article L5621-9

Durant la première période d'emploi 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.

Article L5621-12

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

Article L5621-13

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.

Article L5621-14

Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois.

Il n'est pas applicable en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde du salarié ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.

Article L5621-15

Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire.

Elles ne sont pas dues au 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

Article L5621-16

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.

Article L5621-17

En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et 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

Article L5621-18

En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions du présent chapitre, l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le 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

Article L5622-1

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

Article L5622-2

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.

Article L5622-3

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

Article L5622-4

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

Article L5623-1

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.

Article L5623-2

Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est considérée comme une heure supplémentaire.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.

Article L5623-3

Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port.

Article L5623-4

Un registre, tenu à jour à bord du navire, mentionne les heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer.

Sous-section 2 : Repos et jours fériés

Article L5623-5

Les durées minimales de repos sont déterminées dans les conditions suivantes :

1° Les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de sept jours ;

2° Le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une d'entre elles ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.

Article L5623-6

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.

Article L5623-7

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

Article L5623-8

La durée des congés payés des gens de mer est de trois jours par mois de travail effectif.

Section 2 : Le salaire

Article L5623-9

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.

Article L5623-10

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.

Article L5623-11

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

Article L5631-1

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.

Article L5631-2

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.

Article L5631-3

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.

Article L5631-4

Pour l'application des articles L. 5631-1 et L. 5631-3, la protection sociale comprend :

1° La prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, à laquelle s'ajoute :

- a) En cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de cent vingt jours ;
- b) En cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;

2° Le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire :

- a) Au conjoint du 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

Article L5641-1

L'autorité chargée de l'inspection du travail maritime assure l'inspection du travail sur les navires immatriculés au registre international français.

Ses agents contrôlent les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constatent les infractions aux dispositions du titre IV du livre V et du titre II du présent livre et aux textes pris pour leur application.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles les inspecteurs et contrôleurs du travail interviennent.

Chapitre II : Sanctions pénales

Article L5642-1

Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à 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.

Article L5642-2

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait, pour tout capitaine, de rompre son engagement et

quitter le navire avant d'avoir été remplacé.

PARTIE LEGISLATIVE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Article L5700-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres Ier et II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie sont applicables à la présente partie.

TITRE IER : GUADELOUPE, GUYANE, MARTINIQUE ET LA REUNION

Chapitre Ier : Le navire

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5712-1

Pour l'application de l'article L. 5222-1, en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer. A La Réunion, elles sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien.

Article L5712-2

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer". A La Réunion, ces mêmes mots sont remplacés par les mots : "directeur de la mer sud océan Indien".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5713-1

En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion, les ports relevant de l'Etat auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.

Article L5713-1-1

Pour son application aux ports relevant de l'Etat mentionnés à l'article L. 5713-1, le chapitre II du titre Ier du livre III de la présente partie fait l'objet des adaptations suivantes :

1° L'article L. 5312-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :

" 9° S'il y a lieu, l'acquisition et l'exploitation des outillages. ” ;

2° Au début du premier alinéa de l'article L. 5312-3, les mots : " Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages, ” sont supprimés ;

3° L'article L. 5312-4 n'est pas applicable ;

4° L'article L. 5312-7 est ainsi rédigé :

" Art. L. 5312-7. # Le conseil de surveillance est composé de :

" a) Quatre représentants de l'Etat ;

" b) Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Martinique et à La Réunion et cinq représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements en Guyane et en Guadeloupe. En Guadeloupe et à La Réunion, sont membres du conseil de surveillance au moins un représentant de la région et un représentant du département, en Guyane, deux représentants de l'assemblée de Guyane et, en Martinique, deux représentants de l'assemblée de Martinique ;

" c) Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

" d) Six personnalités qualifiées en Martinique et à La Réunion et cinq personnalités qualifiées en Guyane et en Guadeloupe, nommées par l'autorité compétente de l'Etat après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements dont une partie du territoire est située dans la circonscription du port, parmi lesquelles trois représentants élus de la chambre de commerce et d'industrie territorialement compétente 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. ” ;

5° L'article L. 5312-11 est complété par une phrase ainsi rédigée :

" Le conseil de développement comprend au moins un représentant des consommateurs. ” ;

6° L'article L. 5312-17 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : " ou à un port non autonome relevant de l'Etat ” ;

b) Au 1°, après les mots : " Le conseil d'administration ”, sont insérés les mots : " ou le conseil portuaire ”.

Article L5713-1-2

Il est institué entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique 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.

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 de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique, ou leurs groupements,

responsables de la gestion d'un port maritime, 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 déterminées par décret.

Article L5713-2

Les conditions et modalités d'adaptation en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion des dispositions du chapitre III du titre Ier du livre III de la présente partie sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5713-3

Les conditions d'application du chapitre III et de la section première du chapitre IV du titre IV du livre III de la présente partie en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion sont fixées par voie réglementaire.

Article L5713-4

Pour l'application de l'article L. 5336-6 en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique, les mots : " au directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " au directeur de la mer ". A La Réunion, ils sont remplacés par les mots : " directeur de la mer Sud océan Indien ".

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5714-1

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

Article L5714-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin et entre les ports des départements d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5715-1

Pour l'application des dispositions de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé dans un département d'outre-mer, les ports de ce département sont regardés comme des ports métropolitains.

Article L5715-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin dans les départements d'outre-mer.

Article L5715-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 dans les départements d'outre-mer, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire du département d'outre-mer ".

Article L5715-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Article L5715-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

Article L5715-6

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises des départements d'outre-mer employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des marins des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

Article L5715-7

I. # Les marins propriétaires embarqués dans un département d'outre-mer et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités dans les départements d'outre-mer bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. # Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé dans un département d'outre-mer et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

Article L5715-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire d'un département d'outre-mer ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendants pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

Article L5715-10

Pour l'application dans les départements d'outre-mer des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites qu'il fixe ".

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre Ier : Le navire

Article L5721-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier ne sont pas applicables à Mayotte.

Article L5721-2

Pour l'application du II de l'article L. 5123-2 à Mayotte, les mots : " 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 " sont supprimés.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5722-1

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien.

Article L5722-2

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Mayotte, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " directeur de la mer sud océan Indien ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5723-1

Les dispositions des articles L. 5314-3, L. 5341-7 à L. 5341-10, L. 5343-1 à L. 5343-23, L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-3 en ce qui concerne le réseau ferré national et L. 5351-4 ne sont pas applicables à Mayotte.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5724-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV ne sont pas applicables à Mayotte.

Article L5724-2

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5725-1

Les articles L. 5541-1 à L. 5542-17, L. 5542-18-1, L. 5542-21, L. 5542-22 à L. 5542-38, L.

5542-39-1 à L. 5542-55, L. 5543-1 à L. 5543-5, L. 5544-1 à L. 5544-60, L. 5544-62, L. 5544-63, L. 5545-1 à L. 5545-9 et L. 5545-11 à L. 5546-1, L. 5546-1-6, L. 5546-2 à L. 5548-4 et L. 5549-2 à L. 5549-6 ainsi que les titres V et VI du livre V de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte. Les titres Ier et III du même livre V, ainsi que les articles L. 5521-4, L. 5542-18 à L. 5542-20, L. 5542-21-1, L. 5542-39, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9 applicables aux marins à Mayotte, sont également applicables aux gens de mer autres que marins.

Article L5725-2

Pour son application à Mayotte, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé à Mayotte puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

Article L5725-2-2

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 5336-6, les mots : " au directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " au directeur de la mer Sud océan Indien ".

Article L5725-3

Les missions du service de santé au travail définies par le titre IV du livre II du code du travail applicable à Mayotte sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L5725-4

Pour l'application de l'article L. 5542-18 à Mayotte, à la fin du quatrième alinéa, les mots : " mentionné au III de l'article L. 5542-3 " sont remplacés par les mots : " à la part " et, au début du dernier alinéa, les mots : " Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, " sont supprimés.

Article L5725-5

Pour l'application à Mayotte de l'article L. 5546-1-9 :

1° Au I :

a) A la fin du premier alinéa, les mots : " ou une entreprise de travail maritime mentionnée à l'article L. 5546-1-6 " sont supprimés ;

b) A la fin du 1°, les mots : " ou être agréé en application de l'article L. 5546-1-6 " sont supprimés ;

c) Le 6° est supprimé ;

2° A la fin du II, les mots : " des peines prévues à l'article L. 5324-1 du code du travail " sont remplacés par les mots : " d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3 750 € ".

TITRE III : SAINT BARTHELEMY

Chapitre Ier : Le navire

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5732-1

Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer en Guadeloupe.

Article L5732-2

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Barthélemy, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " directeur de la mer en Guadeloupe ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5733-1

Les dispositions suivantes du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy :

1° Le titre Ier, à l'exception des articles L. 5313-11 et L. 5313-12 ;

2° Le titre II ;

3° Au titre III, les articles L. 5331-13 à L. 5331-16, L. 5334-12 et L. 5334-13, L. 5335-2 à L. 5335-4, L. 5336-12 à L. 5336-14, les 2°, 3° et 6° de l'article L. 5337-2 ;

4° Le titre V.

Article L5733-2

Pour son application à Saint-Barthélemy, le deuxième alinéa de l'article L. 5331-2 est ainsi rédigé :
" Les règlements généraux de police maritime à Saint-Barthélemy sont établis par arrêté de l'autorité administrative. "

Article L5733-2-1

Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 5336-6, les mots : " au directeur interrégional

de la mer ” sont remplacés par les mots : " au directeur de la mer en Guadeloupe ”.

Article L5733-3

Pour l'application à Saint-Barthélemy du 1° de l'article L. 5337-4, les mots : " par l'article L. 5335-3 " sont remplacés par les mots : " par les dispositions applicables localement ".

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5734-1

Les dispositions de l'article L. 5421-13 et du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article L5734-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Barthélemy et entre les ports de Saint-Barthélemy et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5735-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Barthélemy, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

Article L5735-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Barthélemy.

Article L5735-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Barthélemy, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Barthélemy ".

Article L5735-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Barthélemy peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Article L5735-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

Article L5735-6

A Saint-Barthélemy, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

Article L5735-7

I. # Les marins propriétaires embarqués à Saint-Barthélemy et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Barthélemy bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. # Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Barthélemy et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

Article L5735-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Barthélemy ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

Article L5735-10

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites qu'il fixe ".

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre Ier : Le navire

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5742-1

Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer en Guadeloupe.

Article L5742-2

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Martin, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " directeur de la mer en Guadeloupe ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5743-1

Les dispositions suivantes du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin :

1° Le titre Ier, à l'exception des articles L. 5313-11 et L. 5313-12 ;

2° Le titre II ;

3° Au titre III, les articles L. 5331-13 à L. 5331-16, L. 5334-12 et L. 5334-13, L. 5335-2 à L. 5335-4, L. 5336-12 à L. 5336-14, les 2°, 3° et 6° de l'article L. 5337-2 ;

4° Le titre V.

Article L5743-2

Pour son application à Saint-Martin, le deuxième alinéa de l'article L. 5331-2 est ainsi rédigé :
" Les règlements généraux de police maritime à Saint-Martin sont établis par arrêté de l'autorité administrative. "

Article L5743-2-1

Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 5336-6, les mots : "au directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "au directeur de la mer en Guadeloupe".

Article L5743-3

Pour l'application à Saint-Martin du 1° de l'article L. 5337-4, les mots : " par l'article L. 5335-3 " sont remplacés par les mots : " par les dispositions applicables localement ".

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5744-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Article L5744-2

Les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer, de Saint-Martin et entre les ports de Saint-Martin et ceux de la France métropolitaine sont fixées par l'article 258 du code des douanes.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5745-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Martin, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

Article L5745-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Martin.

Article L5745-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Martin, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Martin " .

Article L5745-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Martin peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Article L5745-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

Article L5745-6

A Saint-Martin, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

Article L5745-7

I. # Les marins propriétaires embarqués à Saint-Martin et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Martin bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. # Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Martin et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

Article L5745-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Martin ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et

travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

Article L5745-10

Pour l'application à Saint-Martin des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : " au 4° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code " sont remplacés par les mots : " à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 755-33 de ce code ".

TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre Ier : Le navire

Article L5751-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L5751-2

Pour l'application du II de l'article L. 5123-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " 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 " sont supprimés.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5752-1

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer.

Article L5752-2

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5753-1

A Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports relevant de l'Etat auxquels s'applique le livre III de la présente partie figurent sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat.

Article L5753-2

Les dispositions des articles L. 5314-3, L. 5334-6-1 à L. 5334-6-3, L. 5343-1 à L. 5343-23 et L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-4 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L5753-3

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5336-6, les mots : " au directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " au directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer ".

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5754-1

Les dispositions de l'article L. 5421-13 et du chapitre Ier du titre III du livre IV ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5755-1

Pour l'application de l'article L. 5542-24 au marin embarqué sur un navire armé à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports de cette collectivité sont regardés comme des ports métropolitains.

Article L5755-2

La limite d'âge supérieure mentionnée à l'article L. 6222-1 du code du travail est portée à trente ans pour l'apprentissage de la profession de marin à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L5755-3

Pour l'application du 2° de l'article L. 5552-16 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " du territoire métropolitain " sont remplacés par les mots : " du territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon ".

Article L5755-4

Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Article L5755-5

En cas d'option pour la réduction mentionnée à l'article L. 5715-4, les droits du marin aux pensions et allocations prévues au chapitre II et aux prestations prévues au chapitre IV du titre V du livre V de la présente partie, acquis à partir de la date d'effet de l'option, font l'objet de la même réduction que celle appliquée aux contributions et cotisations.

Article L5755-6

A Saint-Pierre-et-Miquelon, un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application aux entreprises employant des salariés relevant du régime de sécurité sociale des marins des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-1 du code de la sécurité sociale.

Article L5755-7

I. # Les marins propriétaires embarqués à Saint-Pierre-et-Miquelon et, sans préjudice des dispositions de l'article L. 752-3-1 du code de la sécurité sociale, les marins-pêcheurs exerçant leurs activités à Saint-Pierre-et-Miquelon bénéficient, dans les limites prévues aux articles L. 756-4 et L. 756-5 du même code, d'une réduction de moitié du montant des cotisations et contributions d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse ; cette réduction est appliquée par les organismes dont ils relèvent.

II. # Les marins devenant propriétaires embarqués d'un navire immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon et assurant en droit la direction de l'entreprise qu'ils créent ou qu'ils reprennent sont exonérés des cotisations et contributions les concernant pour une période de vingt-quatre mois à compter de la date de cette création ou de cette reprise.

Article L5755-8

Dès lors que l'état de catastrophe naturelle est reconnu sur le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon ou sur une portion de ce territoire, par arrêté constatant notamment l'effet destructeur du choc mécanique d'une houle cyclonique, les marins-pêcheurs propriétaires embarqués ayant subi un préjudice matériel découlant de cette catastrophe naturelle peuvent bénéficier d'une exonération égale à 100 % des cotisations d'allocations familiales, d'assurance maladie et d'assurance vieillesse des employeurs et travailleurs indépendant pendant les six mois suivant la catastrophe naturelle.

Article L5755-10

A Saint-Pierre-et-Miquelon, les différends auxquels donnent lieu l'application du régime de prévoyance sociale mentionné à l'article L. 5554-1 sont portés devant le juge judiciaire.

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Article L5760-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5761-1

Le livre Ier est applicable en Nouvelle-Calédonie, à l'exception du chapitre II du titre Ier et du chapitre III du titre II.

Le titre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer.

Article L5761-2

Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Nouvelle-Calédonie, les mots : " l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 " sont remplacés par les mots : " l'autorité portuaire compétente ".

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5762-1

Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 et de la section 3 du chapitre II du titre IV sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999.

Article L5762-1-1

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes.

Article L5762-2

Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 en Nouvelle-Calédonie les mots : " et les agents du 3° de l'article L. 5336-5 " sont remplacés par les mots : " et les agents chargés de la constatation des infractions à la police de la signalisation maritime ".

Article L5762-3

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " chef du service des affaires maritimes ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5763-1

Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8, L. 5336-10 et L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : " mentionnés à l'article L. 5336-3 " sont supprimés.

L'article L. 5342-3 s'applique dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5764-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles de l'article L. 5421-13 et du chapitre V du titre II et du chapitre Ier du titre III sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5765-1

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-1, L. 5514-2, L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-2 à L. 5522-4, à l'exception du II de l'article L. 5522-3, L. 5523-1 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-2, L. 5533-4, L. 5542-21-1, L. 5544-14, L. 5545-3-1, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables en Nouvelle-Calédonie en tant qu'ils concernent les compétences exercées par l'Etat.

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-1, L. 5514-2, L. 5521-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-2, L. 5533-4, L. 5544-14, L. 5545-3-1 et L. 5571-1 à L. 5571-3, applicables aux marins, sont également applicables aux gens de mer autres que marins.

Article L5765-1-1

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du II de l'article L. 5514-1, les mots : " mettant en œuvre " sont remplacés par les mots : " applicables en Nouvelle-Calédonie et équivalentes à celles prévues par ".

Article L5765-2

Pour l'application du II de l'article L. 5521-2 en Nouvelle-Calédonie, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

Article L5765-3

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, l'article L. 5524-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 5524-1.-Le ministre chargé des gens de mer peut, pour faute grave mettant en cause la sécurité du navire ou de sa navigation ainsi que pour une condamnation devenue définitive relative à une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin breveté ou certifié, diplômé ou certifié, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire. "

Article L5765-4

A la demande du Congrès de la Nouvelle-Calédonie, une convention entre l'Etablissement national

des invalides de la marine (ENIM) et l'organisme chargé de la gestion de la sécurité sociale en Nouvelle-Calédonie fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession en Nouvelle-Calédonie.

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Article L5770-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5771-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier sont applicables en Polynésie française, ainsi que celles des chapitres Ier et II du titre III lorsque l'événement de mer se produit en dehors des eaux maritimes intérieures de la Polynésie française, et celles des chapitres Ier et II du titre IV.

Les dispositions de l'article L. 5113-1 sont applicables en Polynésie française, sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers.

Article L5771-2

Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Polynésie française, les mots : " l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 " sont remplacés par les mots : " l'autorité portuaire compétente ".

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5772-1

Les dispositions du livre II à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1, de la section 3 du chapitre II du titre IV et du titre VII, sont applicables en Polynésie française sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport des passagers.

Article L5772-1-1

Pour l'application en Polynésie française de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes.

Article L5772-3

Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 en Polynésie française, les mots : " et les agents du 3° de l'article L. 5336-5 " sont remplacés par les mots : " et les agents chargés de la constatation des infractions à la police de la signalisation maritime ".

Article L5772-4

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Polynésie française, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " chef du service des affaires maritimes ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5773-1

Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables en Polynésie française.

Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : " mentionnés à l'article L. 5336-3 " sont supprimés.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5774-1

Le chapitre IV du titre III et le titre IV du livre IV sont applicables en Polynésie française.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5775-1

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-2, L. 5522-3 à l'exception du II, L. 5522-4, L. 5523-2 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-2, L. 5533-4, L. 5542-21-1, L. 5544-14, L. 5545-3-1, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables en Polynésie française, compte tenu, le cas échéant, de l'association de la Polynésie française à l'exercice des compétences de l'Etat en matière de police de la circulation maritime dans les eaux intérieures,

prévue à l'article 34 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5521-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-2, L. 5533-4, L. 5544-14, L. 5545-3-1 et L. 5571-1 à L. 5571-3, applicables aux marins, sont également applicables aux gens de mer autres que marins.

Article L5775-2

Pour l'application du II de l'article L. 5521-2 en Polynésie française, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

Article L5775-3

Pour son application en Polynésie française, l'article L. 5524-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 5524-1.-Le ministre chargé des gens de mer peut, pour faute grave mettant en cause la sécurité du navire ou de sa navigation ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, prononcer contre tout marin breveté ou certifié, diplômé ou certifié, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme ou certificat dont ce dernier est titulaire. "

Article L5775-4

A la demande de l'assemblée de la Polynésie française, une convention entre l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et l'organisme chargé de la gestion de la sécurité sociale en Polynésie française fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession en Polynésie française.

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Article L5780-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5781-1

Les dispositions du livre Ier, à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Article L5781-2

Pour l'application du II de l'article L. 5123-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : " 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 " sont supprimés.

Article L5781-3

Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 à Wallis-et-Futuna, les mots : " l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 " sont remplacés par les mots : " l'autorité portuaire compétente ”.

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5782-1

Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 et de la section 3 du chapitre II du titre IV sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Article L5782-2

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes.

Article L5782-3

Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : " et les agents du 3° de l'article L. 5336-5 " sont remplacés par les mots : " et les agents chargés de la constatation des infractions à la police de la signalisation maritime ".

Article L5782-4

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : " directeur interrégional de la mer ” sont remplacés par les mots : " chef du service des affaires maritimes ”.

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5783-1

Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables à

Wallis-et-Futuna.

Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : " mentionnés à l'article L. 5336-3 " sont supprimés.

L'article L. 5342-3 s'applique dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5784-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles de l'article L. 5421-13 et du chapitre Ier du titre III sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5785-1

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-1, L. 5514-2, L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-1 à L. 5522-4 à l'exception du II de l'article L. 5522-3, L. 5523-1 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-9-1, L. 5545-10, L. 5545-13, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-9, L. 5546-3, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-1, L. 5514-2, L. 5521-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-10, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-9 et L. 5571-1 à L. 5571-3 applicables aux marins, sont également applicables aux gens de mer autres que marins.

Article L5785-1-1

Pour l'application à Wallis-et-Futuna du II de l'article L. 5514-1, les mots : " mettant en œuvre " sont remplacés par les mots : " applicables à Wallis-et-Futuna et équivalentes à celles prévues par ".

Article L5785-2

Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé à Wallis-et-Futuna puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

" Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

Article L5785-3

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 5542-18 :

1° A la fin du premier alinéa, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement " ;

2° A la fin du quatrième alinéa, les mots : " mentionné au III de l'article L. 5542-3" sont remplacés par les mots : " à la part ".

Article L5785-4

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire immatriculé à Wallis-et-Futuna.

Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité administrative lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des navires de pêche côtière, sous réserve de la présentation du certificat médical prévu au deuxième alinéa et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un intérêt commercial.

Article L5785-5

Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article L. 5545-13 est ainsi rédigé :

" Art. L. 5545-13. # Les missions du service de santé au travail définies par le chapitre II du titre VI de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer applicables localement sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat. "

Article L5785-5-1

I. # Pour son application à Wallis-et-Futuna, l'article L. 5546-1-6 est ainsi rédigé :

" Art. L. 5546-1-6. # Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire, 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 à Wallis-et-Futuna sont soumises aux dispositions de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la présente partie et font l'objet d'un agrément par l'autorité administrative. Elles ne sont autorisées à mettre à disposition des

gens de mer qu'à bord des navires de plus de 500 effectuant des voyages internationaux immatriculés à Wallis-et-Futuna, au registre international français ou de navires battant pavillon autre que français. "

II. # Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 5546-1-9 :

1° Le 6° du I est supprimé ;

2° A la fin du II, les mots : " des peines prévues à l'article L. 5324-1 du code du travail " sont remplacés par les mots : " d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3 750 € ".

Article L5785-6

Une convention entre Wallis-et-Futuna et l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) fixe, en tant que de besoin, le régime de protection sociale des gens de mer exerçant leur profession sur un navire immatriculé dans le territoire.

Article L5785-7

Sont immatriculés à Wallis-et-Futuna les navires exploités dans un port situé à Wallis-et-Futuna que le navire touche au moins une fois par semestre et où l'armement a son siège ou une agence. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article.

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

Article L5790-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre Ier : Le navire

Article L5791-1

Les dispositions du livre Ier à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Article L5791-2

Pour l'application du II de l'article L. 5123-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " 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 " sont supprimés.

Article L5791-3

Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 " sont remplacés par les mots : " l'autorité portuaire compétente ".

Chapitre II : Navigation maritime

Article L5792-1

Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 et de la section 3 du chapitre II du titre IV sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Article L5792-2

Pour l'application aux Terres australes et antarctiques françaises de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien.

Article L5792-3

Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " et les agents du 3° de l'article L. 5336-5 " sont remplacés par les mots : " et les agents chargés de la constatation des infractions à la police de la signalisation maritime ".

Article L5792-4

Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " directeur interrégional de la mer " sont remplacés par les mots : " directeur de la mer sud océan Indien ".

Chapitre III : Les ports maritimes

Article L5793-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

L'article L. 5342-3 s'applique dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

Chapitre IV : Le transport maritime

Article L5794-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles de l'article L. 5421-13 et des chapitres Ier, II et III du titre III sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre V : Les gens de mer

Article L5795-1

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-3, L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-1 à L. 5522-4 à l'exception du II de l'article L. 5522-3, L. 5523-1 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-9-1, L. 5545-10, L. 5545-13, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9, L. 5546-3, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-3, L. 5521-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-10, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9 et L. 5571-1 à L. 5571-3 applicables aux marins sont également applicables aux gens de mer autres que marins.

Article L5795-2

Les dispositions du titre V du livre V de la partie V, ainsi que les dispositions du code du travail et du code de la sécurité sociale qu'ils citent, sont applicables aux marins français embarqués sur des navires battant pavillon français immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises ainsi qu'à leurs employeurs.

Les taux des contributions patronales et des cotisations personnelles dues au titre des services accomplis à bord des navires visés à l'alinéa ci-dessus sont fixés par voie réglementaire.

Les taux de calcul des contributions patronales peuvent être modulés en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et du trafic desdits navires, pour une partie de l'équipage qui ne peut excéder un pourcentage fixé par voie réglementaire.

Article L5795-2-1

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du I de l'article L. 5514-3, les mots : " mettant en œuvre " sont remplacés par les mots : " applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises et équivalentes à celles prévues par ".

Article L5795-3

Pour son application aux Terres australes et antarctiques françaises, l'article L. 5522-1 est ainsi rédigé :

" Art.L. 5522-1.-Pour qu'un navire immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises puisse battre pavillon français, l'équipage doit comporter une proportion minimale de ressortissants français, fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé des gens de mer.

" Cette proportion est fixée en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.

" Un accord entre le chef d'entreprise et les organisations sociales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée au premier alinéa.

" Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français. "

Article L5795-4

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises de l'article L. 5542-18 :

1° A la fin du premier alinéa, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement " ;

2° A la fin du quatrième alinéa, les mots : " mentionné au III de l'article L. 5542-3" sont remplacés par les mots : " à la part ".

Article L5795-5

Aucun marin de moins de seize ans révolus ne peut être embarqué à titre professionnel sur un navire immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article L5795-6

Pour son application dans les Terres australes et antarctiques françaises, l'article L. 5545-13 est ainsi rédigé :

" Art. L. 5545-13. # Les missions du service de santé au travail définies par le chapitre II du titre VI de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer applicables localement sont assurées par le service de santé des gens de mer dans des conditions et selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat. "

Article L5795-6-1

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises de l'article L. 5546-1-9 :

1° Au I :

a) A la fin du premier alinéa, les mots : " ou une entreprise de travail maritime mentionnée à l'article L. 5546-1-6 " sont supprimés ;

b) A la fin du 1°, les mots : " ou être agréé en application de l'article L. 5546-1-6 " sont supprimés ;

c) Le 6° est supprimé ;

2° A la fin du II, les mots : " des peines prévues à l'article L. 5324-1 du code du travail " sont remplacés par les mots : " d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3 750 € ".

Article L5795-7

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du 1° de l'article L. 5553-9, les mots : " mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5544-23 " sont remplacés par les mots : " du congé payé calculé selon des dispositions légales ou conventionnelles applicables localement ".

Article L5795-8

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du 2° de l'article L. 5552-16, il est ajouté, après les mots : " hors du territoire métropolitain ", les mots : " ou d'un département d'outre-mer ".

Article L5795-9

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises :

1° du c du 8° de l'article L. 5552-16, après les mots : " qui renoncent à titre définitif à exercer toute activité de pêche professionnelle, " sont ajoutés les mots : " financée par le fonds national d'aide à la préretraite à la pêche, " ;

2° du d du 8° de l'article L. 5552-16, les mots : " exposés à l'amiante " sont remplacés par les mots : " lorsqu'ils sont ou ont été exposés à l'amiante ".

Article L5795-11

Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, au registre des Terres australes et antarctiques françaises :

1° Les navires de pêche exploitant les ressources halieutiques de la zone économique exclusive des Terres australes et antarctiques françaises ;

2° Les navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

A compter du 5 mai 2007, les navires de commerce ne peuvent pas être immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises.

A compter de la date mentionnée à l'alinéa précédent, les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres

hors tout, encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises, sont immatriculés au registre international français.

Article L5795-12

Les marins embarqués sur les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises sont soumis à la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer et aux conventions internationales du travail applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article L5795-13

Le contrôle de l'application de la législation du travail et des conventions et accords collectifs de travail applicables à bord des navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises est exercé par les agents du service d'inspection du travail placé sous l'autorité du ministre chargé du travail.

Article L5795-14

Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5548-3 sont habilités à constater les infractions aux régimes de travail applicables aux personnels embarqués sur les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d'un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE IER : L'AERONEF

Article L6100-1

Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Seules les dispositions du titre III du livre Ier de la présente partie relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, sont applicables aux aéronefs militaires, et aux aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public.

TITRE IER : IDENTIFICATION DE L'AERONEF

Chapitre unique

Article L6111-1

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article L6111-2

Un registre d'immatriculation est tenu par l'autorité administrative.

L'aéronef immatriculé au registre français d'immatriculation a la nationalité française. Il porte le signe apparent de cette nationalité. Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Article L6111-3

Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il remplit l'une des conditions suivantes :

1° Il appartient à une personne physique française ou ressortissante d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

2° Il appartient à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat

membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

3° Il est exploité par un transporteur aérien dont la licence d'exploitation a été délivrée par l'autorité administrative française.

Les conditions d'application du présent article et les conditions dans lesquelles l'autorité administrative peut, par dérogation, immatriculer des aéronefs ne remplissant pas ces conditions, mais exploités en France ou en attente de certification dans le pays de leur exploitant, sont fixées par arrêté ministériel.

Les aéronefs immatriculés en France à titre dérogatoire avant le 1er décembre 2010 conservent le bénéfice de cette dérogation.

Article L6111-4

Un aéronef immatriculé au registre français d'immatriculation perd la nationalité française si les conditions prévues par l'article L. 6111-3 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article L6111-5

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre français qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article L6111-6

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

TITRE II : REGIME DE PROPRIETE

Chapitre Ier : Titres de propriété

Article L6121-1

L'inscription au registre français d'immatriculation vaut titre de propriété. Le registre est public.

Article L6121-2

L'aéronef constitue un bien meuble pour l'application des règles fixées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre français d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété sont inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

Chapitre II : Hypothèques et privilèges

Section 1 : Hypothèques

Article L6122-1

L'aéronef inscrit au registre français d'immatriculation est susceptible d'hypothèque. Il ne peut être grevé que d'hypothèque conventionnelle.

Article L6122-2

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il mentionne chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit de l'hypothécaire.

Article L6122-3

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, cellule, moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article L6122-4

L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par voie réglementaire.

Article L6122-5

Une hypothèque peut être constituée sur un aéronef en construction s'il a été préalablement déclaré à l'autorité administrative chargée de la tenue du registre français d'immatriculation.

Article L6122-6

L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange définies par voie réglementaire et correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que ces pièces soient individualisées.

Lorsque ces pièces sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles sont immédiatement remplacées.

Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article L6122-7

Une publicité appropriée, effectuée sur les lieux où sont entreposées les pièces de rechange, avertit les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées.

Elle comprend, le cas échéant, un inventaire indiquant la nature et le nombre des pièces de rechange hypothéquées.

Article L6122-8

Toute hypothèque est inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement fait l'objet d'une mention au registre.

Article L6122-9

En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur. Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur cet état.

Article L6122-10

S'il y a plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant l'heure de leur inscription.

Article L6122-11

L'hypothèque est valable dix ans à compter du jour de son inscription. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article L6122-12

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article L6122-13

L'inscription hypothécaire est radiée au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article L6122-14

Sauf le cas de vente forcée, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

Article L6122-15

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur l'aéronef suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles L. 6122-16 et L. 6122-19.

Section 2 : Privilèges

Article L6122-16

Sont seules privilégiées sur un aéronef, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
- 2° Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- 3° Les frais indispensables engagés pour sa conservation.

Article L6122-17

Les privilèges mentionnés à l'article L. 6122-16 portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article L. 6122-9. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins qu'auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent indépendamment des modalités normales d'extinction des privilèges :

- 1° Par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret en Conseil d'Etat ;

2° En cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession, sauf si, avant l'expiration de ce délai, le créancier a notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article L6122-18

Les créances mentionnées à l'article L. 6122-16 sont privilégiées dans l'ordre où elles sont énumérées par cet article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et sont payées, en cas d'insuffisance, en proportion de leur montant.

Toutefois, les créances mentionnées aux 2° et 3° de l'article L. 6122-16 sont payées dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Article L6122-19

Les privilèges autres que ceux mentionnés à l'article L. 6122-16 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente en France d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus par l'article 1er de cette convention qui grèvent l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de la même convention.

Article L6122-20

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret en Conseil d'Etat, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. L'autorité administrative chargée de la tenue du registre d'immatriculation refuse toute radiation tant qu'il n'est pas satisfait à cette condition.

Chapitre III : Saisie et vente forcée

Section 1 : Saisie conservatoire

Article L6123-1

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente partie, les aéronefs français et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Article L6123-2

Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes :

le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, ainsi qu'en cas de non-restitution d'une aide d'Etat ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, sans préjudice, dans ce cas, des compétences dévolues en ce domaine aux représentants de l'Etat dans le département ;

l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ;

l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Section 2 : Vente forcée

Article L6123-3

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé au registre d'un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause, sur le territoire français, un dommage aux tiers à la surface, les dispositions du premier alinéa ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef appartenant au même propriétaire.

TITRE III : DOMMAGES ET RESPONSABILITES

Chapitre Ier : Responsabilité des équipages et des exploitants

Article L6131-1

En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions du code civil.

Article L6131-2

L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface.

La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Article L6131-3

Hors les cas de force majeure, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité est régie conformément aux dispositions de l'article L. 6131-2.

Article L6131-4

En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Chapitre II : Assistance, sauvetage, découverte d'épaves et disparition

Section 1 : Assistance et sauvetage

Article L6132-1

Les dispositions des articles L. 5131-1 à L. 5131-7, L. 5132-1 à L. 5132-11 sont applicables aux aéronefs en péril et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Section 2 : Epaves

Article L6132-2

Les règles relatives aux épaves maritimes mentionnées aux articles L. 5242-17 et L. 5242-18 s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Section 3 : Disparition

Article L6132-3

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu un mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

A l'expiration de ce délai, les dispositions des articles 88 à 90 du code civil peuvent être mises en œuvre.

A cette fin, l'autorité administrative déclare la présomption de disparition et adresse au procureur général près la cour d'appel compétente les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire du décès des personnes disparues.

TITRE IV : DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES

Chapitre Ier : Mesures administratives

Section unique : Rétenion et immobilisation d'aéronefs

Article L6141-1

L'aéronef dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu par l'autorité administrative. L'exploitant technique ou, le cas échéant, l'exploitant commercial ou le propriétaire, demeurent responsables de la garde de l'aéronef.

Chapitre II : Dispositions pénales

Section 1 : Constatation et poursuite des infractions

Article L6142-1

Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions prévues par les dispositions du présent livre et des textes pris pour son application, les fonctionnaires et agents de l'Etat, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration et les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6142-2

Les procès-verbaux constatant les infractions prévues par le présent livre sont transmis sans délai au procureur de la République.

Article L6142-3

Pour les infractions prévues par le présent livre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative a le droit, tant que l'action publique n'a pas été mise en mouvement, de transiger, après accord du procureur de la République, dans les conditions prévues au titre II du livre VII de la première partie du présent code.

Section 2 : Identification de l'aéronef

Article L6142-4

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait pour l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial de mettre ou laisser en service un aéronef :

- 1° Sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation lorsque celui-ci est exigible ;
- 2° Sans les marques d'identification prévues par l'article L. 6111-2.

Article L6142-5

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait pour le pilote :

- 1° De détruire le certificat d'immatriculation mentionné à l'article L. 6142-4 ou porter sur ce dernier des indications sciemment inexactes ;
- 2° De conduire sciemment un aéronef dans les conditions prévues par les articles L. 6142-4 et L. 6232-4.

Article L6142-6

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 18 000 € d'amende le fait pour le possesseur, le détenteur ou le pilote d'apposer ou de faire apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou de supprimer ou faire supprimer, rendre ou faire rendre illisibles les marques exactement apposées.

Est puni des mêmes peines le fait d'apposer ou de faire apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou de faire usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

Article L6142-7

Est puni des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Sont punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Section 3 : Jets d'objets

Article L6142-8

Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le jet volontaire et inutile, depuis un aéronef en évolution, d'objet ou de marchandise susceptible de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface, même si ce jet n'a causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui peuvent être encourues en cas de délit ou de crime.

Section 4 : Délit de fuite

Article L6142-9

En cas d'accident causé par un aéronef aux personnes situées à la surface, l'article 434-10 du code pénal, prévoyant et réprimant le délit de fuite, est applicable, sauf lorsqu'il est établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE II : LA CIRCULATION AERIENNE

Article L6200-1

La circulation aérienne est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs.

TITRE IER : DROIT DE CIRCULATION

Chapitre Ier : Survol du territoire

Article L6211-1

Tout aéronef peut circuler librement au-dessus du territoire français. Toutefois, l'aéronef de nationalité étrangère ne peut circuler au-dessus du territoire français que si ce droit lui est accordé par une convention diplomatique ou s'il reçoit, à cet effet, une autorisation dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6211-2

L'aéronef qui effectue un vol international est tenu de suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui lui est imposée.

Article L6211-3

Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article L6211-4

Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. L'emplacement et

l'étendue des zones interdites sont définis par l'autorité administrative.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège en application des articles L. 2121-1 et suivants du code de la défense et le survol de ce territoire interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction est saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants poursuivis, devant les juridictions de droit commun spécialisées en matière militaire, du chef d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Article L6211-5

L'aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction de l'autorité administrative, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui sont indiqués.

Chapitre II : Atterrissage et décollage

Article L6212-1

Hors le cas de force majeure et les cas prévus par décret en Conseil d'Etat, un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Article L6212-2

L'aéronef qui effectue un vol international est tenu d'utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par l'autorité administrative d'utiliser un aéroport international.

Chapitre III : Règles relatives à la navigation aérienne et à la météorologie

TITRE II : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Chapitre Ier : Contrôle

Article L6221-1

Sont soumis au contrôle de l'autorité administrative les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées, par le présent livre, par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

L'autorité administrative peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

Article L6221-2

L'autorité administrative peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article L6221-3

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles L. 6221-1 et L. 6221-2 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, l'autorité administrative peut :

1° Prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

2° En cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

3° Procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

4° Subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive 2004/36/ CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant des aéroports communautaires.

Les autorisations mentionnées à l'article L. 6221-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article L6221-4

Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que l'autorité administrative habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler que conformément aux dispositions du titre Ier du livre VII de la première partie du présent code.

Article L6221-4-1

Les documents techniques nécessaires à la construction, à la maintenance, à l'utilisation opérationnelle des aéronefs et aux supports de formation dans ces domaines bénéficient du même régime que ceux mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 1321-6 du code du travail.

Article L6221-5

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

Chapitre II : Enquêtes de sécurité relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile

Article L6222-1

Fait l'objet d'une enquête de sécurité tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef qui n'est pas affecté à des opérations militaires, douanières ou policières ou qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Article L6222-2

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article L6222-3

Les dispositions du titre Ier 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 ne s'appliquent ni aux documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête de sécurité, ni aux comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile, ni aux documents s'y rapportant.

Chapitre III : Compte rendu d'événements

Article L6223-1

La personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par la présente partie, a connaissance d'un événement défini par le deuxième alinéa est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, à son employeur, selon les modalités fixées par décret en

Conseil d'Etat.

On entend par événement tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis par les 1° et 3° de l'article L. 6222-3.

Article L6223-2

Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un événement dans les conditions prévues par l'article L. 6223-1, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Article L6223-3

Par dérogation aux dispositions du titre Ier 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, ne sont pas communicables :

1° Les comptes rendus d'événements au sens de l'article L. 6223-1 et les documents s'y rapportant ;

2° Les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers mentionnés à l'article L. 6221-2, les rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, établis par le ministre chargé de l'aviation civile ou reçus d'autres Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'Espace économique européen.

Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité.

TITRE III : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES

Chapitre Ier : Mesures de police et sanctions administratives

Article L6231-1

L'autorité administrative peut retenir tout aéronef français ou étranger dont le pilote a commis une infraction aux dispositions de la présente partie.

Article L6231-2

L'aéronef dont le document de navigabilité ne peut être produit peut être retenu par l'autorité administrative. L'exploitant technique ou, le cas échéant, l'exploitant commercial ou le propriétaire, demeurent responsables de la garde de l'aéronef.

Chapitre II : Dispositions pénales

Section 1 : Dispositions communes

Article L6232-1

Les infractions aux dispositions du présent livre sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions des articles L. 6142-1 à L. 6142-3.

Section 2 : Droit de circulation

Article L6232-2

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour le pilote de survoler, par maladresse ou négligence, une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article L. 6211-4.

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait pour le pilote de :

- 1° S'engager ou de se maintenir au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa ;
- 2° Ne pas se conformer aux prescriptions des articles L. 6211-4 et L. 6211-5.

Article L6232-3

Sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait pour le pilote, en infraction aux dispositions de l'article L. 6212-2, de ne pas utiliser, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international.

Est puni des mêmes peines le fait pour un membre d'équipage de tenter de se soustraire aux contrôles réglementaires sur un tel aéroport.

Section 3 : Documents de bord

Article L6232-4

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait pour l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial de :

- 1° Mettre ou laisser en service un aéronef sans avoir obtenu un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;
- 2° Faire ou laisser circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;
- 3° Faire ou laisser circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux

règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

4° Faire ou laisser circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par la présente partie ou par les textes pris en application de la présente partie par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article L6232-5

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles L. 6142-5, L. 6142-6, L. 6232-2, L. 6232-7 et L. 6541-1.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, la durée de l'interdiction de conduire un aéronef peut être doublée.

Les brevets dont sont titulaires les pilotes restent déposés pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui a prononcé l'interdiction. Les condamnés doivent effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi ils sont punis d'un an d'emprisonnement et de 9 000 € d'amende, sans préjudice des peines prévues par les articles L. 6142-5 et L. 6232-7 s'ils conduisent un aéronef pendant la période d'interdiction et qui ne peuvent se confondre.

Article L6232-6

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait d'exploiter un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article L. 6142-2, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ce certificat.

Article L6232-7

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait, pour le pilote, de détruire un des documents de bord de l'aéronef prévus par la présente partie, autre que le certificat d'immatriculation prévu par l'article L. 6142-4, ou de porter sur l'un de ces documents des indications sciemment inexactes.

Section 4 : Transport de certaines substances, de certains animaux ou objets et usage aérien de certains appareils

Article L6232-8

Est puni des peines prévues par l'article L. 6232-4 le fait de :

1° Transporter par aéronef sans autorisation spéciale des explosifs, armes et munitions de guerre,

des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance y compris ceux du secteur réservé à La Poste tel qu'il est fixé par l'article L. 2 du code des postes et des communications électroniques ;
2° Transporter, utiliser des appareils photographiques ou faire usage d'objets ou d'appareils dont le transport et l'usage sont interdits par les autorités administratives compétentes ;
3° Faire usage, sans autorisation spéciale, d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

Article L6232-9

Outre le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire désignés à l'article 16 du code de procédure pénale peuvent, sous réserve des autorisations spéciales prévues par décret en Conseil d'Etat, saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils photographiques, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouvent à bord :

1° Les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet ;

2° Les gendarmes, les ingénieurs de l'armement affectés à l'aéronautique, les techniciens supérieurs d'études et de fabrication ;

3° Les agents des contributions indirectes, les agents des douanes, les agents techniques des eaux et forêts et les gardes champêtres.

Les mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveraient à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus de zones interdites.

Elles peuvent également saisir les pigeons voyageurs ainsi que les messages dont ils seraient porteurs.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal.

Section 5 : Enquêtes de sécurité relatives aux incidents et aux accidents d'aviation civile

Article L6232-10

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident grave définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et survenus à un aéronef visé à l'article L. 6222-1, de ne pas en rendre compte.

Article L6232-11

Les dispositions des articles L. 1622-1 et L. 1622-2 du présent code sont applicables dans le cas d'accident ou d'incident mentionné à l'article L. 6222-1.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE III : LES AERODROMES

Article L6300-1

Constitue un aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

TITRE IER : STATUT DES AERODROMES

Chapitre Ier : Compétences relatives à la création et à l'exploitation

Article L6311-1

Sous réserve des dispositions particulières relatives à Aéroports de Paris et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, l'Etat est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ainsi que ceux nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat dans les conditions prévues au présent livre.

Article L6311-2

Toute personne de droit public ou de droit privé peut créer, aménager et exploiter tout autre aérodrome dans ces mêmes conditions.

Article L6311-3

Les conditions dans lesquelles l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome pour les besoins de la défense nationale sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Catégories d'aérodromes

Article L6312-1

Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6312-2

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- 1° Les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- 2° Les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- 3° Les aérodromes à usage privé.

Les conditions de leur création et de leur mise en service sont fixées par voie réglementaire.

TITRE II : EXPLOITATION DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L6321-1

L'exploitation des aérodromes relevant de la compétence de l'Etat peut être assurée en régie ou confiée à un tiers.

Article L6321-2

L'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique autres que ceux mentionnés aux articles L. 6321-1, L. 6323-1 et suivants et L. 6324-1 peut être assurée directement par la personne publique ou privée dont ils relèvent et qui signe la convention prévue par l'article L. 6321-3 ou confiée par cette personne à un tiers.

Lorsque cette personne est une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, l'exploitation est réalisée conformément au livre IV de la première partie du code général des collectivités territoriales.

Le signataire de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article désigne à l'autorité administrative la personne à qui il confie l'exploitation de l'aérodrome.

Article L6321-3

L'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

mentionnés à l'article L. 6321-2 font l'objet d'une convention entre l'Etat et la personne dont relèvent ces aérodromes conformément à l'article L. 6321-2.

Article L6321-4

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue par l'article L. 6321-3 ou lorsque l'exploitant de l'aérodrome ne respecte pas les dispositions des articles L. 6331-3, L. 6332-3 et L. 6341-2, l'autorité administrative prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

Chapitre II : Dispositions particulières aux sociétés aéroportuaires

Article L6322-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux aérodromes civils d'intérêt national ou international relevant de la compétence de l'Etat dont la gestion était concédée à une chambre de commerce et d'industrie à la date de publication de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat.

Article L6322-2

A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée. Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent prendre des participations dans cette société. Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant, la nouvelle durée de la concession, sans que la prolongation puisse excéder quarante ans, ainsi que les contreparties, au minimum en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, sur lesquelles la société aéroportuaire s'engage. Cet avenant met le contrat en conformité avec les dispositions d'un cahier des charges type approuvé par le décret prévu par l'article L. 6322-1.

Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations prévues par le premier alinéa.

Article L6322-3

Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition, et notamment celles de la prise en charge par ce dernier des coûts salariaux correspondants.

Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé un contrat de travail par le nouvel exploitant. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres.

Au terme de la durée prévue par le premier alinéa, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.

Article L6322-4

Les dispositions de l'article L. 1224-1 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé des chambres de commerce et d'industrie affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur.

Article L6322-5

La prolongation des concessions des sociétés prévue par l'article L. 6322-2 constitue un changement exceptionnel intervenu dans la situation de ces sociétés au sens de l'article L. 123-17 du code de commerce. Les amortissements de caducité, inscrits au bilan d'ouverture de l'exercice ouvert le 1er janvier de l'année d'entrée en vigueur de l'avenant au contrat de concession mentionné à l'article L. 6322-2, doivent prendre en compte, de façon rétrospective, pour chacune de ces sociétés, la nouvelle durée de la concession dont elle est titulaire.

La reprise des amortissements de caducité est rattachée aux bénéfices imposables au même rythme que celui auquel les immobilisations correspondantes de la concession sont amorties.

Article L6322-6

Par dérogation au I de l'article 7 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, les représentants des salariés dans les conseils d'administration ou de surveillance des sociétés relevant du présent chapitre sont, le cas échéant, désignés dans les conditions prévues par le code de commerce et soumis aux dispositions de ce code.

Article L6322-7

Par dérogation à l'article 19 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, les dirigeants mandataires sociaux des sociétés relevant du présent chapitre sont désignés dans les conditions prévues par le code de commerce.

Chapitre III : Dispositions particulières à la société Aéroports de Paris

Article L6323-1

La société dénommée " Aéroports de Paris " est régie par les dispositions de la présente partie, par celles du titre Ier de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et, sauf dispositions législatives contraires, par les lois applicables aux sociétés anonymes. La dénomination sociale de la société, qui figure dans les statuts, peut être modifiée dans les conditions prévues par l'article L. 225-96 du code de commerce.

La majorité de son capital est détenue par l'Etat.

Article L6323-2

Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.

Article L6323-3

Aéroports de Paris fournit sur les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.

Article L6323-4

Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

Ce cahier des charges définit également les modalités :

1° Selon lesquelles Aéroports de Paris assure la répartition des transporteurs aériens, par des décisions constituant des actes administratifs, entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome ;

2° Du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

3° Du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public, notamment par l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ;

4° De l'accès des personnels de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire de la société pour l'exercice de leurs missions ;

5° Du contrôle par l'Etat des contrats par lesquels Aéroports de Paris délègue à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au premier alinéa.

Ce cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages tirés du manquement, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos

d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

Article L6323-5

Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

Article L6323-6

Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement de ces missions.

Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.

Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

Les biens mentionnés au premier alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable.

Chapitre IV : Dispositions particulières à l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Article L6324-1

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est exploité dans les conditions fixées par une convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse.

Chapitre V : Redevances aéroportuaires

Article L6325-1

Les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la

création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'Etat.

Article L6325-2

Pour Aéroports de Paris et pour les autres exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

En l'absence d'un contrat pluriannuel déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, ces tarifs sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article L6325-3

Sous réserve de l'accord du signataire de la convention prévue par l'article L. 6321-3, dans les cas où il s'applique, l'exploitant d'un aérodrome établi sur le domaine public peut percevoir des redevances domaniales auprès des tiers autorisés à occuper ou utiliser ce domaine pour d'autres objets que les services publics aéroportuaires mentionnés à l'article L. 6325-1 et au-delà du droit d'usage qui appartient à tous. Ces redevances peuvent tenir compte des avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine. Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, le cas échéant, de l'accord du signataire de la convention susmentionnée.

Article L6325-4

Les conditions dans lesquelles une redevance sur les produits pétroliers mentionnés au tableau B de l'article 265 du code des douanes, livrés à l'avitaillement des aéronefs, peut être instituée ou perçue au profit soit des départements, communes, chambres de commerce, aéroports, soit de concessionnaires d'installations de distribution sont fixées à l'article 195 bis du même code.

Article L6325-5

L'autorité administrative peut prononcer à l'encontre de l'exploitant qui ne respecte pas les obligations prévues par les dispositions de l'article L. 6325-1 une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant.

Article L6325-6

Les modalités d'application des articles L. 6325-1, L. 6325-2 et L. 6325-5, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives dont est passible l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en cette matière sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6325-7

I.-Pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 et les aérodromes appartenant à l'Etat, lorsque la fixation des tarifs des redevances donne lieu à des consultations, les usagers transmettent à l'exploitant d'aérodrome des informations concernant notamment :

- 1° Les prévisions de trafic sur le ou les aérodromes concernés ;
- 2° Les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte sur le ou les aérodromes concernés ;
- 3° Leurs projets de développement et leurs besoins sur le ou les aérodromes concernés ;
- 4° Les données sur le trafic existant.

Dans le cadre de ces consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement.

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

II.-Les usagers ou représentants d'usagers et les exploitants d'aérodrome veillent à la confidentialité des informations qui leur sont transmises dans le cadre des consultations mentionnées au I.

Chapitre VI : Services d'assistance en escale

Article L6326-1

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique dont le trafic excède un seuil fixé par décret, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes et les entreprises agréés à cet effet. Les conditions qui leur sont imposées ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorité administrative peut limiter leur nombre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III : CONTROLE DE L'ETAT

Chapitre Ier : Contrôle technique et administratif

Article L6331-1

Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation d'un aérodrome et l'exercice du contrôle technique et administratif de l'Etat, sont définies par voie réglementaire.

Article L6331-2

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aérodromes civils et des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal, les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées et les modalités d'agrément des équipements nécessaires à la sécurité sont définies par décret.

Article L6331-3

Nul ne peut exploiter un aérodrome civil accueillant du trafic commercial s'il n'a obtenu de l'autorité administrative un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome. L'autorité administrative peut fixer par décret un seuil de trafic en deçà duquel la détention de ce certificat n'est pas obligatoire.

L'autorité administrative peut abroger ou suspendre le certificat en cas de défaillance de l'exploitant. Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance et de durée de validité du certificat de sécurité, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique

Article L6332-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions douanières et des mesures incombant au service des douanes :

1° Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

2° Sur les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat sans préjudice de l'application, sur les aérodromes militaires, des articles 411-1 à 411-11 du code pénal ainsi que des articles 476-1 à 476-5 du code de justice militaire et, le cas échéant, de dispositions spéciales ;

3° Sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;

4° En tous lieux où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent ;

5° Sur les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Article L6332-2

La police des aérodromes et des installations aéronautiques régis par les dispositions du présent chapitre est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le représentant de l'Etat dans le département qui exerce, à cet effet, dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales.

Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles le représentant de l'Etat dans le département est chargé des pouvoirs mentionnés à ces articles lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6332-3

Les exploitants d'aérodromes civils et les gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal sont tenus d'assurer, sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L. 6332-2, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril animalier. Ils peuvent, en tout ou partie, confier par voie de convention à l'autorité militaire, au service départemental d'incendie et de secours ou à tout autre organisme l'exécution de ces missions. Les modalités d'exercice des missions mentionnées au présent article ainsi que les contrôles auxquels sont soumis ces organismes sont précisés par décret.

Article L6332-4

Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'Etat et habilités par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien. Pour l'exercice de ces missions, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel.

Lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites de locaux, lieux et installations que sur autorisation de l'autorité judiciaire dans les conditions fixées au titre Ier du livre VII de la partie 1 du présent code.

Article L6332-5

Les modalités d'application à l'aéroport de Bâle-Mulhouse des dispositions du présent chapitre relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique, sont, en tant que de besoin, précisées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE IV : SURETE AEROPORTUAIRE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article L6341-1

Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les organismes ou personnes agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et certifiés à cet effet par l'autorité administrative compétente vérifient que les personnes, entreprises et organismes mentionnés à l'article L. 6341-2, installés sur les aérodromes ou implantés à l'extérieur de ceux-ci, respectent les mesures de sûreté mentionnées au même article.

A cet effet, les agents de l'Etat, ainsi que les personnes ou organismes mentionnés au premier alinéa, ont accès à tout moment aux terrains et locaux à usage professionnel ainsi qu'aux installations et aéronefs, ou tout autre lieu où s'exercent les activités contrôlées à l'exclusion des pièces réservées exclusivement à l'habitation, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre unique du titre Ier du livre VII de la première partie.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tout colis, bagage, véhicule, remorque ou engin en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou d'un de ses préposés en cas d'absence de celui-ci.

Ils se font communiquer les documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Article L6341-2

I. - Sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures de sûreté destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sont mises en œuvre par :

- les exploitants d'aérodromes ;
- les entreprises de transport aérien ;
- les agents habilités, les chargeurs connus et les clients en compte ;
- les fournisseurs habilités et les fournisseurs connus ;
- les autres personnes ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone côté piste de l'aérodrome ;
- les personnes ou organismes liés par contrat aux personnes ou organismes ci-dessus mentionnés, et notamment les employeurs des agents mentionnés aux II et V de l'article L. 6342-4.

II. - Les mesures de sûreté sont mises en œuvre sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L. 6332-2.

III. - Les mesures de sûreté résultent de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, des règlements pris pour son application par la Commission européenne et des normes de sûreté prévues par la réglementation nationale.

Les obligations relatives à la mise en œuvre des mesures de sûreté sont définies en fonction des domaines d'activité respectifs des exploitants d'aérodromes, des entreprises de transport aérien et des autres personnes et organismes précités.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

Article L6341-3

En cas de dommage résultant d'un acte malveillant commis au moyen de l'expédition d'un courrier postal, d'un colis postal ou de fret, sécurisée par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures mentionnées à l'article L. 6341-2.

Article L6341-4

En cas de menace pour la sécurité nationale, l'autorité administrative peut imposer aux entreprises de transport aérien desservant le territoire national au départ d'aérodromes étrangers la mise en œuvre de mesures de sûreté dont la durée d'application ne peut excéder trois mois. Ces mesures peuvent être reconduites dans les mêmes conditions.

Les mesures de sûreté mentionnées au premier alinéa sont celles dont la mise en œuvre peut être imposée aux entreprises de transport aérien en application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2008, relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, des règlements pris pour son application par la Commission européenne et des normes de sûreté prévues par la réglementation nationale.

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

Chapitre II : Autorisations nécessaires pour mettre en œuvre des mesures de sûreté

Article L6342-1

Pour la mise en œuvre dans leur domaine d'activité respectif des mesures de sûreté mentionnées à l'article L. 6341-2, les entreprises, personnes et organismes mentionnés au même article et appartenant à l'une des catégories fixées, en fonction des caractéristiques de leur activité, par le décret en Conseil d'Etat mentionné au second alinéa doivent être titulaires d'une autorisation administrative individuelle délivrée par l'autorité administrative compétente.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

Article L6342-2

L'accès à la zone côté piste de l'aérodrome et la circulation dans cette zone sont soumis à autorisation.

Les personnes accédant aux zones de sûreté à accès réglementé et y circulant sont tenues de détenir, outre le cas échéant l'habilitation mentionnée au premier alinéa de l'article L. 6342-3, un titre de circulation ou l'un des documents mentionnés au point 1.2.2.2 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Article L6342-3

Les personnes ayant accès aux zones de sûreté à accès réglementé des aérodromes ou aux approvisionnements de bord sécurisés, ainsi que celles ayant accès au fret, aux colis postaux ou au courrier postal, sécurisés par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu et identifiés comme devant être acheminés par voie aérienne, doivent être habilitées par l'autorité administrative compétente.

La délivrance de cette habilitation est précédée d'une enquête administrative donnant lieu, le cas échéant, à consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article et notamment les personnes réputées détenir cette habilitation.

Article L6342-4

I. # Les opérations d'inspection-filtrage prévues par les mesures de sûreté mentionnées à l'article L. 6341-2 peuvent être exécutées par 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 ainsi que les agents des douanes.

A cet effet, ils peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du courrier postal, des colis postaux, du fret, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aérodromes, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans la zone côté piste des aérodromes et dans tout autre lieu où sont mises en œuvre les mesures de sûreté précitées, ou sortant de ceux-ci.

II. # Les opérations d'inspection-filtrage des personnes, des objets qu'elles transportent et des bagages ainsi que les opérations d'inspection des véhicules peuvent être réalisées, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes, par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, désignés par les entreprises ou organismes mentionnés à l'article L. 6341-2 ou les entreprises qui leur sont liées par contrat.

Ces agents doivent avoir été préalablement agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main et des autres objets transportés qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sûreté qu'avec le consentement de la personne. La palpation de sûreté est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

III. # L'inspection-filtrage d'une personne peut être réalisée, avec son consentement, au moyen d'un dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques dans les conditions prévues au II. En cas de refus, la personne est soumise à un autre dispositif de contrôle.

L'analyse des images visualisées est effectuée par des opérateurs ne connaissant pas l'identité de la personne et ne pouvant visualiser simultanément celle-ci et son image produite par le dispositif

d'imagerie utilisant des ondes millimétriques. L'image produite par le dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques doit comporter un système brouillant la visualisation du visage. Aucun stockage ou enregistrement des images n'est autorisé.

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur détermine les aéroports dans lesquels le recours au contrôle par dispositif d'imagerie utilisant les ondes millimétriques est autorisé.

IV. # Les agréments prévus au II sont précédés d'une enquête administrative donnant lieu, le cas échéant, à consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.

L'enquête diligentée dans le cadre de la délivrance de l'habilitation mentionnée à l'article L. 6342-3 vaut enquête décrite au précédent alinéa, lorsque les demandes d'habilitation et d'agrément sont concomitantes.

Les agréments sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes ou de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées.

V. # Les mesures d'inspection-filtrage du courrier postal, des colis postaux, du fret, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aérodromes ainsi que les inspections d'aéronefs peuvent être réalisées par des agents autres que ceux mentionnés aux I et II.

Ces agents sont titulaires de l'habilitation mentionnée à l'article L. 6342-3.

VI. # Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

TITRE V : SUJETIONS AUX ABORDS DES AERODROMES

Article L6350-1

Le présent titre est applicable :

1° Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;

2° Dans des conditions fixées par voie réglementaire à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire français ;

3° Aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions des articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à

R. 42 du code des postes et des communications électroniques relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
4° A certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Chapitre Ier : Servitudes aéronautiques

Section 1 : Définition et portée

Article L6351-1

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Section 2 : Servitudes aéronautiques de dégagement

Article L6351-2

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article L. 6350-1.

Ce plan fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les conditions dans lesquelles il est approuvé et rendu exécutoire sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure ; toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan.

Article L6351-3

Les servitudes définies par le plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication. A dater du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

Article L6351-4

En cas d'urgence, l'autorité administrative peut prendre des mesures provisoires de sauvegarde après enquête publique. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

Article L6351-5

Les articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des communications électroniques sont applicables aux servitudes aéronautiques de dégagement. Les frais et indemnités qui résultent de l'application de ces dispositions incombent à l'Etat, sous réserve des cas où la convention mentionnée à l'article L. 6321-3 prévoit que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat au titre des frais et indemnités instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne et des dispositions particulières concernant les aérodromes mentionnés au 2° de l'article L. 6350-1.

Section 3 : Servitudes aéronautiques de balisage

Article L6351-6

L'autorité administrative peut prescrire :

- 1° Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
- 2° L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- 3° La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article L6351-7

Sous réserve des dispositions particulières concernant le balisage sur l'emprise de l'aérodrome ou concernant certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6352-1, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Article L6351-8

Pour la réalisation des balisages mentionnés à l'article L. 6351-6, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Article L6351-9

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

Chapitre II : Installations soumises à autorisation spéciale

Article L6352-1

A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à l'autorisation spéciale de l'autorité administrative.

Les catégories d'installations et les conditions auxquelles peuvent être soumises leur établissement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Procédures relatives aux extensions et aux créations d'aérodromes

Article L6353-1

Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité administrative décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé, un plan local d'urbanisme approuvé ou un plan d'aménagement communal ou intercommunal pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, après enquête publique dans les formes fixées au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les dispositions du titre III du livre II du code de l'urbanisme sont alors applicables.

La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement établi dans des conditions fixées à l'article L. 6351-2.

Article L6353-2

Préalablement à la réalisation de tout nouvel aérodrome, un décret définit un périmètre et détermine les catégories d'immeubles liées à l'habitation ou aux activités en lien immédiat avec les habitants, et dont les propriétaires peuvent mettre en demeure l'Etat de procéder à l'acquisition de leurs biens dans les conditions définies par les articles L. 230-1 et suivants du code de l'urbanisme. Les catégories d'aérodromes auxquelles s'appliquent les dispositions du présent alinéa sont déterminées par voie réglementaire.

Pour l'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la date de référence est, en l'absence de plan local d'urbanisme, celle de la publication du décret mentionné au premier alinéa.

Pour l'application du présent article, la mise en demeure est déposée, au plus tard, deux ans après la date d'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne publique.

Lors de l'acquisition par l'Etat ou par tout organisme agissant pour son compte, sous quelque forme que ce soit, d'un bien immobilier situé à l'intérieur du périmètre défini par le premier alinéa, l'indemnité ou le prix sont fixés sans qu'il soit tenu compte de la dévalorisation éventuelle due à la décision d'implanter le nouvel aéroport.

TITRE VI : NUISANCES AEROPORTUAIRES

Chapitre Ier : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Section 1 : Composition et fonctionnement

Article L6361-1

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante. Elle est composée de dix membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien.

Elle comprend :

- 1° Un président nommé par décret pris en conseil des ministres et qui exerce ses fonctions dans les conditions définies par voie réglementaire ;
- 2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;
- 3° Sept membres, nommés par décret en conseil des ministres, respectivement compétents en matière :
 - a) D'acoustique, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
 - b) De nuisances sonores, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
 - c) D'émissions atmosphériques de l'aviation, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;
 - d) D'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;
 - e) De santé humaine, sur proposition du ministre chargé de la santé ;
 - f) D'aéronautique, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;
 - g) De navigation aérienne, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Le mandat des membres de l'Autorité est de six ans. Il n'est pas révocable.

Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, cinq membres sont nommés tous les trois ans.

Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par l'autorité dans les conditions qu'elle définit.

Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination.

Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le

mandat de son successeur est limité à la période restant à courir. Ce successeur est nommé dans un délai de deux mois.

Le mandat des membres de l'autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

Les fonctions de président sont rémunérées et les fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par décret.

Article L6361-2

L'autorité ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Article L6361-3

La qualité de membre de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports. Elle est également incompatible avec l'exercice de tout mandat électif, ainsi qu'avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.

Article L6361-4

Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'autorité bénéficie du concours de sept membres associés :

- # deux représentants des professions aéronautiques ;
- # deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;
- # un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;
- # un représentant d'activités riveraines des aérodromes impactées par l'activité aéroportuaire ;
- # un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.

Section 2 : Missions

Article L6361-5

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut émettre, à son initiative ou sur saisine d'un ministre, d'une commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L. 571-13 du code de l'environnement, d'une commune ou d'un établissement public de coopération intercommunale inclus pour tout ou partie dans le périmètre du plan d'exposition au bruit ou du plan

de gêne sonore d'un aérodrome, ou d'une association concernée par l'environnement aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Pour les nuisances sonores, ces recommandations sont relatives à la mesure du bruit, et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation et à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire ainsi qu'à la limitation de leur impact sur l'environnement, notamment par les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage élaborées en vue de limiter les nuisances sonores. L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par la pollution atmosphérique liée à l'exploitation des aérodromes ou le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche. Lorsque les territoires couverts par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou le plan de protection de l'atmosphère comprennent un aérodrome visé au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aérodromes, elle est consultée par les autorités compétentes chargées d'élaborer ce plan ou schéma. Elle rend un rapport faisant état de la synthèse de ces informations et propositions chaque année. Les services de l'administration locale ou centrale répondent à ce rapport et, d'une façon générale, aux avis et recommandations de l'autorité dans un délai de six mois.

Article L6361-6

Pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires définit :

I. # Dans le domaine des nuisances sonores :

1° Les indicateurs de mesure du bruit et des nuisances sonores ;

2° Les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires ;

3° Les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aérodromes ;

4° Les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française.

La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome.

II. # Dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, l'autorité est chargée de contribuer au débat en matière d'environnement aéroportuaire. A ce titre, l'autorité peut formuler des propositions d'études pour améliorer les connaissances dans ce domaine et diffuser ces études auprès du public ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande.

III. -L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est consultée sur les projets de textes réglementaires susceptibles de donner lieu à des amendes administratives au sens des articles L. 6361-12 et L. 6361-13.

Article L6361-7

Dans le domaine des nuisances sonores, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires :

1° S'assure du respect par l'exploitant de l'aérodrome des prescriptions mentionnées à l'article L.

6351-6. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter ces prescriptions dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an. Si, à l'expiration de ce délai, elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été

adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant ;

2° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne qui en fait la demande, des informations sur le bruit résultant du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, en particulier, des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu des articles L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-13. Elle veille à la mise en œuvre de ce programme ;

3° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des services de l'Etat concernés ;

4° S'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit mentionnés à l'article L. 571-11 du code de l'environnement et aux plans de gêne sonore mentionnés à l'article L. 571-15 du même code et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces informations ;

5° Est consultée sur les projets de plan de gêne sonore visé à l'article L. 571-16 du code de l'environnement et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire ;

6° Est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant, pour les aérodromes concernés, les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore, notamment les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser, et sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments des mêmes aérodromes ;

7° Contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L. 571-13 du code de l'environnement, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Elle rend publics les résultats de ce contrôle ;

8° Peut être saisie, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements prévus par le 7°, d'une demande de médiation par l'une ou l'autre des parties, par la commission consultative de l'environnement, par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre chargé de l'environnement.

Article L6361-8

Pour l'exercice des missions définies aux articles L. 6361-5 à L. 6361-7 l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle a mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et prennent toutes mesures utiles pour la faciliter.

Article L6361-9

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires prononce des amendes administratives dans les conditions fixées par les articles L. 6361-4 et L. 6361-12 à L. 6361-14.

Section 3 : Moyens

Article L6361-10

Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires sont inscrits au budget général de l'Etat sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à leur gestion.

Le président de l'autorité est ordonnateur des dépenses. Il présente les comptes de l'autorité au contrôle de la Cour des comptes.

Article L6361-11

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant.

Pour l'exécution de ses missions, l'autorité établit son règlement intérieur qui est publié au Journal officiel.

L'autorité peut employer des fonctionnaires en position de détachement dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'aviation civile. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les personnels des services de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

Section 4 : Sanctions administratives

Article L6361-12

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires prononce une amende administrative à l'encontre :

1° De la personne exerçant une activité de transport aérien public au sens de l'article L. 6412-1 ;

2° De la personne au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 6400-1 ;

3° De la personne exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles mentionnées aux 1° et 2° du présent article ;

4° Du fréteur dans le cas défini par l'article L. 6400-2, ne respectant pas les mesures prises par l'autorité administrative sur un aérodrome fixant :

a) Des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes, de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage ;

b) Des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent ;

c) Des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol ;

d) Des règles relatives aux essais moteurs ;

e) Des valeurs maximales de bruit ou d'émissions atmosphériques polluantes à ne pas dépasser.

Article L6361-13

Les amendes administratives mentionnées à l'article L. 6361-12 ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 € pour une personne physique et de 20 000 € pour une personne morale. S'agissant des personnes morales, ce montant maximal est porté à 40 000 € lorsque le manquement concerne :

1° Les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique ;

2° Les mesures de restriction des vols de nuit.

Ces amendes font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement.

Article L6361-14

Les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 6142-1 constatent les manquements aux mesures définies par l'article L. 6361-12. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.

A l'issue de l'instruction, le président de l'autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

L'instruction et la procédure devant l'autorité sont contradictoires.

L'instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l'article L. 6142-1 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.

Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l'autorité.

Au terme de l'instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d'instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.

L'autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.

Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'autorité délibère hors de leur présence.

Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote.

Article L6361-15

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent chapitre.

Chapitre II : Procédures d'approche et de départ

Article L6362-1

I. # Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

II. # Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, lorsque ce volume de protection existe.

III. # Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile définit le volume de protection environnementale associé à la procédure concernée, les catégories d'aéronefs visées et les cas de dérogation, après avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Article L6362-2

Pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, la modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments, en dessous d'une altitude fixée par voie réglementaire, fait l'objet d'une enquête publique préalable organisée par l'autorité administrative, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Les modifications à prendre en compte sont celles revêtant un caractère permanent et ayant pour effet de modifier, de manière significative, les conditions de survol.

Le bilan de l'enquête publique est porté à la connaissance de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, qui émettent un avis sur la modification de la circulation aérienne envisagée.

Article L6362-3

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III : Les communautés aéroportuaires

Article L6363-1

La " communauté aéroportuaire " est une catégorie d'établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Une communauté aéroportuaire peut être créée pour tout aérodrome mentionné au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts.

Article L6363-2

La communauté aéroportuaire est chargée de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets. Le périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire est défini par l'autorité administrative, après consultation des collectivités territoriales intéressées et des établissements publics de coopération intercommunale concernés. Il peut être étendu ultérieurement dans les mêmes formes.

Article L6363-3

La communauté aéroportuaire est créée par l'autorité administrative, sur proposition du conseil régional.

En l'absence de proposition du conseil régional, l'autorité administrative peut, à l'expiration d'un délai de six mois après notification au conseil régional, créer la communauté aéroportuaire.

Article L6363-4

Le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire comprend, à parité, deux collèges :

1° Le collège des collectivités territoriales, représentant les collectivités et les établissements publics de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans le périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire ;

2° Le collège des entreprises, représentant les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, composé du gestionnaire d'aéroport, des compagnies aériennes et des autres entreprises situées ou non sur l'emprise de l'aéroport.

Le conseil d'administration est présidé par le président du conseil régional ou son représentant qui dispose d'une voix prépondérante en cas de partage des voix.

La communauté aéroportuaire, sur proposition du président du conseil régional ou de son représentant, désigne trois représentants d'associations de riverains ou de protection de l'environnement choisis parmi les membres de la commission consultative de l'environnement de chaque aéroport, qui ont voix consultative.

Le représentant de l'Etat dans la région ou son représentant assiste au conseil d'administration de la communauté aéroportuaire avec voix consultative.

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

Article L6363-5

Les ressources de la communauté aéroportuaire sont :

1° Le produit des sanctions administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires à la suite de manquements constatés sur l'aérodrome concerné ;

2° Les contributions volontaires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire ;

3° Les contributions volontaires des gestionnaires d'aéroport ;

4° Les contributions volontaires des collectivités territoriales ou de leurs groupements ;

5° Les attributions et les contributions versées au titre du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport concerné, dans les conditions fixées par l'article 1648 AC du code général des impôts ;

6° Le cas échéant, les ressources affectées par les lois de finances.

La communauté aéroportuaire arrête les programmes d'aide financière prévus par l'article L. 571-14 du code de l'environnement aux riverains de l'aérodrome concerné, après avoir recueilli l'avis de la commission instituée pour l'aérodrome concerné conformément à l'article L. 571-16 du même code.

Article L6363-6

Les projets éligibles au financement de la part de la communauté aéroportuaire sont présentés par les différentes catégories de maîtres d'ouvrage se proposant de les mettre en œuvre dans l'un ou plusieurs des domaines d'action suivants :

1° L'environnement ;

2° L'urbanisme ;

3° Les transports ;

4° L'emploi ;

5° L'information.

Le financement des projets concerne principalement l'investissement et, accessoirement, la prise en charge de subventions d'exploitation de service ou d'études qui s'avèreraient nécessaires.

Article L6363-7

L'intervention financière de la communauté aéroportuaire sur un projet s'inscrit dans le cadre d'un contrat de développement durable signé avec le maître d'ouvrage et, le cas échéant, les autres contributeurs.

TITRE VII : MESURES DE POLICE ET INFRACTIONS PENALES

Chapitre Ier : Mesures relatives à la police de l'exploitation et de la conservation

Section 1 : Police de l'exploitation

Article L6371-1

Lorsqu'un procès-verbal est dressé pour constater, sur un aérodrome ou dans l'un des lieux mentionnés à l'article L. 6332-1, des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'autorité compétente mentionnée à l'article L. 6372-2 peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de

rétablir les lieux dans leur état initial.

Si les intéressés n'obtempèrent pas, l'autorité compétente ou l'exploitant de l'aérodrome fait, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires à la remise en état des lieux.

Article L6371-2

L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements est effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Article L6371-3

Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'autorité compétente mentionnée à l'article L. 6372-2 ou son représentant responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome, peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'autorité compétente désignée au premier alinéa ou par son représentant dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement ; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques de ce gardien.

Section 2 : Police de la conservation

Article L6371-4

Lorsque des infractions portent atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées à l'article L. 6372-2 saisissent le tribunal administratif territorialement compétent.

Le tribunal administratif dispose de tous les pouvoirs reconnus au juge des contraventions de grande voirie pour assurer la réparation des atteintes portées au domaine public.

Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble apporté au domaine public par les infractions constatées.

Chapitre II : Dispositions pénales

Section 1 : Constatation des infractions

Article L6372-1

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux militaires de la gendarmerie par les lois et règlements en vigueur, les infractions aux dispositions du chapitre Ier et du chapitre II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.

Article L6372-2

Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de l'exploitation ou à la police de la conservation des aérodromes et des installations à usage aéronautique du domaine public et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :

1° Les représentants locaux de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

2° Les commandants de base aérienne militaire, pour l'aérodrome ou la zone relevant de leur autorité.

Les mêmes prérogatives appartiennent au commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour faire réprimer les infractions à la police de l'exploitation ou à la police de la conservation de l'aérodrome et de l'ensemble des ouvrages et installations réalisés en application de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949.

Article L6372-3

Les infractions mentionnées à l'article L. 6372-8 sont constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration concernée, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Section 2 : Sanctions

Sous-section 1 : Actes de malveillance

Article L6372-4

Est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 18 000 € d'amende sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 322-1 à 322-11 et 322-15 du code pénal réprimant les destructions, dégradations et détériorations, le fait, volontairement de :

1° Détruire ou endommager les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;

2° Troubler, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;

3° Détruire ou endommager un aéronef dans l'emprise d'un aérodrome ;

4° Entraver, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs, hors les cas prévus aux articles 224-6 et 224-7 du code pénal ;

5° Interrompre à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aérodrome si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aérodrome.

Pour toutes les infractions prévues par le présent article, la tentative du délit est punie comme le délit lui-même.

Article L6372-5

La juridiction saisie peut condamner à la réparation de l'atteinte portée aux aérodromes ou installations mentionnés à l'article L. 6332-1 qui ne font pas partie du domaine public, et notamment à l'enlèvement des ouvrages faits. Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble provoqué par cette infraction.

Article L6372-6

En cas de blessures ou de maladies résultant des faits prévus par l'article L. 6372-4 la peine est celle de la réclusion criminelle à temps de vingt ans.

S'il en résulte la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine est celle de la réclusion criminelle à perpétuité, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions des articles 221-1 à 221-4 du code pénal réprimant les atteintes volontaires à la vie.

Les personnes physiques déclarées coupables des crimes prévus par le présent article encourent également, à titre de peines complémentaires, l'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, soit d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, soit d'exercer une profession commerciale ou industrielle, de diriger, d'administrer, de gérer ou de contrôler à un titre quelconque, directement ou indirectement, pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui, une entreprise commerciale ou industrielle ou une société commerciale. Ces interdictions d'exercice peuvent être prononcées cumulativement.

L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations mentionnés à l'article L. 6332-1, dans l'exercice de leurs fonctions, est punie des peines applicables à la rébellion, suivant les distinctions faites par les articles 433-7 et 433-8 du code pénal.

Article L6372-7

Toute personne qui s'est rendue coupable, hors du territoire de la République, de l'une des infractions prévue par l'article 689-7 du code de procédure pénale ou de la tentative de l'une de ces infractions peut être poursuivie et jugée par les juridictions françaises, si elle se trouve en France.

Sous-section 2 : Servitudes aéronautiques

Article L6372-8

Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies de 3 750 € d'amende.

Article L6372-9

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 6372-8, sous peine d'une astreinte de 1,50 € à 15 € par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration du délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu par le premier alinéa.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation a été régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été impartit.

En outre, si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.

Article L6372-10

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor, sur réquisition du ministre intéressé ou de son représentant.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE IV : LE TRANSPORT AERIEN

Article L6400-1

Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article L6400-2

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

Article L6400-3

La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

TITRE IER : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Chapitre Ier : Contrôle, capital et statuts des entreprises de transport aérien

Section 1 : Contrôle

Article L6411-1

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que l'autorité administrative exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne dans les mêmes conditions que celles prévues par les articles L. 6221-1, L. 6221-3, L. 6221-4 et L. 6221-5.

Section 2 : Dispositions générales relatives au capital et aux statuts

Article L6411-2

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé et qui, soit sont titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée en application de l'article L. 6412-2, soit ont pour principale activité la prise de participations dans le capital d'entreprises de transport aérien et détiennent, directement ou indirectement, la majorité du capital et des droits de vote d'une société titulaire d'une telle licence. Les titres émis par les sociétés mentionnées au premier alinéa prennent les formes prévues par les articles L. 228-1 et suivants du code de commerce, sous réserve des dispositions du présent chapitre.

Article L6411-3

Les statuts des sociétés mentionnées à l'article L. 6411-2 déterminent les conditions dans lesquelles la société impose la mise sous forme nominative des titres composant son capital. Cette obligation peut ne s'appliquer qu'aux actionnaires détenant une certaine fraction du capital ou des droits de vote. Les statuts prévoient une procédure d'identification des détenteurs de titres. Ils précisent les informations qui doivent être communiquées à la société par les détenteurs de titres sous forme nominative, afin de permettre à cette dernière de s'assurer du respect des règles et stipulations fixées par les règlements communautaires, les accords internationaux ou le présent titre, notamment de celles relatives à la composition et à la répartition de son actionnariat ou à son contrôle effectif, au sens de ces règles et stipulations.

Article L6411-4

Les statuts des sociétés mentionnées à l'article L. 6411-2 peuvent prévoir que tout actionnaire soumis à l'obligation de mise sous forme nominative de ses titres qui n'a pas son domicile, au sens de l'article 102 du code civil, ou son siège sur le territoire français doit, pour l'application du présent chapitre, faire élection de domicile auprès d'un intermédiaire financier habilité teneur de compte domicilié en France et en informer la société. Cette élection de domicile peut être valablement effectuée par tout intermédiaire inscrit pour compte de tiers mentionné à l'article L. 228-1 du code de commerce.

Les statuts peuvent également prévoir que, lorsqu'une personne n'a pas transmis les informations mentionnées à l'article L. 6411-3 et au premier alinéa, ou a transmis des renseignements incomplets ou erronés malgré une demande de régularisation adressée par la société, les titres donnant accès immédiatement ou à terme au capital, et pour lesquels cette personne a été inscrite en compte, sont privés du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à la date de régularisation et que le paiement du dividende correspondant est différé jusqu'à cette date.

Article L6411-5

Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 228-23 du code de commerce, les statuts des sociétés mentionnées à l'article L. 6411-2 peuvent prévoir les conditions dans lesquelles les cessions d'actions de la société, y compris entre actionnaires, sont soumises à agrément de cette dernière.

Article L6411-6

Dans le cas où le président du conseil d'administration ou du directoire d'une société mentionnée à l'article L. 6411-2 constate que la licence d'exploitation de transporteur aérien ou les droits de trafic accordés en vertu d'accords internationaux dont la société, ou, le cas échéant, la filiale dont elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital et des droits de vote, bénéficie risquent d'être remis en cause, en raison soit d'une évolution de son actionnariat, appréciée au regard de seuils de détention du capital ou des droits de vote fixés par décret en Conseil d'Etat, soit, par suite d'une telle évolution, d'un changement dans son contrôle effectif, au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, il en informe l'autorité administrative.

Il procède également à l'information du conseil d'administration ou du directoire, ainsi qu'à l'information des actionnaires et du public. Il peut alors mettre en demeure certains des actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres. Sont, par priorité, l'objet de cette mise en demeure les actionnaires autres que ceux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien. Les titres faisant l'objet de la mise en demeure sont déterminés dans l'ordre de leur inscription sous forme nominative, en commençant par les derniers inscrits.

Article L6411-7

Dans le cas où un actionnaire n'a pas cédé ses titres dans un délai de deux mois à compter de la mise en demeure faite par le président du conseil d'administration ou du directoire de la société en application de l'article L. 6411-6, le président du conseil d'administration ou du directoire de la société peut saisir le président du tribunal de grande instance de Paris qui, statuant par ordonnance en référé non susceptible d'appel, d'opposition ou de tierce opposition, désigne un organisme mentionné à l'article L. 531-1 du code monétaire et financier chargé de faire procéder à leur cession dans les conditions prévues par l'article L. 6411-8. Les titres en possession du détenteur en infraction ne peuvent plus être cédés que dans ces conditions et sont privés des droits de vote qui y sont attachés.

Article L6411-8

Si l'organisme mentionné à l'article L. 6411-7 constate que la liquidité du titre est suffisante au regard des conditions définies par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 6411-6, les titres sont vendus sur les marchés où ils sont cotés. La vente peut être échelonnée sur plusieurs séances de bourse, dans un délai n'excédant pas deux mois à compter de la date de désignation de l'organisme, s'il apparaît que la vente en une seule fois peut influencer le cours de façon significative. Si, à l'expiration de ce délai, l'intégralité des titres n'a pu être cédée, les titres non cédés sont proposés à la société, qui peut les acquérir à un prix égal à la moyenne, pondérée par les volumes, des cours de bourse des jours de cotation compris dans ce délai, constatée par l'organisme. Dans le cas où la liquidité du titre ne permet pas qu'il soit procédé à la vente selon les modalités prévues par le premier alinéa, les titres sont proposés à la société, qui peut les acquérir. Le prix est

déterminé par l'organisme selon les méthodes objectives pratiquées en cas de cession d'actifs, en tenant compte notamment, selon une pondération appropriée, de la valeur boursière des titres, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de l'existence de filiales et des perspectives d'avenir.

A défaut d'acquisition par la société des titres en cause dans un délai fixé par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 6411-6, leurs titulaires recouvrent la libre disposition de ceux-ci et les droits de vote qui y sont attachés.

Dans tous les cas, le produit de la vente des titres, net de frais, est versé sans délai à l'actionnaire concerné.

Les dispositions des articles L. 225-206 à L. 225-217 du code de commerce ne font pas obstacle à l'application des dispositions du présent article. Les actions que la société possède au-delà du seuil de 10 % prévu par l'article L. 225-210 du même code doivent être cédées dans le délai d'un an à compter de leur acquisition.

Section 3 : Société Air France

Article L6411-9

Nonobstant les dispositions de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, le conseil d'administration ou, selon le cas, le conseil de surveillance de la société Air France peut compter jusqu'à six membres élus par les salariés dans les conditions prévues, selon le cas, par les articles L. 225-27 à L. 225-34 ou les articles L. 225-79 et L. 225-80 du code de commerce. Pour l'élection de ces membres, les statuts peuvent prévoir que les salariés sont répartis entre quatre collèges comprenant respectivement :

- 1° Le personnel navigant technique ;
- 2° Le personnel navigant commercial ;
- 3° Les cadres ;
- 4° Les autres salariés.

Les statuts fixent alors le nombre de membres élus par chacun des collèges.

Les statuts peuvent prévoir que la représentation des salariés actionnaires au conseil d'administration ou, selon le cas, au conseil de surveillance peut se faire en deux catégories, comprenant respectivement le personnel navigant technique et les autres salariés. Les statuts fixent alors le nombre de membres de chaque catégorie, qui sont désignés, pour chacune d'elles, dans les conditions prévues par l'article L. 225-23 ou par l'article L. 225-71 du code de commerce.

En cas d'opération donnant lieu à l'apport de tout ou partie de l'actif de la société Air France à une autre société, titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien, dont elle détient la majorité du capital social et des droits de vote, les dispositions du premier alinéa du présent article sont applicables à la société bénéficiaire des apports.

Article L6411-10

Par dérogation aux dispositions des articles L. 2324-11 et L. 2327-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels autres que ceux mentionnés à l'article L. 6524-2 constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la société Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise.

En cas d'opération donnant lieu à l'apport de tout ou partie de l'actif de la société Air France à une

autre société, titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien, dont elle détient la majorité du capital social et des droits de vote, les dispositions du premier alinéa sont applicables à la société bénéficiaire des apports.

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

Chapitre II : Exercice de l'activité de transporteur aérien public

Article L6412-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au transport aérien effectué à titre onéreux.

Article L6412-2

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'exploitation des services aériens mentionnés par le 3 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 n'est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'octroi de la licence d'exploitation et du certificat de transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les garanties morales, financières et techniques exigées du transporteur.

Article L6412-3

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans le respect des dispositions de ce règlement. A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

Article L6412-4

Les services de transport aérien public à l'intérieur du territoire français peuvent être exploités sans que soit conclue la convention prévue à l'article L. 1221-3.

Sous réserve des compétences attribuées à certaines collectivités territoriales, l'Etat peut déléguer tout ou partie de l'organisation de services de transport aérien intérieurs au territoire français soumis à des obligations de service public à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée l'ayant demandé.

Article L6412-5

Sans préjudice des dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public peuvent être soumis à dépôt préalable ou à homologation administrative.

Article L6412-6

Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef.

Article L6412-7

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

Chapitre III : Transports sanitaires et transports par moyens militaires

TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Transport de personnes et de bagages

Section 1 : Le contrat de transport

Article L6421-2-1

Toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.

Il lui est indiqué par écrit, avant la conclusion de la vente, qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation.

Le fait de se livrer ou d'apporter son concours à la commercialisation d'un titre de transport sans respecter les mesures ordonnées en application du présent article est passible d'une amende administrative de 7 500 € par titre de transport, doublée en cas de récidive, sans préjudice des

poursuites pouvant être engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal.

Article L6421-1

Le contrat de transport des passagers est constaté par la délivrance d'un billet, individuel ou collectif.

Le contrat de transport des bagages est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré.

Article L6421-2

Le transporteur ne peut embarquer les passagers pour un transport international qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Section 2 : Responsabilité du transporteur aérien

Article L6421-3

La responsabilité du transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté est soumise, en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, aux dispositions du règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident et aux stipulations de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999.

Article L6421-4

La responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions de l'article L. 6421-3 est régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114 336 €.

Sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

La responsabilité du transporteur aérien ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues par le présent article, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Chapitre II : Transport de marchandises

Section 1 : Le contrat de transport de marchandises

Article L6422-1

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé. Ce titre contient, outre les énonciations prévues par l'article L. 132-9 du code de commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef.

Section 2 : Responsabilité du transporteur aérien

Article L6422-2

La responsabilité du transporteur de marchandises par air est régie par les seules dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Article L6422-3

Le transporteur aérien ne peut se prévaloir du régime de limitation de sa responsabilité prévu à la convention mentionnée à l'article L. 6422-2 si, en application de l'article 25 de cette convention, le dommage provient de sa faute inexcusable.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Article L6422-4

Les actions contre le transporteur sont irrecevables après l'expiration des délais prévus à l'article 26 de la convention mentionnée à l'article L. 6422-2 sauf en cas de fraude.

La fraude est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

Toutefois, la forclusion mentionnée au premier alinéa n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

Article L6422-5

L'action en responsabilité contre le transporteur est intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport.

L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions

prévues par le présent chapitre.

TITRE III : MESURES DE POLICE, SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET DISPOSITIONS PENALES

Chapitre Ier : Mesures de police, pouvoirs de constatation

Article L6431-1

Outre les officiers et agents de police judiciaire, peuvent être chargés de la constatation des infractions et manquements aux dispositions du présent livre et des textes pris pour son application les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 6142-1 ainsi que les fonctionnaires des corps administratifs de catégorie A de l'aviation civile, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article L6431-2

Les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 6431-1 sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. A cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

Pour l'exercice de leurs missions, les agents mentionnés au premier alinéa du présent article ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures ou, en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter dans les conditions prévues à l'article L. 6431-3.

Article L6431-3

Ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. A tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

Sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article. A l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

Article L6431-4

Les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 6431-2 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés audit article ou de faire cesser les manquements à ces textes.

L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements prévus par les textes visés à l'article L. 6431-2.

Article L6431-5

Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des Etats membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 précité, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions de ce règlement et de ses textes d'application.

Chapitre II : Sanctions administratives

Article L6432-1

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, l'autorité administrative peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article L6432-2

Les conditions d'application de l'article L. 6432-1 sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6432-3

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 23 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) qui ont été constatés dans les conditions prévues au III de l'article L. 141-1 du code de la consommation.

II. # 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 au I du présent article.

Chapitre III : Dispositions pénales

Section 1 : Transaction pénale

Article L6433-1

Pour les infractions prévues par le titre Ier du présent livre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative a le droit, tant que l'action publique n'a pas été mise en mouvement, de transiger, après accord du procureur de la République, dans les conditions prévues au titre II du livre VII de la première partie du présent code.

Section 2 : Violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef

Article L6433-2

Lorsque des violences sont commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef, la sanction est celle prévue par les articles 222-12 et 222-13 du code pénal.

Lorsque l'auteur de l'un des délits mentionnés au premier alinéa 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 ou les bagages ainsi que le contrat de transport de la personne peuvent être retenus par l'officier ou l'agent de police judiciaire, jusqu'au versement d'une consignation dont le montant ne peut excéder 1 500 €.

La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai de la garde à vue si la personne fait l'objet de cette mesure ou, à défaut, dans un délai de quatre heures à compter soit de la constatation du délit si celui-ci a été commis dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef, soit de l'arrivée des passagers si le délit a été commis dans un aéronef.

La consignation est versée à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 6431-1 porteur d'un carnet de quittances à souche.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE V : LE PERSONNEL NAVIGANT

TITRE IER : CONDITIONS D'EXERCICE DES ACTIVITES

Chapitre unique

Article L6511-1

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne assurant la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par voie réglementaire.

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique. Ces caractéristiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article L6511-2

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant :

- 1° De la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol ;
- 2° De l'aptitude médicale requise correspondante.

Article L6511-3

Les brevets sont délivrés par l'autorité administrative après examen et sont définitivement acquis.

Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par la même autorité après examen et sont soit définitivement acquis, soit valables pour une période limitée.

Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.

Article L6511-4

Les conditions d'aptitude médicale mentionnées à l'article L. 6511-2 sont attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire. Ces conditions précisent notamment les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Un recours peut être formé, à l'initiative de l'autorité administrative, de l'intéressé ou de l'employeur, contre les décisions prises par les centres de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs, devant une commission médicale définie par décret en Conseil d'Etat. Cette commission statue sur l'aptitude du personnel navigant.

Article L6511-5

Sans préjudice de la déclaration prévue en application de l'article L. 6351-1 du code du travail, sont agréés par l'autorité administrative :

1° Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel. Cet agrément peut, s'ils en font la demande, également couvrir la formation aux autres titres aéronautiques que dispensent ces organismes ;

2° Les organismes ou les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications.

Les conditions d'agrément, fixées par voie réglementaire, précisent les modalités d'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que les conditions opérationnelles des aéronefs utilisés pour la formation.

Article L6511-6

Sont soumis à déclaration auprès de l'autorité administrative les organismes de formation aux licences non professionnelles, s'ils ne bénéficient pas d'un agrément délivré au titre de l'article L. 6511-5. Les conditions de cette déclaration sont fixées par voie réglementaire.

Article L6511-7

Les simulateurs d'entraînement au vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant sont homologués selon des conditions techniques définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article L6511-8

Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être habilités par l'autorité administrative à renouveler eux-mêmes les qualifications.

Les conditions d'habilitation sont fixées par voie réglementaire. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

Article L6511-9

L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite, ou lorsque les méthodes de travail, le comportement ou les matériels qu'ils utilisent présentent un risque pour la sécurité. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu par l'autorité administrative dans des conditions et pour une durée précisées par voie réglementaire.

Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle de l'autorité administrative dans les conditions prévues aux articles L. 6221-3 et L. 6221-4.

Article L6511-10

Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations de simulateurs d'entraînement au vol, obtenus ou réalisés dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen sont reconnus au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations de simulateurs d'entraînement au vol prévus par les articles L. 6511-4 à L. 6511-8, lorsqu'ils ont été obtenus ou réalisés dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent titre.

Ces conditions sont établies par voie réglementaire, qui fixe également les modalités selon lesquelles, en cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves ou des vérifications complémentaires peuvent être exigées.

Les dispositions du présent article s'appliquent également lorsqu'un accord international ayant la même portée en matière de personnels navigants a été signé avec un pays tiers.

TITRE II : LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

Chapitre Ier : Règles générales

Article L6521-1

Est navigant professionnel de l'aéronautique civile toute personne exerçant de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération, l'une des fonctions suivantes :

1° Commandement et conduite des aéronefs ;

2° Service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef ;

3° Service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, notamment les appareils photographiques et météorologiques ou destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes ;

4° Services complémentaires de bord comprenant, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien.

Article L6521-2

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est :

1° Titulaire d'un titre aéronautique en état de validité ;

2° Inscrit sur le registre correspondant à celle des fonctions mentionnées à l'article L. 6521-1 dont il relève et à l'une des trois catégories suivantes :

- a) Essais et réceptions ;
- b) Transport aérien ;
- c) Travail aérien.

Le personnel navigant prestataire de services de transport ou de travail aériens établi dans un Etat membre de l'Union européenne autre que la France ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou aux accords bilatéraux passés par l'Union européenne avec la Confédération suisse ainsi que le personnel navigant salarié d'un prestataire de services de transport ou de travail aériens établi dans l'un des Etats précités, qui exercent temporairement leur activité en France, n'entrent pas dans le champ d'application du présent article.

Article L6521-3

Pour être inscrit sur l'un des registres correspondant aux fonctions mentionnées à l'article L. 6521-1, le candidat ne doit pas avoir au bulletin n° 2 de son casier judiciaire des mentions incompatibles avec l'exercice des fonctions auxquelles il postule.

Article L6521-4

L'activité de pilote ou de copilote, mentionnée au 1° de l'article L. 6521-1, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans.

Toutefois, l'intéressé qui répond aux conditions de validité des titres aéronautiques mentionnées au 1° de l'article L. 6521-2 ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de soixante ans pour une année supplémentaire sur sa demande, uniquement dans le cas des vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans. Cette demande est formulée dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir, dans la limite de l'âge de soixante-cinq ans, continuer à exercer l'activité de pilote ou de copilote, être renouvelée chacune des quatre années suivantes, dans les mêmes conditions.

L'intéressé peut à tout moment, à partir de l'âge de soixante ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

Le contrat de travail du navigant n'est pas rompu du seul fait d'une demande de reclassement, du fait que la limite d'âge mentionnée au premier ou au troisième alinéa est atteinte, ou lorsqu'il ne demande pas à poursuivre son activité de navigant, sauf s'il est impossible à l'employeur de lui

proposer un reclassement dans un emploi au sol ou si l'intéressé refuse d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

Article L6521-5

L'activité de personnel navigant commercial, mentionnée au 4° de l'article L. 6521-1, ne peut être exercée dans le transport aérien public au-delà de l'âge de cinquante-cinq ans.

Toutefois, l'intéressé qui répond aux conditions de validité des titres aéronautiques mentionnées au 1° de l'article L. 6521-2 ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de cinquante-cinq ans pour une année supplémentaire sur sa demande. Cette demande est formulée dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de personnel navigant commercial, être renouvelée dans les mêmes conditions les neuf années suivantes.

L'intéressé peut à tout moment, à partir de l'âge de cinquante-cinq ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

Le contrat de travail n'est pas rompu du seul fait que l'intéressé atteint l'âge de cinquante-cinq ans et renonce ou épuise son droit à bénéficier du maintien en activité en qualité de navigant, sauf impossibilité pour l'employeur de proposer un reclassement au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

Article L6521-6

Le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le présent titre.

Chapitre II : Commandant de bord et équipage

Article L6522-1

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres du commandant de bord.

Article L6522-2

Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière.

Dans les limites définies par les règlements et par les instructions de l'autorité administrative et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination

chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article L6522-3

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant.

Article L6522-4

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il demande des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- 1° D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise et d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures prévues par le présent article ;
- 2° De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- 3° De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- 4° D'engager du personnel supplémentaire pour la durée nécessaire à l'achèvement de la mission.

Article L6522-5

Dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols et sans préjudice des dispositions des articles L. 6522-2 à L. 6522-4, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service tel qu'il a été programmé, entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise, définie par voie réglementaire.

Article L6522-6

Le membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

Chapitre III : Les relations individuelles de travail

Section 1 : Forme, contenu et exécution du contrat

Article L6523-1

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Article L6523-2

Le contrat de travail précise :

- 1° Le salaire minimum mensuel garanti indépendamment de l'activité ;
- 2° L'indemnité de licenciement ;
- 3° Les conditions de rupture du contrat en cas de maladie, d'invalidité ou de disparition ;
- 4° Le cas échéant, les conditions d'accomplissement de la mission pour laquelle il a été conclu ;
- 5° Le cas échéant, les conditions d'affectation du navigant sur un poste à l'étranger ;
- 6° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties ;
- 7° Le montant de l'indemnité exclusive de départ allouée au personnel dont le contrat prend fin en application des articles L. 6521-4 et L. 6521-5 ;
- 8° Le cas échéant, les conditions de travail en zone d'hostilités civiles et militaires.

Article L6523-3

Chaque personnel navigant salarié a droit mensuellement à un salaire garanti dont les modalités de calcul sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6523-4

L'indemnité de licenciement, dont les modalités de calcul sont définies par décret en Conseil d'Etat, est allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié lorsqu'il n'a pas droit à la jouissance immédiate d'une pension de retraite, quelle que soit son ancienneté.

Article L6523-5

Si le contrat est conclu pour une mission déterminée, il indique le lieu de destination finale de cette dernière et le moment à partir duquel elle est réputée accomplie.

Le contrat de travail à durée déterminée dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Article L6523-6

Le contrat de travail qui prévoit, à la demande de l'employeur, l'affectation du navigant sur un poste à l'étranger, comporte les mentions suivantes :

1° La durée du séjour hors de France, qui ne peut excéder, sauf accord entre les deux parties, une durée fixée par voie réglementaire ;

2° L'indemnité de séjour ;

3° Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement ;

4° En cas de licenciement, le droit pour l'intéressé, sauf renonciation de sa part, d'être rapatrié avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur.

Article L6523-7

Pendant le préavis mentionné au 6° de l'article L. 6523-2, lorsqu'il est exécuté, le travail aérien mensuel demandé aux navigants reste égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux autres membres du personnel navigant de l'entreprise.

Lorsque l'employeur dispense le salarié d'effectuer son préavis, il lui verse, selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat, une indemnité calculée pour la durée minimum du préavis, sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Article L6523-8

Le montant de l'indemnité exclusive de départ est calculé en fonction de l'ancienneté selon des modalités définies par voie réglementaire.

Article L6523-9

Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être assignés à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixe alors les conditions spéciales de travail et couvre expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

Article L6523-10

Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

Lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

Article L6523-11

Les sommes dues aux personnels navigants pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

Section 2 : Fin du contrat

Article L6523-12

Lorsque le contrat de travail à durée indéterminée est rompu au cours d'une mission, le préavis commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Article L6523-13

L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture du contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris les frais de rapatriement.

Article L6523-14

En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf stipulation contraire au contrat, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou, à défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Chapitre IV : Relations collectives du travail

Article L6524-1

Pour l'application du présent chapitre, le personnel navigant technique est celui dont les fonctions sont mentionnées aux 1^o, 2^o et 3^o de l'article L. 6521-1.

Article L6524-2

Par dérogation aux articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de la mise en place ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise, cette catégorie constitue un collègue spécial.

Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa précédent, ce collège est représenté au comité central d'entreprise par un délégué titulaire et un délégué suppléant.

Article L6524-3

Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative à l'égard des personnels relevant de ce collège l'organisation syndicale qui satisfait aux critères prévus à l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise, ou de la délégation unique du personnel, ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques.

Article L6524-4

Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord d'entreprise ou d'établissement ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est constatée dans les conditions définies à l'article L. 2232-12 du code du travail, appréciée dans ce collège.

Article L6524-5

Lorsque la convention ou l'accord de branche ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée au respect des conditions suivantes :

1° Sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège des personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants ;

2° L'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

Chapitre V : Durée du travail et congés

Article L6525-1

Les articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne s'appliquent pas au personnel navigant de l'aviation civile.

Article L6525-2

La durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions mentionnées à l'article L. 6521-1 ne peut excéder 2 000 heures, dans lesquelles le temps de vol est limité à 900 heures.

Pour l'application du présent article :

1° Le temps de service comprend au moins la somme des temps de vol, des temps consacrés aux activités connexes au vol et de certaines fractions, déterminées par voie réglementaire pris après consultation des organisations d'employeurs et de salariés intéressées, du temps pendant lequel le salarié est présent sur le site de travail et susceptible, à tout moment, d'être appelé pour accomplir un vol ou une tâche relevant de son contrat de travail ;

2° Le temps de vol est le temps qui s'écoule entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son lieu de stationnement en vue de décoller et celle à laquelle il s'arrête au lieu de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

Article L6525-3

Pour les personnels navigants de l'aéronautique civile, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aérien, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail, correspond un temps de travail exprimé en heures de vol par mois, trimestre ou année civile, déterminé par décret en Conseil d'Etat. Par exception à l'article L. 3121-22 du même code, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exception des remboursements de frais.

Article L6525-4

Outre les périodes de congé légal définies par les chapitres Ier et II du titre IV du livre Ier de la troisième partie du code du travail, les salariés mentionnés à l'article L. 6525-2 bénéficient d'au moins sept jours par mois et d'au moins 96 jours par année civile libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours, notifiés à l'avance, peuvent comprendre les périodes de repos et tout ou partie des temps d'arrêt déterminés par la loi ou le règlement.

Article L6525-5

Les conditions d'application aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile des dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 3123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du code du travail, relatifs au congé parental d'éducation, à la pratique du sport, au passage à temps partiel, au congé sabbatique et au congé pour création d'entreprise sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre VI : La protection sociale

Article L6526-1

En cas d'incapacité de travail, résultant de blessures ou de maladies non imputables au service, d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'employeur lui assure jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L. 6511-4, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

1° Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants ;

2° La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Article L6526-2

En cas d'incapacité résultant d'un accident du travail, d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par la commission mentionnée à l'article L. 6511-4, l'intéressé perçoit, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à la décision de cette commission, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite, son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

Article L6526-3

Dans les cas d'incapacité prévus par l'article L. 6526-2, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, lorsqu'ils ne sont pas pris en charge au titre d'un régime de sécurité sociale, sont supportés par l'employeur.

Article L6526-4

Les dispositions des articles L. 6526-1 et L. 6526-2 ne sont pas applicables lorsque les maladies, blessures ou infirmités résultent d'une faute intentionnelle de l'intéressé.

Article L6526-5

Lorsqu'un accident aérien survenu en service ou lorsqu'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par la commission mentionnée à l'article L. 6511-4 ont entraîné le décès, ou une incapacité permanente totale au sens de la législation relative à la réparation des accidents du travail, une indemnité en capital est versée à l'intéressé ou à ses ayants droit par la caisse créée en application de l'article L. 6527-2.

Est considéré comme accident aérien tout accident du travail survenu à bord d'un aéronef. Un décret en Conseil d'Etat définit les événements ou les circonstances, directement liés au transport aérien ou à la formation des personnels navigants, assimilables à des accidents aériens.

Les limites dans lesquelles le conseil d'administration de la caisse établit le barème des sommes dues en application du premier alinéa ainsi que les majorations pour charges de famille sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6526-6

Si l'incapacité résultant des causes mentionnées à l'article L. 6526-5 entraîne seulement l'inaptitude permanente à exercer la profession de navigant, la caisse de retraites verse à l'intéressé une somme en capital.

Article L6526-7

Les navigants stagiaires de l'aéronautique civile bénéficient des dispositions prévues par les articles L. 6526-5 et L. 6526-6.

Article L6526-8

Les entreprises sont tenues de prendre toutes les dispositions permettant, compte tenu des aptitudes requises, de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge auquel les intéressés peuvent demander à bénéficier de la retraite mentionnée à l'article L. 6527-1, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

Chapitre VII : Retraites

Article L6527-1

Le personnel navigant professionnel civil salarié, nonobstant les dispositions du 2° de l'article L. 6521-2, qui exerce de manière habituelle la profession de navigant à titre d'occupation principale, bénéficie d'un régime complémentaire de retraite auquel il est obligatoirement affilié.

Les navigants stagiaires de l'aéronautique civile sont assujettis à ce régime de retraite.

Les personnels navigants répondant aux conditions du premier alinéa et employés hors de France par une entreprise étrangère peuvent également être affiliés sur la demande de ladite entreprise ou, à défaut, sur leur demande dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Article L6527-2

La gestion du régime est confiée à la Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, personne morale de droit privé à but non lucratif et remplissant une mission d'intérêt général. Elle est placée sous la tutelle du ministre chargé de la sécurité sociale.

Article L6527-3

La Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est administrée par un conseil d'administration qui comprend, en nombre égal, des représentants des employeurs,

désignés par l'autorité administrative, et des représentants des bénéficiaires élus selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6527-4

La couverture des charges est assurée par des cotisations assises sur les rémunérations perçues par les personnels navigants au cours d'une année civile, dont le taux et le mode de calcul sont fixés par voie réglementaire, dans la limite d'un plafond. Pour le calcul des cotisations, est pris en compte le salaire brut après déduction des indemnités afférentes aux activités au sol indépendantes de la fonction de navigant et des indemnités représentatives de frais.

Ces cotisations sont pour partie à la charge de l'employeur et pour partie à la charge du salarié. S'agissant des personnels navigants visés au troisième alinéa de l'article L. 6527-1, le salaire brut peut être majoré en fonction du pays d'exercice, si le salarié, ou l'entreprise, en fait la demande, d'une fraction du plafond annuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur déterminée par voie réglementaire sans pouvoir dépasser le plafond prévu au premier alinéa ci-dessus, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration. Les cotisations sont à la charge du salarié. Elles peuvent également être prises en charge, en tout ou en partie, pour le compte du salarié, par son employeur.

Article L6527-5

Le régime verse des prestations aux intéressés et à leurs ayants droit, dont celles résultant des dispositions des articles L. 6526-5 et L. 6526-6.

Les intéressés ont droit à une retraite à partir d'un âge déterminé par décret en Conseil d'Etat, sous réserve des dispositions particulières prises en faveur des navigants mis dans l'obligation de cesser toute activité de navigant à la suite d'un accident survenu ou d'une maladie contractée du fait de l'exercice de la profession.

Pour le calcul des pensions, est pris en compte un salaire moyen défini en fonction de la carrière du bénéficiaire, selon des modalités de calcul fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6527-6

Le régime peut mettre en œuvre une action sociale au profit de ses membres participants.

Article L6527-7

En cas de décès d'un affilié en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance ou d'un droit à pension différé, le conjoint survivant apte à recevoir et chacun de ses enfants à charge ont droit à une pension dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L6527-8

L'équilibre financier du régime est assuré par ses seules ressources. Au cas où il serait constaté que les ressources sont insuffisantes pour assurer le service intégral des prestations, celles-ci seraient

réduites au prorata. Les règles comptables et de gestion des fonds affectés à la couverture des risques applicables à la caisse sont déterminées par décret.

Article L6527-9

Les personnels des armées et de la gendarmerie titulaires d'un brevet du personnel navigant militaire qui quittent l'armée avant d'avoir accompli quinze années de services militaires effectifs afin de poursuivre leur carrière comme membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peuvent faire prendre en compte leurs services militaires pour le calcul de la pension servie au titre du régime complémentaire prévu par l'article L. 6527-1 s'ils remplissent les conditions prévues pour l'ouverture du droit à pension dans ce régime. Leurs ayants droit bénéficient de cet avantage dans les mêmes conditions.

Les services militaires pris en compte dans la liquidation des pensions militaires concédées au titre de l'article L. 6 (2°) du code des pensions civiles et militaires de retraite ne sont pas pris en compte dans le régime complémentaire de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Article L6527-10

La cotisation dont le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est redevable à la caisse de retraite instituée en application de l'article L. 6527-2 est précomptée sur la rémunération perçue lors de chaque paie par les intéressés. Ceux-ci ne peuvent s'opposer à ce prélèvement.

Le paiement des cotisations dues à la caisse de retraites instituée en application de l'article L. 6527-2 est garanti pendant un an, à dater de leur exigibilité :

1° Par un privilège mobilier prenant rang concurremment avec celui établi par le 4° de l'article 2331 du code civil ;

2° Par une hypothèque légale prenant rang du jour de son inscription au fichier immobilier (1).

TITRE III : LE PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

TITRE IV : SANCTIONS PENALES ET ADMINISTRATIVES

Chapitre unique : Sanctions pénales

Article L6541-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait de conduire un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence.

Article L6541-2

Est puni d'un mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du titre II du présent livre.

Est puni de la même peine le fait, pour le responsable d'une entreprise, de confier un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par les dispositions du même titre.

Article L6541-3

Est passible des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal le fait pour l'exploitant de retenir indûment la contribution ouvrière précomptée sur le salaire, en application de l'article L. 6527-10.

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE VI : FORMATION AERONAUTIQUE AMATEURS

TITRE IER : AERO CLUBS ET FEDERATIONS

Chapitre unique

Article L6611-1

Les conditions dans lesquelles les matériels nécessaires à la pratique d'une discipline aéronautique peuvent faire l'objet soit d'une location, soit d'un prêt à usage au profit d'associations aéronautiques agréées sont fixées à l'article L. 2222-8 du code général de la propriété des personnes publiques.

TITRE II : MESURES DE SOUTIEN EN FAVEUR DE L'ACTIVITE AERONAUTIQUE DE LOISIR

Chapitre Ier : Aide à la jeunesse

Chapitre II : Aide à la construction amateur

PARTIE LEGISLATIVE

SIXIEME PARTIE : AVIATION CIVILE

LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Article L6700-1

Sans préjudice des dispositions du présent livre, les chapitres Ier et II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie du présent code sont applicables à la présente partie.

Article L6700-2

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi n° 2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à la régulation économique outre-mer et portant diverses dispositions relatives aux outre-mer, les transporteurs aériens exploitant des services réguliers sur les liaisons aériennes soumises à obligations de service public entre la métropole et un département d'outre-mer, ou une collectivité d'outre-mer, ou la Nouvelle-Calédonie, ou entre deux des collectivités précitées fournissent à l'autorité administrative des données statistiques sur la structure des coûts et sur les prix pratiqués sur ces liaisons, dans des conditions fixées par décret. Ces données statistiques font l'objet d'une synthèse adressée au Parlement au plus tard le 1er septembre de l'année qui suit celle à laquelle elles se rapportent.

Un arrêté du ministre chargé des transports et de celui chargé de l'outre-mer peut soumettre aux dispositions du premier alinéa les transporteurs aériens exploitant certaines liaisons aériennes, non soumises à obligations de service public, entre la métropole et un département d'outre-mer, ou une collectivité d'outre-mer, ou la Nouvelle-Calédonie, ou entre deux des collectivités précitées.

TITRE IER : DEPARTEMENTS ET REGIONS D'OUTRE MER

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre Ier : L'aéronef

Chapitre II : La circulation aérienne

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6723-2

Pour l'application à Mayotte des dispositions de l'article L. 6351-2, les mots : " dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique " sont remplacés par les mots : " dans les conditions applicables en métropole ".

Article L6723-3

Les articles L. 6353-1 et L. 6353-2 ne sont pas applicables à Mayotte.

Chapitre IV : Le transport aérien

Chapitre V : Le personnel navigant

Article L6725-1

Les dispositions du chapitre IV du titre II du livre V de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

Chapitre VI : La formation aéronautique

TITRE III : SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre Ier : L'aéronef

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6732-1

Pour l'application de l'article L. 6222-1 à Saint-Barthélemy, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008

concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ".

Article L6732-2

Pour l'application de l'article L. 6232-10 à Saint-Barthélemy, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. " sont remplacés par les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile ".

Article L6732-3

Pour l'application à Saint-Barthélemy du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6733-1

Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 6332-2, les mots : " impartis au maire aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales " sont remplacés par les mots : " impartis au président du conseil territorial par l'article LO 6252-8 du code général des collectivités territoriales ".

Article L6733-2

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article L. 6341-2, les mots : " de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " sont remplacés par les mots : " de l'application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

Article L6733-3

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article L. 6342-2, les mots : " un titre de circulation ou l'un des documents indiqués au point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " un document équivalent à ceux requis en métropole en vertu de l'application du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ".

Article L6733-4

Le titre VI du livre III ne s'applique pas à Saint-Barthélemy.

Chapitre IV : Le transport aérien

Article L6734-1

Pour l'application de l'article L. 6411-6 à Saint-Barthélemy, au premier alinéa, les mots : " au sens du règlement " sont remplacés par les mots : " au sens des règles applicables en métropole en application du règlement ".

Article L6734-2

Pour l'application de l'article L. 6412-2 à Saint-Barthélemy, au premier alinéa, les mots : " aux dispositions " sont remplacés par les mots : " aux règles applicables en métropole en application " et, à la première phrase du second alinéa, les mots : " par le " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en application du ".

Article L6734-3

Pour l'application de l'article L. 6412-5 à Saint-Barthélemy, les mots : " Sans préjudice des dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles

communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, " sont supprimés.

Article L6734-4

Pour l'application de l'article L. 6421-3 à Saint-Barthélemy, après le mot : " application ", sont insérés les mots : " des règles applicables en métropole en vertu " et le mot : " dispositions " est remplacé par les mots : " règles applicables en métropole en application ".

Article L6734-5

Pour l'application du premier alinéa de l'article L. 6431-2 à Saint-Barthélemy, à la première phrase, après les mots : " par les ", sont insérés les mots : " règles applicables en métropole en application des " et, après le mot : " des ", la fin de la seconde phrase est ainsi rédigée : " mêmes pouvoirs que ceux dont leurs homologues disposent en métropole et qui sont énumérés à l'article 4 du même règlement. "

Article L6734-6

Pour l'application de l'article L. 6431-5 à Saint-Barthélemy, après le mot : " modalités ", sont insérés les mots : " applicables en métropole en application ".

Article L6734-7

Pour l'application à Saint-Barthélemy du I de l'article L. 6432-3, les mots : " à l'article " sont remplacés par les mots : " aux règles en vigueur en métropole en vertu de l'article ".

Chapitre V : Le personnel navigant

Chapitre VI : La formation aéronautique

TITRE IV : SAINT MARTIN

Chapitre unique

Article L6741-1

Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 6332-2, les mots : " impartis au maire aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales " sont remplacés par les mots : " impartis au président du conseil territorial par l'article LO 6352-8 du code général des collectivités

territoriales ".

TITRE V : SAINT PIERRE ET MIQUELON

Chapitre Ier : L'aéronef

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6752-1

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Article L6752-2

Pour l'application de l'article L. 6222-1 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ".

Article L6752-3

Pour l'application de l'article L. 6232-10 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " sont remplacés par

les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " .

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6753-1

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article L. 6341-2 aux aérodromes ouverts au trafic commercial international, les mots : " de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " sont remplacés par les mots : " de l'application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " .

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, l'autorité administrative compétente peut prendre des mesures de sûreté prescrites en application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne.

Article L6753-2

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article L. 6342-2, les mots : " un titre de circulation ou l'un des documents indiqués au point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " un document équivalent à ceux requis en métropole en vertu de l'application du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " .

Chapitre IV : Le transport aérien

Article L6754-1

Les dispositions des articles L. 6412-2, L. 6412-3, L. 6412-5, L. 6421-3 et L. 6432-3 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article L6754-2

L'activité de transporteur aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité

administrative dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'exploitation des services aériens mentionnés par le 3 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté n'est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par décret en Conseil d'Etat.

Article L6754-3

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services aériens réguliers de transport de passagers, de fret et de courrier au départ ou à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon est délivrée par l'autorité administrative.

A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre V : Le personnel navigant

Article L6755-1

A Saint-Pierre-et-Miquelon, toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant est punie :

1° En ce qui concerne l'employeur, de 3 750 € d'amende.

2° En ce qui concerne le salarié, du retrait de sa licence qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile dans les catégories transport aérien et travail aérien et par le ministre chargé de la défense nationale dans la catégorie essais et réception, pour une durée comprise entre quinze jours et deux mois.

Chapitre VI : La formation aéronautique

TITRE VI : NOUVELLE CALEDONIE

Chapitre Ier : L'aéronef

Article L6761-1

Les dispositions du livre Ier sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Les sections 1 et 2 du chapitre II du titre III du livre Ier sont applicables en Nouvelle-Calédonie

dans les conditions fixées à l'article L. 5761-1.

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6762-1

Les dispositions du livre II sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable en Nouvelle-Calédonie dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Article L6762-2

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Article L6762-3

Pour l'application de l'article L. 6222-1 en Nouvelle-Calédonie, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ".

Article L6762-4

Pour l'application de l'article L. 6232-10 en Nouvelle-Calédonie, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les

enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile ".

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6763-1

Les dispositions des articles L. 6300-1, L. 6311-3 et L. 6321-1, du chapitre V du titre II, à l'exception de son article L. 6325-4, des articles L. 6331-2 et L. 6331-3, du chapitre II du titre III, à l'exception de celles de l'article L. 6332-5, du titre IV, du titre V, à l'exception de son chapitre III, et du titre VII du livre III de la présente partie sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Article L6763-2

Les dispositions du chapitre V du titre II du livre III de la présente partie et des articles L. 6372-1 et L. 6372-2 sont applicables en Nouvelle-Calédonie en tant qu'elles concernent les services aéroportuaires rendus par l'Etat ou pour le compte de l'Etat.

Article L6763-3

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du premier alinéa de l'article L. 6325-1, les mots : " fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce " sont supprimés.

Article L6763-4

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions de l'article L. 6332-2, les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " en Nouvelle-Calédonie ", les mots : " aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales " sont remplacés par les mots : " par l'article L. 131-2 du code des communes de Nouvelle-Calédonie " et les mots : " notamment les conditions dans lesquelles le représentant de l'Etat dans le département est chargé des pouvoirs mentionnés à cet article lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements " sont supprimés.

Article L6763-5

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions de l'article L. 6341-2 aux aérodromes ouverts au trafic commercial international, les mots : " de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " sont remplacés par les mots : " de l'application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de

règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " .

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, l'autorité administrative compétente peut prendre des mesures de sûreté prescrites en application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne.

Article L6763-6

I.-Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions de l'article L. 6342-2, les mots : " un titre de circulation ou l'un des documents indiqués au point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " un document équivalent à ceux requis en métropole en vertu de l'application du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " .

II.-Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions du II de l'article L. 6342-4, les mots : " ou ressortissant à un Etat membre de l'Union européenne " sont supprimés et les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " en Nouvelle-Calédonie " .

Article L6763-7

Pour l'application de l'article L. 6350-1 en Nouvelle-Calédonie, au 3°, les mots : " articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à R. 42 du code des postes et des communications électroniques relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques " .

Article L6763-8

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie de l'article L. 6351-5, les mots : " articles L. 55 et L. 56 du code des postes et communications électroniques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques " .

Chapitre IV : Le transport aérien

Article L6764-1

Sous réserve des compétences de la Nouvelle-Calédonie, l'article L. 6411-1 ainsi que les titres II et III du livre IV de la présente partie, à l'exception de l'article L. 6432-3, sont applicables en

Nouvelle-Calédonie.

Article L6764-2

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services aériens réguliers de transport de passagers, de courrier et de fret entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points de la République est délivrée par l'autorité administrative.

A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre V : Le personnel navigant

Article L6765-1

Les dispositions du titre Ier, des chapitres Ier et II du titre II du livre V de la présente partie et celles des articles L. 6527-9, L. 6541-1 et L. 6541-2 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Article L6765-2

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, le dernier alinéa de l'article L. 6521-4 est supprimé.

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, le dernier alinéa de l'article L. 6521-5 est supprimé.

Article L6765-3

A la demande du congrès de la Nouvelle-Calédonie, une convention entre l'organisme chargé de la gestion de la sécurité sociale en Nouvelle-Calédonie et l'organisme gérant le régime de retraite complémentaire mentionné à l'article L. 6527-2 fixe, en tant que de besoin, le régime de retraite complémentaire du personnel navigant professionnel civil exerçant son activité en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre VI : La formation aéronautique

TITRE VII : POLYNESIE FRANCAISE

Article L6770-1

Les dispositions de l'article L. 6100-1 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre Ier : L'aéronef

Article L6771-1

Les dispositions du titre Ier et du titre IV du livre Ier de la présente partie sont applicables en Polynésie française.

Le chapitre II du titre III du même livre Ier est également applicable en Polynésie française sous réserve, pour les sections 1 et 2, des conditions fixées à l'article L. 5771-1.

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6772-1

Les dispositions du livre II sont applicables en Polynésie française.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable en Polynésie française dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Article L6772-2

Pour l'application en Polynésie française du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Article L6772-3

Pour l'application de l'article L. 6222-1 en Polynésie française, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " .

Article L6772-4

Pour l'application de l'article L. 6232-10 en Polynésie française, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " .

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6773-1

Les dispositions des articles L. 6300-1, L. 6311-3 et L. 6321-1, du chapitre V du titre II, à l'exception de son article L. 6325-4, des articles L. 6331-2 et L. 6331-3, du chapitre II du titre III, à l'exception de celles de l'article L. 6332-5, du titre IV, des chapitres Ier et II du titre V et du titre VII du livre III de la présente partie sont applicables en Polynésie française sous réserve des adaptations prévues par le présent chapitre.

Article L6773-2

Les dispositions du chapitre 5 du titre II, des articles L. 6371-1 à L. 6371-3 de la section 1 et de la section 2 du chapitre Ier du titre VII du livre III de la présente partie sont applicables en Polynésie française en tant qu'elles concernent les ouvrages et installations aéroportuaires d'intérêt national.

Article L6773-3

Pour l'application en Polynésie française du premier alinéa de l'article L. 6325-1, les mots : " fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce " sont supprimés.

Article L6773-4

Pour l'application en Polynésie française de l'article L. 6321-4, les mots : " mentionnée à l'article L. 6321-3 " sont supprimés.

Article L6773-4-1

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article L. 6332-2, les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " en Polynésie française ", les mots : " aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales " sont remplacés par les mots : " en matière de police municipale en Polynésie française " et les mots : " notamment les conditions dans lesquelles le représentant de l'Etat dans le département est chargé des pouvoirs mentionnés à cet article lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements " sont supprimés.

Article L6773-5

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article L. 6341-2 aux aérodromes ouverts au trafic commercial international, les mots : " de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " sont remplacés par les mots : " de l'application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, l'autorité administrative compétente peut prendre des mesures de sûreté prescrites en application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne.

Article L6773-6

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article L. 6341-2, les mesures prescrites sont prévues par l'Etat.

Article L6773-7

I.-Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article L. 6342-2, les mots : " un titre de circulation ou l'un des documents indiqués au point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " un document équivalent à ceux requis en métropole en vertu de l'application du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ".

II.-Pour l'application en Polynésie française des dispositions du II de l'article L. 6342-4, les mots : " ou ressortissant à un Etat membre de l'Union européenne " sont supprimés et les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " en Polynésie française ".

Article L6773-8

Pour l'application du 3° de l'article L. 6350-1 en Polynésie française, les mots : " articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à R. 42 du code des postes et des communications électroniques relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques ".

Article L6773-9

Pour l'application en Polynésie française de l'article L. 6351-5, les mots : " articles L. 55 et L. 56 du code des postes et communications électroniques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques " .

Chapitre IV : Le transport aérien

Article L6774-1

Les dispositions des articles L. 6411-1, L. 6421-2, L. 6431-1, L. 6432-1, L. 6432-2, L. 6433-1 et L. 6433-2 du livre IV de la présente partie sont applicables en Polynésie française.

Article L6774-2

Les articles L. 6432-1 et L. 6432-2 sont applicables en tant qu'ils concernent les entreprises exploitant des liaisons aériennes entre la Polynésie française et tout autre point situé sur le territoire de la République.

Article L6774-3

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services aériens réguliers de transport de passagers, de courrier et de fret entre la Polynésie française et tout autre point situé sur le territoire de la République est délivrée par l'autorité administrative, après consultation du conseil des ministres de la Polynésie française.

Cette autorisation n'inclut pas la partie de ces liaisons située entre la Polynésie française et tout point d'escale situé en dehors du territoire national ; elle est délivrée sans préjudice des compétences

dévolues à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie.

A cet effet, les transporteurs autorisés déposent les programmes d'exploitation, pour approbation, ainsi que les tarifs correspondants.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre V : Le personnel navigant

Article L6775-1

Les dispositions du titre Ier, des chapitres Ier et II du titre II du livre V de la présente partie et celles des articles L. 6527-9, L. 6541-1 et L. 6541-2 sont applicables en Polynésie française.

Article L6775-2

Pour son application en Polynésie française, le dernier alinéa de l'article L. 6521-4 est supprimé.

Pour son application en Polynésie française, le dernier alinéa de l'article L. 6521-5 est supprimé.

Article L6775-3

Une convention entre l'Etat, la Polynésie française et l'organisme gérant le régime de retraite complémentaire mentionné à l'article L. 6527-2 détermine, en tant que de besoin, le régime de retraite complémentaire du personnel navigant professionnel civil exerçant son activité en Polynésie française.

Chapitre VI : La formation aéronautique

TITRE VIII : WALLIS ET FUTUNA

Chapitre Ier : L'aéronef

Article L6781-1

Les dispositions du livre Ier de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6782-1

Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable à Wallis-et-Futuna dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Article L6782-2

Pour l'application à Wallis-et-Futuna du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Article L6782-3

Pour l'application de l'article L. 6222-1 à Wallis-et-Futuna, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ".

Article L6782-4

Pour l'application de l'article L. 6232-10 à Wallis-et-Futuna, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile ".

Chapitre III : Les aérodromes

Article L6783-1

Les dispositions du livre III sont applicables dans les îles Wallis-et-Futuna, à l'exception des chapitres II, III et IV du titre II, du chapitre III du titre V, du chapitre II et du chapitre III du titre VI.

Article L6783-2

Les chapitres Ier et V du titre II s'appliquent à Wallis-et-Futuna sous réserve des compétences de la collectivité en matière d'établissement, aménagement, équipement et entretien des réseaux aériens d'intérêt local.

Article L6783-3

Le deuxième alinéa de l'article L. 6321-2 n'est pas applicable à Wallis-et-Futuna.

Article L6783-4

Pour l'application à Wallis-et-Futuna du premier alinéa de l'article L. 6325-1, les mots : " fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce " sont supprimés.

Article L6783-5

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 6332-2, les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " à Wallis-et-Futuna ", les mots : " aux articles L. 2212-2 et L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales " sont remplacés par les mots : " en matière de police municipale à Wallis-et-Futuna " et les mots : " notamment les conditions dans lesquelles le représentant de l'Etat dans le département est chargé des pouvoirs mentionnés à cet article lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements " sont supprimés.

Article L6783-6

Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions de l'article L. 6341-2 aux aérodromes ouverts au trafic commercial international, les mots : " de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne " sont remplacés par les mots : " de l'application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

Sur les aérodromes autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, l'autorité administrative compétente peut prendre des mesures de sûreté prescrites en application des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des règlements pris pour son application par la Commission européenne.

Article L6783-7

I.-Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions de l'article L. 6342-2, les mots : " un titre de circulation ou l'un des documents indiqués à l'article 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " un document équivalent à ceux requis en métropole en vertu de l'application de l'article 1.2.2.2 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ".

II.-Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions du II de l'article L. 6342-4, les mots : " ou ressortissant à un Etat membre de l'Union européenne " sont supprimés et les mots : " dans le département " sont remplacés par les mots : " à Wallis-et-Futuna ".

Article L6783-8

Pour l'application dans les îles Wallis-et-Futuna des dispositions de l'article L. 6341-2, les mesures prévues sont prescrites par l'Etat.

Article L6783-9

Pour l'application du 3° de l'article L. 6350-1 à Wallis-et-Futuna, les mots : " articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à R. 42 du code des postes et des communications électroniques relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques ".

Article L6783-10

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 6351-5, les mots : " articles L. 55 et L. 56 du code des postes et communications électroniques " sont remplacés par les mots : " lois n° 49-758 du 9 juin 1949 établissant des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques et n° 49-759 du 9 juin 1949 établissant des servitudes et obligations dans l'intérêt des réceptions radioélectriques ".

Article L6783-11

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 6361-7 :

1° Au 4°, les mots : " mentionnés à l'article L. 571-11 du code de l'environnement " et les mots : " mentionnés à l'article L. 571-15 du même code " sont supprimés.

2° Au 7°, les mots : " ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article L. 571-13 du code de l'environnement, " sont supprimés.

Article L6783-12

Dans les îles Wallis-et-Futuna, les prérogatives prévues par les articles L. 6371-4 et L. 6372-2 appartiennent au chef du service de l'aviation civile.

Chapitre IV : Le transport aérien

Article L6784-1

Les dispositions du livre IV de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna, à l'exception de celles des sections 2 et 3 du chapitre Ier du titre Ier, du chapitre II du même titre et de l'article L. 6432-3.

Article L6784-2

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Le transport aérien de passagers, de fret ou de courrier ne nécessite la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transport aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par voie réglementaire.

Le présent article n'est pas applicable aux transporteurs aériens exploitant exclusivement des services intérieurs à Wallis-et-Futuna.

Article L6784-3

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services aériens réguliers de transport de passagers, de courrier et de fret au départ ou à destination de Wallis-et-Futuna est délivrée par l'autorité administrative.

A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre V : Le personnel navigant

Article L6785-1

Les dispositions du titre Ier, des chapitres Ier, II et III du titre II, et du titre IV du livre V de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Article L6785-2

Les articles 113 et 114 de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministre de la France d'outre-mer ne s'appliquent pas au personnel navigant de l'aviation civile.

Article L6785-3

A Wallis-et-Futuna, toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant est punie :

1° En ce qui concerne l'employeur, de 3 750 € d'amende ;

2° En ce qui concerne le salarié, du retrait de sa licence, qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile dans les catégories transport aérien et travail aérien et par le ministre chargé de la défense nationale dans la catégorie essais et réception, pour une durée comprise entre quinze jours et deux mois.

Article L6785-4

Une convention entre Wallis-et-Futuna et l'organisme gérant le régime de retraite complémentaire mentionné à l'article L. 6527-2 détermine, en tant que de besoin, le régime de retraite complémentaire du personnel navigant professionnel civil exerçant son activité à Wallis-et-Futuna.

Chapitre VI : La formation aéronautique

Article L6786-1

Les matériels nécessaires à la pratique d'une discipline aéronautique peuvent faire l'objet soit d'une location, soit d'un prêt à usage à titre gratuit au profit d'associations aéronautiques. Dans l'un et l'autre cas, le contrat a pour effet de transférer à ces associations la responsabilité des dommages causés par les matériels loués ou prêtés.

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

Chapitre Ier : L'aéronef

Article L6791-1

Les dispositions du livre Ier de la présente partie sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre II : La circulation aérienne

Article L6792-1

Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Le chapitre II du titre II du livre II est applicable aux Terres australes et antarctiques françaises dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile.

Article L6792-2

Pour l'application aux Terres australes et antarctiques françaises du premier alinéa de l'article L. 6221-1, les mots : " par le règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen " sont remplacés par les mots : " par les règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne ou en vertu des règlements pris pour son application par la Commission européenne ".

L'autorité administrative compétente peut accorder des dérogations aux exigences de fond précisées dans ces règles, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

Article L6792-3

Pour l'application de l'article L. 6222-1 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " qui n'est pas visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne " sont remplacés par les mots : " qui n'est pas visé par les règles applicables en métropole en vertu de l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ".

Article L6792-4

Pour l'application de l'article L. 6232-10 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : " définis à l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " sont remplacés par les mots : " définis par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile " .

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE Ier : LE DROIT AU TRANSPORT

TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier : Principes

Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport

Section 1 : Dispositions applicables au matériel roulant

Article D1112-1

Constituent le matériel roulant mentionné à l'article L. 1112-3 :

1° Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports urbains ou non urbains de personnes, réguliers ou à la demande, ou du renouvellement du parc utilisé pour ces services, qu'il s'agisse d'autobus, d'autocars ou de tous autres véhicules automobiles ;

2° Les rames des systèmes de transport ferroviaire ou guidé au sens de l'article L. 2000-1 acquis en vue de leur mise en service en application des dispositions de l'article L. 1613-1 ou faisant l'objet d'une modification substantielle au sens de cette même disposition.

Article D1112-2

Sans préjudice du respect du délai fixé par l'article L. 1112-1 pour la mise en accessibilité des services de transport public terrestre de personnes, les dispositions du présent chapitre ne concernent pas le matériel roulant défini par l'article D. 1112-1 ayant fait l'objet d'une commande ferme conclue antérieurement aux dates suivantes :

1° Le 12 mai 2007 pour les autobus et les autocars affectés à des services réguliers et ceux affectés à des services à la demande de transport routier de personnes définis aux articles 25 et 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et aux alinéas 2 et 3 de l'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959

relatif à l'organisation du transport de voyageurs dans la région d'Ile-de-France en ce qui concerne le transport routier ;

2° Le 14 août 2008 pour les rames circulant sur le réseau ferré national compris dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel au sens de l'article 31 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

3° Le 24 juillet 2009 pour les rames circulant sur les systèmes de transport public guidé urbain, y compris celles qui circulent sur les réseaux souterrains mais à l'exclusion des tram-trains.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au matériel roulant mentionné au 2° de l'article D. 1112-1 affecté au transport ferroviaire régional ayant fait l'objet d'une commande conclue avant le 10 février 2006, et d'une tranche conditionnelle, dont la décision d'exécution a été prise au plus tard le 14 août 2009.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux rames des systèmes de transport ferroviaire mentionnées au 2° de l'article D. 1112-1 faisant l'objet d'une modification substantielle, lorsque le marché principal les concernant a été conclu au plus tard le 14 août 2009 ni aux rames des systèmes de transport guidé mentionnées au 2° de l'article D. 1112-1 faisant l'objet d'une modification substantielle, lorsque le marché principal les concernant a été conclu au plus tard le 24 juillet 2010.

Article D1112-3

Le matériel roulant défini par l'article D. 1112-1 doit être accessible aux personnes en situation de handicap au sens de l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles et aux personnes à mobilité réduite mentionnées au point 2.21 de l'annexe I de la directive 2001/85/ CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/ CEE et 97/27/ CE, dans des conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers, avec la plus grande autonomie possible et sans danger.

Article D1112-4

La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

1° De monter et descendre des véhicules routiers et des rames et de s'installer à bord ;

2° De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donnent lieu à des mesures de substitution ;

3° De se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du transport.

Article D1112-5

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

1° S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs

adéquats, à quai ou embarqués ;

2° Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant ;

3° Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;

4° Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du transport est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Article D1112-6

Est accessible aux personnes mentionnées à l'article D. 1112-3 le matériel roulant qui, selon les catégories de matériel définies par l'article D. 1112-1, a fait l'objet soit d'une réception au titre des dispositions du chapitre Ier du titre II du livre III du code de la route, soit d'une autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée en application des articles L. 1613-1, L. 1613-2 et L. 1613-4.

Le cas échéant, le matériel roulant mentionné au 1° de l'article D. 1112-1 et réceptionné dans les conditions prévues par les dispositions susmentionnées du code de la route doit être doté des équipements et dispositifs définis par les arrêtés mentionnés à l'article D. 1112-7.

Article D1112-7

Des arrêtés pris par le ministre chargé des transports et les ministres intéressés précisent, pour chaque catégorie de matériel roulant mentionnée à l'article D. 1112-1, les dispositions à respecter et les équipements spécifiques à mettre en place pour assurer l'accessibilité dudit matériel roulant. Ces arrêtés peuvent prévoir des dispositions adaptées à l'ancienneté de leur conception pour les matériels roulants mentionnés au 2° de l'article D. 1112-1 faisant l'objet d'une modification substantielle.

Section 2 : Dispositions applicables aux points d'arrêt

Article D1112-8

Au sens de la présente section, on entend par :

1° Gare accessible ou point d'arrêt accessible :

-soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ou, lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation, aux dispositions de l'article R. 111-19-8 de ce code ;

-soit un point d'arrêt ferroviaire qui répond aux dispositions de l'annexe de la décision 2008/164/CE de la Commission européenne du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ainsi qu'aux dispositions de l'article R. 111-19-8 du code de la

construction et de l'habitation lorsqu'il s'agit d'un établissement recevant du public au sens de l'article R. 123-2 de ce code ;

2° Fréquentation d'un arrêt : la moyenne journalière, pour les deux dernières années disponibles à la date de la publication du présent décret, du cumul des montées et des descentes ou du double des montées de voyageurs ;

3° Ligne routière urbaine structurante : en dehors de l'Ile-de-France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports ;

4° Pôle d'échanges : un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces points ;

5° Pôle générateur de déplacements : un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

6° Structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées : établissements et services d'accueil ou d'hébergement pour personnes âgées ou personnes handicapées définis par les 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 11° et 12° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et classés dans la première à la quatrième catégorie des établissements recevant du public, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation ;

7° Transport public routier urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions de l'article L. 1231-1 ;

8° Transport public routier non urbain : un service public de transport routier de personnes, régulier ou à la demande, organisé dans le cadre des dispositions des articles L. 3111-1 à L. 3111-6 et L. 3111-11.

Article D1112-9

L'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1.

Cette liste est approuvée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport et, pour l'Etat, fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

L'autorité organisatrice de transport ou l'Etat peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières, liste qui est approuvée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Article D1112-10

I. - Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- 3° Il constitue un pôle d'échanges ;
- 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

II. - Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

- pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;
- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.

Article D1112-11

I.-Pour les transports publics routiers de personnes dans la région Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il est situé sur l'une des lignes définies comme prioritaires par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tenant compte de la fréquentation, de l'organisation du réseau de transport et de la desserte du territoire et qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- 1° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- 2° Il constitue un pôle d'échanges ;
- 3° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

II.-Lorsque l'application des conditions prévues au I n'aboutit pas à rendre prioritaires au moins 70 % des arrêts de la ligne en cause, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine un ou plusieurs points d'arrêt à rendre accessibles afin d'atteindre ce seuil.

Article D1112-12

I.-Pour les transports ferroviaires et pour les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France, un point d'arrêt existant ou une gare existante est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1, s'il n'appartient pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 et s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- 1° La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Ile-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Ile-de-France ;
- 2° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires ainsi identifiés s'effectue sans préjudice de l'application aux infrastructures existantes des dispositions du point 7.3.1 de l'annexe de la décision 2008/164/ CE de la Commission du 21 décembre 2007 sur la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

II.-Lorsque l'application des conditions prévues au I ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, l'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat, détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif.

Article D1112-13

Pour les transports publics guidés, tous les points d'arrêt et gares qui n'appartiennent pas aux réseaux souterrains remplissant les conditions fixées par l'article L. 1112-5 sont prioritaires au sens de l'article L. 1112-1, à l'exception de ceux qui sont desservis par les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional d'Ile-de-France.

Article D1112-14

L'autorité organisatrice de transport compétente ou l'Etat consulte des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et, le cas échéant, les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toute autre infrastructure concernée ainsi que les autres autorités organisatrices de transport intéressées, sur le projet de liste comportant l'ensemble des arrêts ainsi identifiés, avant de le soumettre à l'approbation de son organe délibérant ou de fixer la liste par arrêté.

Article D1112-15

La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

Section 3 : Schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

Sous-section 1 : Compétences

Article R1112-11

I.-L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, est compétente pour approuver le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée statue sur les demandes tendant à la prorogation du délai de dépôt de ce schéma prévue au même III

de l'article L. 1112-2-1 présentées par l'autorité organisatrice de transport auteur de ce schéma.

II.-L'autorité administrative qui, en application des dispositions du III de l'article L. 1112-2-1, a approuvé le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prend les décisions relatives à la prorogation du délai de mise en œuvre de ce schéma prévue à l'article L. 1112-2-3, celles relatives aux sanctions prévues au II de l'article L. 1112-2-4 ainsi que celles relatives à la procédure de carence et aux sanctions prévues au III du même article. Les sanctions prévues par le deuxième alinéa du I de l'article L. 1112-2-4 sont prononcées par le représentant de l'Etat de chacun des départements concernés par le schéma, et, pour les services ferroviaires d'intérêt national, par le ministre chargé des transports.

Sous-section 2 : Elaboration

Article R1112-12

I.-L'autorité organisatrice de transport ou, en l'absence d'une telle autorité, l'Etat coordonne, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour le service de transport public de voyageurs dont elle est responsable, les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires prévus par le I de l'article L. 1112-2-1, pour lesquels elle a, le cas échéant, été désignée chef de file en application du II du même article.

II.-Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires, les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.

III.-Les parties intéressées par le service de transport dont l'avis doit être sollicité sur le projet de schéma en application du II de l'article L. 1112-2-1 sont, outre les gestionnaires mentionnés par ces dispositions, les gestionnaires du service de transport ainsi que des associations de personnes handicapées et d'usagers choisies par l'autorité organisatrice de transport, qui réunit ces parties au sein d'un comité constitué à cet effet.

Article R1112-13

I.-Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée indique le ou les services de transport public de voyageurs et le département sur lesquels il porte et la collectivité publique qui en est responsable, exception faite des services ferroviaires d'intérêt national pour lesquels est élaboré un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée unique.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend :

1° Une présentation de ce ou ces services et notamment :

a) La description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes mentionnées au 1° du I de l'article D. 1112-10 et pour l'Ile-de-France les lignes prioritaires mentionnées au I de l'article D. 1112-11 ;

b) La description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;

c) L'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations ;

- 2° La liste des points d'arrêt prioritaires établie en application des dispositions de l'article D. 1112-9, assortie, le cas échéant, de la liste complémentaire prévue par cet article, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles. Pour un service de transport de voyageurs ferroviaire, le schéma comprend la liste des bâtiments et installations associés aux gares et autres points d'arrêt ferroviaires prioritaires et la présentation des travaux à y mener pour les rendre accessibles ainsi que la description des mesures de substitution à mettre en place pour les gares qui ne constituent pas des points d'arrêt prioritaires ;
- 3° Les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation prévue par l'article R. 111-19-10 du code de la construction et de l'habitation ;
- 4° La programmation présentant, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge ;
- 5° L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sur chaque période et sur chaque année de la première période et les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer ;
- 6° Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période ;
- 7° La description des modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ainsi que celles de l'actualisation à laquelle il donne lieu, notamment lorsqu'est fait le bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité prévu par l'article R. 1112-22.

II.-Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comporte également un préambule qui indique :

- a) Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;
- b) Le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.

La présentation prévue au 1° du I et les éléments mentionnés au 4° du même I portent alors sur l'ensemble des départements pour chacun du ou des services de transport concernés.

Sous-section 3 : Instruction de la demande

Article R1112-14

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est adressé, en deux exemplaires par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à l'autorité compétente pour l'approuver en application du III de l'article L. 1112-2-1, accompagné, lorsque l'autorité

organisatrice de transport est une collectivité territoriale, de la délibération adoptant ce schéma. La demande peut porter simultanément sur plusieurs schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée.

Pour les services de transport ferroviaire, une copie de la demande est également adressée à chacune des commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations accessibles au public des gares prioritaires qui la transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

Article R1112-15

Le délai d'instruction de la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée fixé par le III de l'article L. 1112-2-1 court à compter de la réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

Lorsque le dossier joint à la demande est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, dans le délai de deux mois à compter de la réception de la demande, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par courrier électronique, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

Article R1112-16

Le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est transmis pour avis à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévue à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation qui se prononce sur le respect, par ce projet, des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique, au sens de l'article L. 1112-4, qu'il comporte.

Lorsque ce projet comporte le préambule prévu par l'avant-dernier alinéa du I de l'article L. 1112-2-1, la commission du département dans lequel est implanté le siège de l'autorité organisatrice de transport auteur du projet se prononce également sur ce préambule et sur les autres éléments qui portent sur plusieurs départements prévus au II de l'article R. 1112-12.

Lorsque la commission ne s'est pas prononcée dans un délai de deux mois à compter de sa saisine sur le projet de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle est réputée avoir émis un avis.

Sous-section 4 : Décision d'approbation

Article R1112-17

I.-Un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut être approuvé que si les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des services de transport sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont applicables et s'il ressort de la présentation des travaux et actions à réaliser pour l'accessibilité des bâtiments et installations associés aux points d'arrêt prioritaires des services de transport ferroviaire, qu'ils devraient permettre d'assurer la conformité aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées qui leur sont respectivement applicables.

II.-Lorsque le dossier de demande d'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda

d'accessibilité programmée n'a pas été déposé dans le délai imparti, que ce délai résulte des dispositions générales ou d'une décision individuelle, et que ce retard n'est pas justifié, la durée du dépassement du délai imparti pour le dépôt du schéma est imputée sur la durée d'exécution de ce schéma.

Article R1112-18

I.-Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée à l'expiration du délai prévu par le III de l'article L. 1112-2-1 vaut approbation implicite du schéma et, le cas échéant, octroi implicite des dérogations pour impossibilité technique avérée sollicitées.

II.-Lorsque l'autorité compétente envisage de refuser l'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, elle peut demander à l'auteur du projet de lui soumettre un projet modifié, sur des points et dans un délai qu'elle indique. En ce cas, les consultations prévues sur le projet sont limitées à ces modifications.

III.-Lorsque l'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est refusée, l'autorité qui prend cette décision peut également préciser le délai laissé pour présenter un nouveau projet, qui ne peut excéder six mois.

IV.-Le préfet ayant statué sur la demande de schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée tient à jour, sur le site internet de la préfecture, un document retraçant les demandes d'approbation enregistrées, les services de transports publics de voyageurs concernés, la décision prise ainsi que la durée octroyée pour mettre en œuvre le schéma.

V.-Lorsqu'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports a été élaboré en application du I de l'article L. 1112-2, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée approuvé dans les conditions prévues par la présente section s'y substitue à la date de son approbation.

Sous-section 5 : Prorogation des délais

Article R1112-19

I.-Les demandes de prorogation de délais sont adressées par pli recommandé, avec demande d'avis de réception à l'autorité compétente mentionnée au R. 1112-11 au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, soit pour achever l'exécution de celui-ci.

II.-Le contenu du dossier de la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est fixé par un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé des finances qui précise notamment les éléments de justification des difficultés financières qui peuvent être apportés à l'appui de la demande et prévoit que le cas de force majeure et les difficultés techniques ou administratives sont établis par tous éléments utiles.

Article R1112-20

Le délai d'instruction de la demande de prorogation des délais de dépôt ou de mise en œuvre d'un

schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée est de trois mois à compter de la date de réception du dossier complet ou des pièces qui le complètent.

Lorsque le dossier est incomplet, l'autorité à laquelle il est adressé indique, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans le délai d'un mois à compter de la réception de la demande, les pièces manquantes et le délai imparti pour les produire, qui ne peut être supérieur à un mois.

Article R1112-21

I.-La décision d'accorder une prorogation de délai précise la durée octroyée.

A défaut de notification d'une décision explicite du préfet dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la demande de prorogation est réputée rejetée.

II.-Lorsque la demande de prorogation des délais de dépôt est refusée, l'autorité qui prend cette décision précise le délai laissé pour présenter de nouveau à l'approbation un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée qui ne peut excéder six mois.

III.-Le bénéfice de la prorogation de la durée d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée de douze mois prévue par le second alinéa de l'article L. 1112-2-3 est accordé notamment quand l'analyse du dossier fait apparaître le dépassement des seuils déterminés par l'arrêté prévu par le II de l'article R. 1112-19.

IV.-Les décisions de prorogation de délai sont enregistrées sur le document relatif aux schémas directeur d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée disponible sur le site internet de la préfecture prévu par le III de l'article R. 1112-18.

Sous-section 6 : Suivi de l'avancement du schéma

Article R1112-22

I.-Sont adressés, par l'autorité qui a élaboré le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, à l'autorité qui l'a approuvé, par pli recommandé avec demande d'avis de réception :

1° A l'issue de la première année, un point de situation ;

2° A l'issue de chaque période intermédiaire, un bilan des actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées.

Lorsque le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée concerne un service de transport ferroviaire, ces bilans sont également adressés aux commissions pour l'accessibilité prévues à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales des communes où sont implantés les bâtiments et installations associés aux gares qui les concernent qui les transfèrent, le cas échéant, à la commission intercommunale compétente.

II.-Le bilan prévu au 2° du I indique notamment les actualisations du schéma qui ont été décidées pour prendre en compte notamment les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques.

Chapitre III : L'accès des personnes défavorisées aux transports

Chapitre IV : Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien

TITRE II : LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Chapitre unique

Article D1121-1

Les dispositions relatives à la continuité territoriale, mentionnée à l'article L. 1121-2, entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain figurent au chapitre III du titre préliminaire du livre VIII.

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

TITRE Ier : LA COORDINATION DES AUTORITÉS PUBLIQUES

Chapitre Ier : Dispositions générales

Section 1 : Accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches

Article R1211-1

En application du premier alinéa de l'article L. 1211-5, l'Etat et les autres autorités publiques mentionnées à l'article L. 1211-4 ont accès sur leur demande aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système des transports auprès des entreprises ferroviaires opérant sur les infrastructures mentionnées aux articles L. 2122-1, L. 2111-6, L. 2112-1 et L. 2112-4 ainsi qu'auprès des gestionnaires de ces infrastructures. Ces informations et données sont rendues accessibles par voie électronique.

Article R1211-2

Les informations et données mentionnées à l'article R. 1211-1, détenues par les entreprises ferroviaires, sont, au moins :

- 1° Les quantités de marchandises et le nombre de voyageurs transportés ainsi que les mêmes grandeurs multipliées par la distance parcourue ;
- 2° Le nombre de trains en circulation et la distance parcourue ;
- 3° Le nombre de places offertes à la vente et la capacité des trains en circulation.

Ces informations sont réparties, selon les cas, par origine, destination, type de transport, type de marchandise, type de marchandise dangereuse, conditionnement, type de constitution des rames, catégorie de train de voyageurs.

Article R1211-3

Les informations et données mentionnées à l'article R. 1211-1, détenues par les gestionnaires d'infrastructures, sont, au moins :

1° La consistance du réseau ferroviaire ;

2° Les recettes tarifaires.

Ces informations sont établies par segment de réseau.

Article R1211-4

Les informations et données mentionnées à l'article R. 1211-2 sont établies de la manière suivante :

1° Pour le transport de marchandises :

a) Pour les transports nationaux, à partir de la lettre de voiture ou de wagon ;

b) Pour les transports internationaux, à partir de la lettre de voiture internationale (LVI) prévue à l'appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 juin 1999 ;

2° Pour le transport de voyageurs, à partir des ventes de billets, des réservations de place, du système de tarification en temps réel, de comptages ou de toute autre méthode, de manière à refléter le nombre effectif de passagers transportés pendant les périodes considérées.

Article R1211-5

Les informations et données mentionnées à l'article R. 1211-3 sont établies par le gestionnaire d'infrastructure à partir des documents de référence du réseau ou de tout autre élément qu'il détient.

Article R1211-6

Les informations et données mentionnées aux articles R. 1211-2 et R. 1211-3 portent sur des périodes mensuelles ou annuelles et sont arrêtées :

1° Pour les informations et données de périodicité mensuelle, au plus tard deux mois après la fin du trimestre civil auquel elles se réfèrent ;

2° Pour les informations et données de périodicité annuelle, au plus tard le 30 avril de l'année suivante.

Article R1211-7

L'Etat et les autres autorités publiques mentionnées à l'article L. 1211-4 ont également accès aux éléments méthodologiques utilisés par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour établir les informations et données mentionnées à l'article R. 1211-1. Ces éléments sont rédigés en langue française.

Article R1211-8

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe la liste et les caractéristiques des informations et données mentionnées aux articles R. 1211-2 et R. 1211-3, selon la périodicité prévue à l'article R. 1211-6, et précise les modalités selon lesquelles elles sont rendues accessibles, notamment par voie électronique.

Article R1211-9

L'Etat et les autres personnes publiques mentionnées à l'article L. 1211-4 peuvent échanger les informations et données auxquelles ils ont eu accès sur le fondement du premier alinéa de l'article L. 1211-5.

Les modalités de transmission des informations détenues au titre du second alinéa de l'article L. 1211-5 sont définies à la section 2 du présent chapitre.

Article R1211-10

Le ministre chargé des transports établit une synthèse consolidant les informations et données de l'ensemble des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures auxquelles il a eu accès selon des modalités qu'il définit par arrêté.

Cette synthèse est rendue publique sous réserve de ne pas porter atteinte au secret des affaires.

Section 2 : Accès aux informations et données dont la divulgation est susceptible de porter atteinte au secret des affaires

Article R1211-11

Pour l'application du second alinéa de l'article L. 1211-5, il est institué auprès du ministre chargé des transports un comité d'instruction pour la diffusion des informations ferroviaires chargé de rendre un avis, à la demande du ministre, sur les conditions dans lesquelles il exerce les attributions prévues au titre de cette procédure.

Le ministre chargé des transports peut également recueillir l'avis du comité d'instruction pour la diffusion des informations ferroviaires sur toute question touchant à l'application de l'article L. 1211-5.

La composition, l'organisation et le fonctionnement du comité sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R1211-12

Dans le cas où il entend demander, en application du second alinéa de l'article L. 1211-5, au ministre des transports d'assurer la diffusion aux personnes publiques mentionnées à cet article d'informations susceptibles de porter atteinte au secret des affaires, le détenteur des informations saisit, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande d'accès, le ministre chargé des transports, par lettre recommandée avec avis de réception, d'une demande motivée d'application du second alinéa de l'article L. 1211-5. Il joint la demande d'accès qu'il a reçue de l'Etat ou d'une autre

autorité publique mentionnée à l'article L. 1211-4, ainsi que les informations et données concernées sous double enveloppe portant la mention " Informations à caractère secret ".

Article R1211-13

Le ministre chargé des transports accuse réception de la demande mentionnée à l'article R. 1211-12 dans les sept jours suivant sa réception.

Lorsqu'il décide de solliciter l'avis du comité d'instruction pour la diffusion des informations ferroviaires, le ministre chargé des transports y procède dans le même délai.

Article R1211-14

Dans un délai de deux mois à compter de sa saisine, le service désigné par le ministre chargé des transports diffuse par courrier recommandé avec avis de réception les informations à l'auteur de la demande d'accès à l'information, sous double enveloppe portant la mention " Informations à caractère secret ".

Article R1211-15

La diffusion prévue à l'article R. 1211-14 est assortie, le cas échéant, de précisions concernant :

1° Les conditions et les modalités particulières de diffusion des informations de nature à assurer le respect du secret des affaires ;

2° La nature des informations pouvant être rendues publiques.

Ces précisions sont communiquées, pour information, au détenteur des informations.

Chapitre II : Les orientations de l'Etat

Chapitre III : Les schémas régionaux des infrastructures et des transports

Article R1213-1

Le schéma régional des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1213-1 assure la cohérence sur le plan régional et interrégional des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services ferroviaires offerts sur les itinéraires à grande circulation et la cohérence de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. En ce qui concerne les infrastructures routières, il définit les priorités d'action à moyen et à long terme sur son territoire.

Article R1213-2

Les objectifs déterminés en application du deuxième alinéa de l'article L. 1213-3 visent notamment

à assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et à fixer les priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension de ces réseaux.

Article R1213-3

Pour atteindre l'objectif prioritaire défini à l'article L. 1213-3, les schémas régionaux des infrastructures et des transports :

1° Évaluent les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport tel que défini à l'article L. 1111-2 et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire et notamment à la lutte contre l'effet de serre ;

2° Comprennent notamment une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé ;

3° Récapitulent les principales actions à mettre en œuvre dans les différents modes de transport pour permettre une meilleure utilisation des réseaux existants, l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel et la création d'infrastructures nouvelles. Ils prennent en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transports.

Chapitre IV : Les plans de déplacements urbains

Section 1 : Dispositions communes

Article R1214-1

Le plan de déplacements urbains mentionné à l'article L. 1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Article R1214-2

Le plan de déplacements urbains comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2.

Article R1214-3

Pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Section 2 : Régime applicable hors de la région Ile-de-France

Article R1214-4

Le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de déplacements urbains est de trois mois à compter de la transmission du projet. L'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.

Article R1214-5

La délibération de l'autorité organisatrice des transports prévue à l'article L. 1214-17 est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan par le préfet.

Article D1214-6

Le délai mentionné à l'article L. 1214-22 est de trois ans à compter de la modification du périmètre de transports urbains.

Section 3 : Régime applicable à la région Ile-de-France

Article R1214-7

Dans les deux mois suivant la transmission du rapport d'enquête publique relatif au projet de plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France prévu par l'article L. 1214-9, le préfet de la région Ile-de-France et le préfet de police sont consultés par le président du conseil régional sur le projet. En l'absence de réponse dans un délai de trois mois à compter de leur saisine, leur avis est réputé favorable.

Article R1214-8

Le délai dans lequel les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-25 doivent être saisies du projet de plan de déplacements urbains est de trois mois. L'avis qui n'est pas donné à l'issue d'un délai de six mois après transmission du projet est réputé émis.

Article R1214-9

Le délai prévu aux articles L. 1214-27 et L. 1214-28 à l'issue duquel l'approbation ou la révision du plan de déplacements urbains est arrêtée par décret en Conseil d'Etat est de six mois.

Article R1214-10

Le délai à l'issue duquel les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-32 doivent être saisies du projet de plan local de déplacements est de trois mois. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet est réputé favorable.

Article R1214-11

Le délai prévu à l'article L. 1214-34 est de six mois.

TITRE II : L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES

Chapitre Ier : Principes généraux

Section 1 : Organisation générale des régies de transport

Article R1221-1

Les régies mentionnées à l'article L. 1221-3 sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

Section 2 : Régies constituées en établissement public à caractère industriel et commercial

Article R1221-2

La régie est administrée par un conseil d'administration qui élit en son sein son président. Le conseil d'administration est composé d'au moins neuf membres. Il comprend des représentants du personnel sans que le nombre de ces derniers puisse excéder le tiers des membres du conseil. Les administrateurs sont désignés par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice. La durée de leur mandat est de trois ans. Ce mandat est renouvelable.

Article R1221-3

Le directeur est nommé par le conseil d'administration. Il est responsable de son activité devant le

conseil d'administration. Il assiste aux séances de cette assemblée. Outre les pouvoirs qui peuvent lui être délégués par le conseil d'administration, il a autorité sur le personnel, fixe l'organisation du travail, prépare le projet de budget et en assure l'exécution.

Article R1221-4

L'agent comptable est soit un comptable direct du Trésor nommé par le ministre chargé du budget après information préalable de l'autorité organisatrice, soit un agent comptable spécial nommé par le préfet, sur proposition du conseil d'administration, après avis du directeur départemental des finances publiques. Il est placé sous l'autorité administrative du directeur.

Il est personnellement et pécuniairement responsable de sa gestion et de la sincérité de ses écritures. Il est astreint à fournir un cautionnement dont le montant est fixé par le préfet, après avis du directeur départemental des finances publiques et du conseil d'administration de la régie, sur la base d'un arrêté conjoint du ministre chargé des finances et du ministre chargé des transports.

Lorsque le comptable notifie sa décision de suspendre le paiement d'une dépense, le directeur peut lui adresser un ordre de réquisition. Il s'y conforme dans les conditions fixées par les articles L. 1617-2 et L. 1617-3 du code général des collectivités territoriales.

Article R1221-5

Le règlement intérieur détermine les modalités juridiques et financières de fonctionnement de la régie. Le cahier des charges fixe les obligations de la régie à l'égard des usagers et des tiers. Les règles budgétaires applicables aux régies sont celles qui sont établies pour les collectivités territoriales.

Article R1221-6

La comptabilité est tenue conformément au plan comptable applicable en la matière arrêté par instruction conjointe du ministre chargé des finances, du ministre chargé des transports et du ministre chargé des collectivités territoriales et soumise aux règles de la comptabilité publique.

Section 3 : Régies dotées de la seule autonomie financière

Article R1221-7

Le directeur est désigné par l'exécutif de l'autorité organisatrice. Il agit dans le cadre des délégations reçues de l'autorité organisatrice.

Article R1221-8

L'agent comptable est le comptable de la collectivité territoriale concernée.

Article R1221-9

Les recettes et les dépenses de la régie font l'objet d'un budget annexe à celui de l'autorité organisatrice.

Chapitre II : La continuité du service en cas de perturbation prévisible du trafic

TITRE III : L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Chapitre unique : Principes

Section 1 : Le périmètre de transport urbain

Article R1231-1

Après délibération de l'organe compétent, le maire ou le président de l'établissement public, organisateur du transport public de personnes, demande au préfet de prendre un arrêté constatant la création du périmètre de transport urbain. Cet arrêté doit être pris dans un délai d'un mois.

Quand la création d'un périmètre de transports urbains affecte le plan départemental des transports, le préfet demande l'avis du conseil général et en informe la collectivité demanderesse. L'avis du conseil général doit être donné dans un délai maximum de trois mois. Dans le délai d'un mois suivant la formulation de cet avis, ou à l'expiration du délai de trois mois, le préfet prend un arrêté constatant la création du périmètre de transports urbains.

Article R1231-2

Lorsque plusieurs communes adjacentes ont décidé d'organiser en commun un service de transport public de personnes, les délibérations concordantes des conseils municipaux des communes concernées relatives à la création d'un périmètre de transports urbains sont transmises au préfet par les maires. Le préfet demande l'avis du conseil général et en informe les collectivités demanderesses.

Cet avis doit intervenir dans un délai maximum de trois mois.

Dans le délai d'un mois suivant la formulation de cet avis ou à l'expiration du délai de trois mois, le préfet prend un arrêté fixant la création et la délimitation du périmètre de transports urbains.

Article R1231-3

Lorsque la création d'un périmètre de transports urbains porte sur plusieurs départements, l'arrêté prévu par les articles R. 1231-1 et R. 1231-2 est pris conjointement par les préfets de ces départements. L'avis des conseils généraux est, dans ce cas, requis dans les conditions fixées par ces mêmes articles.

Article R1231-4

Un comité des partenaires du transport public peut être créé auprès de chaque autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée à l'article L. 1231-8.

Ce comité est consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers proposés par cette autorité.

Il comprend notamment des représentants :

1° Des organisations syndicales locales des transports collectifs ;

2° Des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées.

Section 2 : Tarifs des transports urbains

Article R1231-5

Les tarifs des transports urbains sont fixés ou homologués par l'autorité compétente conformément à la procédure définie par la convention passée entre celle-ci et l'entreprise exécutant le service de transport.

Article R1231-6

En l'absence de toute convention ou lorsque celle-ci n'a pas défini le mode de fixation des tarifs ou lorsqu'il n'est pas prévu de participation de l'autorité compétente au financement du service, l'entreprise est tenue, sauf stipulation contraire dans la convention, de communiquer à l'autorité compétente, pour homologation, les tarifs qu'elle envisage d'appliquer.

Si, dans un délai de vingt jours à compter de leur communication, l'autorité compétente n'a pas fait connaître son opposition, les tarifs ou modifications de tarifs sont réputés homologués.

Le président du conseil général, le maire ou le président de l'assemblée délibérante de l'établissement public peut, le cas échéant, sous réserve d'en informer l'entreprise, prolonger d'un mois le délai mentionné au deuxième alinéa afin de permettre la réunion du conseil général, du conseil municipal ou de l'assemblée délibérante.

Section 3 : Dispositions propres à certains syndicats mixtes de transport

Article R1231-7

Un comité des partenaires du transport public peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article L. 1231-10.

Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposés par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

Il comprend notamment des représentants :

1° Des organisations syndicales locales des transports collectifs ;

2° Des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées.

TITRE IV : L'ORGANISATION PROPRE À CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE

Chapitre Ier : L'organisation propre à la région Ile-de-France

Section 1 : Le Syndicat des transports d'Ile-de-France

Sous-section 1 : Organisation du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-1

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est un établissement public à caractère administratif. L'avis de la région et des départements d'Ile-de-France sur le projet de statut de l'établissement mentionné à l'article L. 1241-13 est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article R1241-2

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est administré par un conseil de vingt-neuf membres, comprenant :

1° Quinze représentants élus parmi ses membres par le conseil régional d'Ile-de-France ;

2° Cinq représentants élus parmi ses membres par le conseil de Paris ;

3° Sept représentants, à raison d'un par département, élus parmi leurs membres respectivement par les conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;

4° Un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, désigné par la chambre ;

5° Un représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale

d'Ile-de-France élu en son sein par le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours selon les modalités fixées par les articles R. 1241-3 et R. 1241-4.

Le comité des partenaires du transport public prévu par l'article D. 1241-67 désigne un de ses membres pour participer à titre consultatif au conseil du syndicat.

Article R1241-3

L'élection du représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale est organisée par le préfet de la région Ile-de-France qui arrête la liste des électeurs.

L'élection a lieu par correspondance. Les frais d'organisation sont à la charge du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Les bulletins de vote sont adressés ou déposés à la préfecture de région selon les modalités fixées par l'arrêté prévu à l'alinéa précédent.

Les candidatures sont déposées à la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, à une date fixée, après avis du directeur général de l'établissement, par arrêté du préfet de la région Ile-de-France. Celui-ci publie la liste des candidats.

Chaque bulletin de vote est mis sous double enveloppe. L'enveloppe intérieure ne comporte aucune mention ni signe distinctif. L'enveloppe extérieure porte la mention : " Election du représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France ", l'indication du nom de l'intéressé et de sa qualité et sa signature.

Les votes sont recensés par le préfet de la région Ile-de-France ou son représentant.

Les résultats sont proclamés, affichés et publiés par le préfet de la région Ile-de-France. Ils peuvent être contestés devant le tribunal administratif, dans les dix jours qui suivent leur proclamation, par tout électeur, par tout candidat et par le préfet.

Article R1241-4

En cas de renouvellement général des conseils municipaux, le représentant des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France est élu dans les quatre mois suivant le renouvellement général.

Le collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France élit en son sein, en même temps que le représentant des présidents, un suppléant appelé à remplacer ce dernier lorsque, pour quelque cause que ce soit, son siège de membre du conseil devient vacant.

Article R1241-5

Le mandat des membres du conseil est lié à celui de l'assemblée délibérante qui les a élus.

Les membres qui cessent de faire partie du conseil par décès, par démission ou pour toute autre cause sont remplacés dans les formes prescrites pour leur élection ou leur désignation. Le mandat des nouveaux membres expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de leurs prédécesseurs.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui n'exercent plus les fonctions en raison desquelles ils avaient été élus ou désignés.

Tout membre du conseil peut donner, par écrit, mandat à un autre membre du conseil de le représenter à une séance du conseil.

Chaque membre du conseil ne peut disposer, au cours d'une même séance, que d'un seul mandat

reçu en application du quatrième alinéa.

Article R1241-6

Les membres du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France ne peuvent prendre ou conserver aucun intérêt, occuper aucune fonction dans les entreprises exploitant des réseaux de transport de personnes en Ile-de-France ou dans les entreprises traitant avec lesdites entreprises pour des marchés de travaux, de fournitures ou de services ainsi que dans les établissements publics gestionnaires d'infrastructures de transport. Ils ne peuvent prêter leur concours à titre onéreux à ces entreprises ou établissements.

Article R1241-7

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France est présidé par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou par un élu du conseil régional désigné par le président du conseil régional parmi les membres du conseil du syndicat.

Quatre vice-présidents sont élus par le conseil parmi ses membres :

- 1° Un vice-président parmi les représentants du conseil régional d'Ile-de-France ;
- 2° Un vice-président parmi les représentants du conseil de Paris ;
- 3° Un vice-président parmi les représentants des conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- 4° Un vice-président parmi les représentants des conseils généraux de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val-d'Oise.

En cas d'absence ou d'empêchement du président, le conseil est présidé par le vice-président élu parmi les représentants de la région.

Article R1241-8

Le bureau est constitué du président, des quatre vice-présidents, des présidents des commissions techniques mentionnées au troisième alinéa, du représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et du représentant du collège des présidents d'établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France.

Le bureau se réunit à la demande du président et au moins une fois avant chaque séance du conseil. Il se réunit également si un tiers de ses membres le demande.

Les affaires relevant de la compétence du conseil peuvent, préalablement à la délibération du conseil, être soumises par le bureau à l'avis de commissions techniques composées de membres du conseil désignés par le conseil en son sein. Chaque commission technique est présidée par un membre élu en son sein par le conseil.

Les membres du conseil désignés pour siéger dans ces commissions peuvent s'y faire représenter par un suppléant qu'ils désignent.

Les modalités d'organisation et de fonctionnement du bureau et des commissions sont précisées par le règlement intérieur de l'établissement.

Article R1241-9

Le conseil règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

Il adopte dans les trois mois suivant sa première installation un règlement intérieur.

Le conseil du syndicat peut déléguer certaines de ses attributions au directeur général.

Toutefois, ne peuvent pas être déléguées et doivent faire l'objet de décisions du conseil :

- 1° Les décisions relatives au vote du budget et à l'approbation du compte financier ;
- 2° Les décisions relatives à la modification de la répartition des contributions entre les collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 3° L'approbation du tableau des effectifs et ses modifications ;
- 4° L'approbation des conventions passées avec les transporteurs en application des articles R. 1241-22 à R. 1241-24 ;
- 5° L'approbation des décisions de délégation prévues par le premier alinéa de l'article L. 1241-3 ;
- 6° La définition de la politique tarifaire et l'approbation de ses principales orientations ;
- 7° La définition des catégories d'opérations qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet ;
- 8° La définition du contenu type des dossiers de schéma de principe et d'avant-projet ;
- 9° L'approbation des schémas de principe et des avant-projets d'infrastructures nouvelles et d'extension de lignes existantes ;
- 10° La décision d'élaboration et de révision du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France ;
- 11° La désignation, s'il y a lieu, des maîtres d'ouvrage des projets d'investissement ;
- 12° L'approbation des dossiers destinés à la concertation préalable prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, à la Commission nationale du débat public et à l'enquête publique des aménagements, ouvrages ou travaux ;
- 13° L'approbation des contrats, emprunts, marchés, conventions et mandats d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 14° L'approbation des décisions de classement ou de déclassement des biens de son domaine public au-dessus d'un seuil qu'il fixe ;
- 15° L'approbation des décisions de transfert de gestion, d'acquisition et d'aliénation de tous biens immobiliers ou de prise ou de cession de bail au-dessus d'un seuil qu'il fixe ;
- 16° L'approbation des transactions d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 17° La fixation des taux du versement prévu par les articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 18° L'attribution de subventions à des projets d'investissement ou d'acquisition de matériels roulants dont le montant dépasse un seuil qu'il fixe ;
- 19° La fixation du siège du syndicat.

Le conseil peut déléguer aux commissions prévues par l'article R. 1241-8 certaines décisions relatives à l'attribution de subventions à des projets d'investissement dont le montant ne dépasse pas un seuil qu'il fixe. Les commissions ne peuvent prendre de décisions qu'à l'unanimité de leurs membres présents.

Article R1241-10

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que la bonne marche de l'établissement l'exige, et au moins six fois par an. Sa convocation est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil. Le président du conseil du syndicat arrête l'ordre du jour des séances du conseil, après avis du bureau, et dirige les débats.

L'ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres du conseil, dix jours au moins avant une séance. Ce délai peut être réduit à cinq jours en cas d'urgence. L'inscription d'une question à l'ordre du jour est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil ou, en cas d'urgence, par le président.

Article R1241-11

Sous réserve des dispositions de l'article L. 1241-10, les décisions du conseil sont prises à la majorité absolue des membres présents ou représentés.

En cas de partage égal des voix, la voix du président de séance est prépondérante.

Le conseil ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres participent à la séance ou y sont représentés.

Si le quorum n'est pas atteint, les décisions sur les questions portées à l'ordre du jour de la séance peuvent être prises, après convocation régulière, sans condition de quorum, à la séance suivante, à la majorité absolue, ou à la majorité qualifiée lorsqu'elle est requise, des membres présents ou représentés.

Les délibérations font l'objet de procès-verbaux dont le texte est arrêté par le président de séance et soumis à l'approbation du conseil.

Le conseil peut entendre toute personne dont l'audition est jugée utile par le président.

Les séances du conseil ne sont pas publiques, sauf décision contraire du président du conseil.

Article R1241-12

Le directeur général est nommé par le président du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France après avis du conseil. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes conditions.

Le directeur général ou son représentant assiste avec voix consultative aux séances du conseil ainsi qu'aux réunions des commissions et du bureau.

Le directeur général prépare et exécute les décisions du conseil du syndicat. Il assure la direction de l'établissement. Il a autorité sur l'ensemble du personnel. Il recrute, nomme et révoque le personnel, à l'exception de l'agent comptable. Il représente le syndicat en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il exerce les fonctions d'ordonnateur de l'établissement public. Il est la personne responsable des marchés de l'établissement. Il peut conclure des transactions au nom de l'établissement, dans les limites prévues par le 16° de l'article R. 1241-9.

Sur délégation du conseil du syndicat et dans les limites fixées par celui-ci, le directeur général peut prendre toute décision relative à la réalisation et à la gestion des emprunts.

Sur délégation du conseil du syndicat, le directeur général peut prendre certaines décisions relatives à l'inscription au plan régional de transport ou aux modifications ou suppressions d'inscription en l'absence d'opposition sur la décision à prendre d'un ou plusieurs membres de la commission mentionnée à l'article R. 1241-16. Il peut, même en cas d'accord unanime des membres de cette commission, décider le renvoi de l'affaire devant le conseil pour y être statué.

Il rend compte au conseil des décisions qu'il a prises par délégation de ce dernier et notamment des transactions qu'il a passées. Le directeur général peut, sous sa responsabilité, déléguer sa signature à

un ou plusieurs agents du syndicat ou à un ou plusieurs des agents des services de l'Etat mis à disposition de l'établissement.

Article R1241-13

L'agent comptable est nommé par arrêté du ministre chargé du budget. Il a la qualité de comptable public.

Le régime indemnitaire de l'agent comptable est celui prévu pour les agents de l'Etat par le décret n° 73-899 du 10 mai 1973 relatif aux indemnités de caisse et de responsabilité allouées aux agents comptables des services de l'Etat dotés d'un budget annexe et aux agents comptables des établissements publics nationaux. Les règles de cautionnement de l'agent comptable sont celles fixées par le décret n° 64-685 du 2 juillet 1964 relatif à la constitution et à la libération du cautionnement exigé des agents comptables publics.

Article R1241-14

Les agents recrutés par le syndicat à compter du 1er juillet 2005 sont soumis aux dispositions applicables aux agents des syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Sous-section 2 : Attributions et délégations d'attributions du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-15

Le syndicat exerce les missions qui lui sont confiées par les dispositions des articles L. 1241-1 à L. 1241-4 selon les modalités précisées par la présente sous-section.

Les services mentionnés par les articles L. 1241-1, L. 1241-2 et L. 1241-3 comprennent :

1° Les services réguliers, qui sont des services offerts à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ;

2° Les services publics à la demande de transport routier de personnes définis à l'article 26 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes et au troisième alinéa de l'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

3° Les transports scolaires définis à l'article R. 213-3 du code de l'éducation et au quatrième alinéa de l'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers.

Article R1241-16

Le syndicat élabore et tient à jour un plan régional de transport, préparé par une commission

technique constituée dans les conditions prévues à l'article R. 1241-8, qui définit les services de transports publics de personnes réguliers et à la demande, les services de transport scolaire et les services de transport public fluvial régulier de personnes qu'il organise en application des articles L. 1241-1 et L. 1241-2.

Le syndicat inscrit chacun de ces services au plan régional de transport en précisant sa consistance. Les décisions de modification ou de suppression des services inscrits au plan suivent le même régime. Le syndicat peut déléguer l'inscription au plan régional de transport aux autorités mentionnées à l'article R. 1241-38. Celles-ci mettent à jour le plan régional de transport conformément aux dispositions de l'article R. 1241-39.

Le syndicat s'assure de la cohérence et veille à la coordination de l'ensemble des services inscrits au plan régional de transport.

Article R1241-17

Les services organisés par le syndicat ou les autorités organisatrices de proximité ne peuvent être exploités s'ils ne sont pas inscrits au plan régional de transport.

Pour les services routiers créés avant le 3 décembre 2009, les entreprises inscrites au plan de transport à cette date y demeurent répertoriées comme en étant titulaires jusqu'aux échéances fixées en application de l'article L. 1241-6. Il ne peut être mis fin prématurément au bénéfice de cette inscription que dans les cas suivants :

- 1° Renonciation de l'entreprise ;
- 2° Suppression du service ;
- 3° Radiation de l'entreprise du registre prévu à l'article L. 1421-1.

Article R1241-18

Sans préjudice des dispositions de l'article R. 1241-19, les projets de modification du plan qui les concernent sont transmis aux collectivités territoriales et aux groupements de collectivités mentionnés à l'article L. 1241-3 qui disposent d'un délai d'un mois pour faire connaître leur avis. A réception de l'ensemble des avis ou à l'expiration du délai susmentionné, le projet, éventuellement amendé pour tenir compte des avis recueillis, est adopté par l'autorité compétente.

Par dérogation à la disposition précédente, les modifications mineures, dûment motivées, font l'objet d'une simple information des collectivités territoriales et des groupements de collectivités concernés.

Article R1241-19

Lorsqu'un service régulier ou à la demande de transport routier est situé pour la plus grande partie de son parcours en Ile-de-France, et avec l'accord préalable des autorités organisatrices intéressées par la partie du service extérieure à la région, le syndicat peut inscrire l'ensemble du service au plan régional de transport.

Article R1241-20

La création ou la modification, par des autorités organisatrices situées hors de l'Ile-de-France, de

dessertes locales situées dans le périmètre de cette région et relevant de services de transports routiers réguliers ou à la demande est soumise à l'accord préalable du syndicat.

Article R1241-21

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France conclut avec les transporteurs des conventions conformément aux dispositions des articles R. 1241-22, R. 1241-23, R. 1241-24, R. 1241-26 et 6 quater du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Ces conventions peuvent prévoir l'octroi, sur les fonds du Syndicat des transports d'Ile-de-France, pour certaines relations nommément désignées et pour une durée limitée, de financements aux entreprises exploitantes.

Article R1241-22

Une convention pluriannuelle passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens précise la consistance et la qualité du service attendu de la régie ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à la régie, en tenant compte notamment des obligations tarifaires résultant de l'application des dispositions des articles R. 1241-27 et R. 1241-28 ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

La régie transmet au Syndicat des transports d'Ile-de-France ses états prévisionnels de recettes et de dépenses et ses comptes d'exploitation.

Article R1241-23

Une convention pluriannuelle passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société nationale des chemins de fer français précise la consistance et la qualité du service attendu de la société nationale ainsi que les conditions d'exploitation de ses réseaux, au titre de ses activités de transport de voyageurs en Ile-de-France. Elle précise, en outre, les modalités de détermination du financement apporté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à la Société nationale des chemins de fer français, en tenant compte notamment des obligations tarifaires résultant de l'application des dispositions des articles R. 1241-27 et R. 1241-28 ainsi que de la réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

La Société nationale des chemins de fer français établit un compte spécifique à ses activités de transport de voyageurs en Ile-de-France. Elle transmet au Syndicat des transports d'Ile-de-France les états prévisionnels de dépenses et de recettes et les comptes d'exploitation correspondants.

Article R1241-24

Des conventions pluriannuelles passées entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les transporteurs autres que la Régie autonome des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français précisent la consistance et la qualité du service attendu des transporteurs ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leurs réseaux.

Elles fixent, en outre, les contributions apportées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France aux transporteurs compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables ainsi que de la

réalisation des objectifs de qualité du service assignés.

Article R1241-25

En l'absence de la convention prévue par les articles R. 1241-22 et R. 1241-23, le Syndicat des transports d'Ile-de-France alloue à la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français une contribution forfaitaire provisionnelle déterminée en tenant compte notamment de celle versée l'année précédente et de l'évolution de la consistance du service décidée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Cette contribution est versée mensuellement, sur la base du douzième de la somme allouée.

Article R1241-26

Les conventions à durée déterminée passées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France ou par les collectivités ou leurs groupements mentionnés à l'article L. 1241-3 pour l'exécution des services de transport réguliers et à la demande, des services de transport de personnes à mobilité réduite ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes fixent la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elles comportent des stipulations relatives au contrôle de l'utilisation des fonds publics engagés ou garantis par la personne publique contractante.

Article R1241-27

Les tarifs des services de transports publics réguliers et à la demande, des services de transport de personnes à mobilité réduite et des transports publics fluviaux réguliers de personnes sont fixés ou homologués par le Syndicat des transports d'Ile-de-France conformément à la convention passée entre le syndicat ou l'autorité organisatrice de proximité et l'entreprise de transport, et dans le respect des principes de tarification arrêtés par le syndicat conformément aux dispositions du 6° de l'article R. 1241-9.

Article R1241-28

La Régie autonome des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français sont remboursées des pertes de recettes résultant pour elles des tarifs réduits qui leur sont imposés.

Article R1241-29

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France participe à la mise en œuvre des politiques d'aide à l'usage des transports collectifs. A cette fin, il peut coordonner l'intervention des collectivités publiques, mettre en place pour leur compte des aides spécifiques au bénéfice de certaines catégories d'usagers et participer directement au financement de ces mesures.

Article R1241-30

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France veille à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de personnes en Ile-de-France et assure leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

Article R1241-31

Parmi les projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, le Syndicat des transports d'Ile-de-France détermine les projets qu'il soumet à son approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet tels que définis ci-dessous.

Lorsque ces projets donnent lieu à la concertation préalable prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, à la saisine de la Commission nationale du débat public prévue par l'article L. 121-2 du code de l'environnement ou à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la réalisation de projets d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux, les dossiers relatifs à ces procédures sont soumis à l'approbation du syndicat avant le lancement de la concertation ou de l'enquête ou la saisine de la Commission nationale du débat public.

Le schéma de principe expose les objectifs généraux de l'opération et décrit de façon sommaire le projet proposé, avec les variantes envisagées. Il présente le service attendu et ses principes d'exploitation avec une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement et une première évaluation économique, sociale et environnementale.

L'avant-projet présente une description plus détaillée des caractéristiques du projet et en fixe le coût, à partir duquel est élaborée une convention qui établit les obligations des parties qui contribuent au financement du projet. L'avant-projet et la convention de financement sont approuvés par le syndicat avant tout commencement d'exécution des travaux.

Le syndicat détermine le contenu type des dossiers soumis à son approbation.

Le syndicat élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe. L'avant-projet est élaboré par le maître d'ouvrage.

Article R1241-32

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de personnes, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, sans préjudice des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

Le syndicat peut être bénéficiaire des emplacements réservés figurant dans un plan local d'urbanisme et mentionnés au V de l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme.

Pour l'exercice de ses missions, le syndicat peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article R1241-33

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut participer, par voie de subvention, à la réalisation des projets d'infrastructures nouvelles de transport public de personnes, d'extension et

d'aménagement de lignes existantes ainsi que, d'une façon générale, à la réalisation des investissements contribuant à l'amélioration des transports publics de personnes.

Article R1241-34

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut créer et exploiter soit directement, soit en passant des conventions, des parcs de stationnement d'intérêt régional qui sont situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.

Article R1241-35

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut subordonner le maintien ou la création de dessertes déficitaires, sur la demande des collectivités territoriales ou de leurs groupements, au versement au transporteur de subventions par ces collectivités. Les versements font l'objet de conventions communiquées au syndicat.

Article R1241-36

Une partie des ressources provenant du versement mentionné à l'article L. 2531-5 du code général des collectivités territoriales peut être affectée à des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipements destinés au transport tels que des gares routières, des parcs relais et des centres d'échange assurant des correspondances entre différents modes de transport ou des infrastructures de transport collectif en mode routier ou guidé. Ces ouvrages et équipements doivent être mentionnés au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Ces participations, éventuellement renouvelables, font l'objet de conventions d'une durée limitée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les gestionnaires concernés.

Article R1241-37

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France est bénéficiaire d'une part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière dans les conditions prévues par les dispositions des articles R. 2334-10, R. 4414-1 et R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales.

Article R1241-38

Les autorités organisatrices de proximité sont constituées de collectivités territoriales ou de leurs groupements auxquels le Syndicat des transports d'Ile-de-France a délégué tout ou partie de ses attributions sur un territoire ou pour des services définis d'un commun accord entre les parties, dans les conditions prévues par le I de l'article L. 1241-10.

Le conseil du syndicat arrête les modalités et l'étendue de la délégation à une autorité organisatrice de proximité de tout ou partie de ses attributions dans le cadre de la convention prévue par l'article L. 1241-3.

Article R1241-39

Quand elle est déléguée par le syndicat, l'inscription au plan régional de transport et la mise à jour du plan sont réalisées par l'autorité organisatrice de proximité conformément aux dispositions de l'article R. 1241-18. L'autorité organisatrice de proximité informe le syndicat de l'engagement de la procédure de recueil des avis. L'inscription du service et la mise à jour du plan prennent effet à compter de la date de réception de l'accord du syndicat ou à l'expiration du délai d'un mois à compter de la notification de la décision de l'autorité organisatrice de proximité si le syndicat n'a pas fait opposition dans ce délai.

En cas de désaccord entre autorités organisatrices de proximité portant sur l'inscription, la modification ou la suppression d'un service les concernant au plan régional de transport, la décision correspondante relève de la seule compétence du syndicat saisi par la partie la plus diligente. Le syndicat se prononce dans un délai qui n'excède pas trois mois.

Article R1241-40

Des conventions pluriannuelles passées entre l'autorité organisatrice de proximité et les transporteurs inscrits au plan régional de transport fixent la consistance et la qualité du service rendu ainsi que les conditions d'exploitation de leurs lignes ou de leur réseau. Elles fixent en outre les contributions apportées aux transporteurs compte tenu des engagements tarifaires qui leur sont applicables et des objectifs de qualité de service assignés.

Article R1241-41

Pour des motifs d'intérêt général, le syndicat ou une autorité organisatrice de proximité peut décider de supprimer ou de modifier un service de transport routier créé avant le 3 décembre 2009 dans les conditions prévues respectivement aux articles R. 1241-9 et R. 1241-39 impliquant sa radiation du plan régional de transport. L'exploitant est alors préalablement consulté et son avis, qui peut notamment comporter son évaluation des conséquences financières du projet, porté à la connaissance du syndicat ou de l'autorité organisatrice de proximité avant toute décision. L'avis est réputé donné en l'absence de réponse dans le délai de deux mois.

Article R1241-42

Dans les cas de modification ou de suppression mentionnés à l'article R. 1241-41, l'exploitant reçoit du syndicat ou de l'autorité organisatrice de proximité une compensation dès lors qu'il subit une perte d'exploitation.

L'exploitant reçoit cette compensation sous forme d'une attribution d'activité dans les limites définies par les dispositions de l'article R. 1241-43 ou, à défaut, lorsque celle-ci s'avère insuffisante, sous forme d'attribution d'une indemnité calculée conformément aux dispositions de l'article R. 1241-44.

Les modalités de la compensation sont arrêtées par les parties dans le cadre de leurs relations contractuelles.

Article R1241-43

La compensation en activité prend la forme d'une modification à caractère limitée d'un ou plusieurs

services créés avant le 3 décembre 2009 en privilégiant celui ou ceux situés à proximité du service modifié ou supprimé en application de l'article R. 1241-41.

Article R1241-44

L'indemnité compensatrice mentionnée à l'article R. 1241-42 est calculée en fonction de la période restant à courir en application des dispositions de l'article L. 1241-6 en tenant compte :

1° Des frais et de la valeur nette comptable, nette des subventions reçues, des investissements utilement engagés pour l'exécution jusqu'au terme légalement prévu du service supprimé ou modifié qui ne seraient ni réaffectés par l'autorité organisatrice à d'autres services attribués à l'exploitant avant le 3 décembre 2009 ni réutilisés par ce dernier pour d'autres activités de transport dont il assure l'exécution ;

2° De la perte de bénéfice escompté de l'exécution du service supprimé ou modifié ;

3° Des autres préjudices pouvant résulter directement de la suppression ou de la modification ;

4° Le cas échéant, de la compensation reçue sous forme d'attribution d'activité en application de l'article R. 1241-43.

En cas de désaccord sur le montant de l'indemnité, il est fait recours à l'expertise contradictoire d'un tiers conjointement désigné par le syndicat ou l'autorité organisatrice de proximité et l'exploitant.

Article R1241-45

Ne sont pas constitutives de nouveaux services les modernisations ou les modifications, à caractère limité, notamment consécutives à la mise en œuvre d'un autre mode de transport tel qu'un mode ferré ou guidé, d'une ou de plusieurs lignes du réseau d'autobus inscrites au plan régional de transport avant le 3 décembre 2009.

Sous-section 3 : Dispositions budgétaires et comptables

Article R1241-46

Les charges mentionnées à l'article L. 1241-15, notamment celles qui résultent des obligations tarifaires imposées aux transporteurs, sont réparties entre la région Ile-de-France et les autres collectivités territoriales membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France selon les quotités suivantes :

1° Région Ile-de-France : 51,000 % ;

2° Ville de Paris : 30,380 % ;

3° Département des Hauts-de-Seine : 7,742 % ;

4° Département de la Seine-Saint-Denis : 3,749 % ;

5° Département du Val-de-Marne : 3,014 % ;

6° Département des Yvelines : 1,593 % ;

7° Département de l'Essonne : 0,980 % ;

8° Département du Val-d'Oise : 0,907 % ;

9° Département de Seine-et-Marne : 0,637 %.

Les concours financiers correspondants sont versés au syndicat.

La quotité de la région Ile-de-France ne peut être inférieure à 51 %.

Article R1241-47

Les propositions de modification des quotités mentionnées à l'article R. 1241-46 sont transmises aux collectivités territoriales membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France au moins deux mois avant la date prévue pour la délibération du conseil.

Ces propositions sont également soumises à l'avis d'une commission technique en charge des questions économiques et tarifaires, instituée dans les conditions prévues par l'article R. 1241-8. Le règlement intérieur précise les conditions d'adoption des délibérations du conseil emportant modification des quotités des contributions des collectivités territoriales membres du syndicat et fixe le contenu de l'étude d'impact qui doit être jointe au projet de délibération.

La délibération susmentionnée doit être prise, le cas échéant, avant le 1er novembre de l'année en cours pour être applicable à compter du 1er janvier de l'exercice suivant.

Article R1241-48

Le budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprend en dépenses notamment :

- 1° Les frais de fonctionnement du syndicat ;
- 2° Les participations prévues par l'article R. 1241-36 ;
- 3° Les subventions et les charges liées aux projets d'investissement ;
- 4° Les dépenses correspondant aux politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories d'usagers en application de l'article R. 1241-29 ;
- 5° Les contributions aux collectivités ou à leurs groupements mentionnés à l'article L. 1241-3 ;
- 6° Les financements versés aux entreprises de transport public de personnes dans le cadre des conventions prévues par les articles R. 1241-22, R. 1241-23, R. 1241-24, R. 1241-26 et l'article 6 quater du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- 7° Les autres subventions versées aux entreprises de transport de personnes dans le cadre d'opérations spécifiques faisant l'objet de conventions ;
- 8° L'annuité de la dette en capital et intérêts ;
- 9° Les dotations aux amortissements et aux provisions.

Article R1241-49

Le budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France est établi en section de fonctionnement et en section d'investissement, tant en recettes qu'en dépenses. Il est divisé en chapitres et articles dans les conditions qui sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Les crédits sont votés par chapitres et, si le conseil du syndicat en décide ainsi, par articles.

Toutefois, hors le cas où le conseil du syndicat a décidé que les crédits sont spécialisés par articles, le directeur général peut effectuer des virements d'article à article à l'intérieur du même chapitre.

De même, le budget du syndicat est assorti d'annexes relatives à la situation financière et aux engagements financiers du syndicat définis par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Article R1241-50

Un débat a lieu au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France sur les orientations générales du budget, deux mois au moins avant l'examen de celui-ci et dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu par l'article R. 1241-9.

Le budget du syndicat et le tableau des effectifs annexé sont présentés par le directeur général au conseil qui en délibère au plus tard le 31 décembre de l'année précédant celle pour laquelle ils sont établis.

Les modifications du budget en cours d'exercice sont arrêtées et approuvées dans les mêmes formes que le budget.

Le budget du syndicat reste déposé au siège du syndicat où il est mis sur place à la disposition du public dans les quinze jours qui suivent son adoption ou éventuellement sa notification après règlement par le représentant de l'Etat.

Article R1241-51

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France peut porter au budget tant en section d'investissement qu'en section de fonctionnement un crédit pour dépenses imprévues. Pour chacune des deux sections du budget, ce crédit ne peut être supérieur à 7,5 % des crédits correspondant aux dépenses réelles prévisionnelles de la section.

Les dépenses inscrites à la section d'investissement en application du premier alinéa ne peuvent être financées par l'emprunt.

Le crédit pour dépenses imprévues est employé par le directeur général. A la première séance qui suit l'ordonnancement de chaque dépense, il rend compte au conseil du syndicat, pièces justificatives à l'appui, de l'emploi de ce crédit. Ces pièces demeurent annexées à la délibération.

Ce crédit ne peut être employé que pour faire face à des dépenses en vue desquelles aucune dotation n'est inscrite au budget.

Article R1241-52

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses d'investissement peuvent comprendre des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation.

Les crédits de paiement constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme correspondantes.

L'équilibre budgétaire de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement.

Chaque autorisation de programme comporte la répartition prévisionnelle par exercice des crédits de paiement correspondants et une évaluation des ressources envisagées pour y faire face.

Les autorisations de programme sont proposées par le directeur général. Elles sont votées par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France à l'occasion du budget primitif ou des décisions modificatives ultérieures.

Le projet de budget est en outre accompagné d'une situation, arrêtée au 1er janvier de l'exercice budgétaire considéré, des autorisations de programme ouvertes antérieurement ainsi que des crédits de paiement correspondants. Le compte financier est accompagné d'une situation arrêtée au 31 décembre de cet exercice des autorisations de programme ouvertes et des crédits de paiement.

Article R1241-53

Les dotations budgétaires affectées aux dépenses de fonctionnement peuvent comprendre des autorisations d'engagement et des crédits de paiement pour les seules dépenses résultant de conventions, de délibérations ou de décisions au titre desquelles le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'engage, au-delà d'un exercice budgétaire, à verser une subvention, une participation ou une rémunération à un tiers à l'exclusion des frais de personnel.

Les dispositions applicables aux autorisations de programme prévues par l'article R. 1241-52 sont applicables aux autorisations d'engagement.

Article R1241-54

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France établit un compte financier, préparé conjointement par l'ordonnateur et l'agent comptable.

Ce compte est accompagné de tous états de développement nécessaires, du rapport de gestion du conseil pour l'exercice considéré et des délibérations du conseil relatives à l'état des prévisions de dépenses et aux modifications qui y ont été apportées en cours d'année.

Ce compte fait l'objet d'un vote par le conseil du syndicat avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

Article R1241-55

Le résultat excédentaire de la section de fonctionnement dégagé au titre de l'exercice clos, cumulé avec le résultat antérieur reporté, est affecté en totalité dès la plus proche décision budgétaire suivant le vote du compte financier et, en tout état de cause, avant la clôture de l'exercice suivant. La délibération d'affectation prise par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France est produite à l'appui de la décision budgétaire de reprise de ce résultat.

Le résultat déficitaire de la section de fonctionnement, le besoin de financement ou l'excédent de la section d'investissement sont repris en totalité dès la plus proche décision budgétaire suivant le vote du compte financier et, en tout état de cause, avant la fin de l'exercice.

Article R1241-56

Les dispositions relatives à la nomenclature comptable, aux amortissements et aux provisions et aux modalités d'affectation du résultat sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget.

Article R1241-57

Un règlement budgétaire et financier est établi par le directeur général et adopté par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France dans les trois mois suivant sa première installation. Ce règlement fixe notamment les modalités de gestion des autorisations de programme et des autorisations d'engagement. A ce titre, il définit les règles relatives à la caducité des autorisations de programme et des autorisations d'engagement.

Article R1241-58

L'ordonnateur tient la comptabilité d'engagement des dépenses dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des collectivités territoriales et du ministre chargé du budget. Il peut, par délégation du conseil et sur avis conforme de l'agent comptable, créer des régies d'avances ou de recettes.

Article R1241-59

Les dispositions relatives au contrôle budgétaire des actes du Syndicat des transports d'Ile-de-France sont celles fixées par le chapitre II du titre Ier du livre VI de la première partie (réglementaire) du code général des collectivités territoriales.

Les autres dispositions applicables à l'agent comptable sont celles fixées par le chapitre VII du titre Ier du livre VI de la première partie réglementaire du code général des collectivités territoriales.

Sous-section 4 : Patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Article R1241-60

Les dispositions de la présente sous-section, en tant qu'elles concernent des biens relevant des articles L. 2142-8 à L. 2142-11, s'appliquent jusqu'à l'intervention du transfert de ces biens opéré selon les modalités prévues par le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens.

Article R1241-61

A la date du 1er juillet 2005, les immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France comprennent :

- 1° Les biens figurant au I de la liste annexée au décret n° 2006-980 du 1er août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens, dont la valeur est retracée dans les comptes de l'établissement ;
- 2° Les biens affectés aux exploitations confiées à la Régie autonome des transports parisiens

(RATP), qui comprennent les lignes ou sections de lignes définies au I de la liste annexée au décret n° 69-672 du 14 juin 1969 pris pour l'application, en ce qui concerne les biens affectés à la Régie autonome des transports parisiens, de l'article 19 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne, la liaison Orlyval entre Antony et l'aéroport d'Orly, et les immeubles figurant au II de la liste annexée au décret n° 2006-980 du 1er août 2006 cité au 1°.

Article R1241-62

Les biens mobiliers entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er janvier 1968 sont constitués par le matériel de transport, le matériel industriel et les autres biens mobiliers mis à la disposition de la Régie autonome des transports parisiens par la ville de Paris et le département de la Seine et en service le 31 décembre 1967.

Article R1241-63

Les biens immobiliers mentionnés au 2° de l'article R. 1241-61 et les biens mobiliers mentionnés à l'article R. 1241-62 comprennent les droits et obligations de toute nature se rattachant à ces immeubles et à ces meubles.

Une convention passée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens fixe les conditions dans lesquelles cette dernière gère les biens mentionnés à l'alinéa précédent.

Article R1241-64

Sous réserve des dispositions de l'article R. 1241-65, le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut aliéner, le cas échéant après avoir prononcé leur déclassement du domaine public, les immeubles ou dépendances d'immeubles entrant dans son patrimoine qui sont affectés à la Régie autonome des transports parisiens, après avoir constaté d'un commun accord avec la Régie autonome des transports parisiens que ces immeubles ou dépendances ne sont plus utiles aux exploitations confiées à cette dernière.

Il autorise les transferts de gestion concernant ces biens et peut les grever de droits réels, dans les mêmes conditions.

La Régie autonome des transports parisiens prépare les formalités afférentes aux opérations mentionnées aux alinéas précédents et contresigne les actes correspondants en qualité de personne intervenante.

Article R1241-65

La Régie autonome des transports parisiens peut être autorisée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France à remplacer un immeuble ou dépendance d'immeuble dont le syndicat est propriétaire par d'autres installations répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique.

L'autorisation accordée par le syndicat vaut accomplissement des formalités de déclassement des dépendances du domaine public et mandat à la Régie autonome des transports parisiens pour réaliser, au nom et pour le compte du syndicat, les opérations ainsi autorisées.

Un compte spécial ouvert dans les écritures de la Régie autonome des transports parisiens retrace

les produits et les charges afférents aux opérations mentionnées à l'article R. 1241-64 et au présent article.

Article R1241-66

Les conditions dans lesquelles la Régie autonome des transports parisiens utilise, pour les besoins du service public dont l'exécution lui est confiée, les immeubles du Syndicat des transports d'Ile-de-France qui lui sont affectés sont fixées par les dispositions de l'article 2 du décret n° 2006-980 du 1er août 2006 indiquant la liste des immeubles entrant dans le patrimoine du Syndicat des transports d'Ile-de-France à la date du 1er juillet 2005 et relatif aux modalités de gestion du patrimoine du syndicat affecté à la Régie autonome des transports parisiens.

Section 2 : Le comité des partenaires du transport public en Ile-de-France

Article D1241-67

Le comité des partenaires du transport public en Ile-de-France est consulté par le président du Syndicat des transports d'Ile-de-France sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant de ce syndicat ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système de transport dans la région.

Article D1241-68

Le comité des partenaires du transport public en Ile-de-France rend ses avis dans le délai d'un mois à compter de sa saisine.

Le comité peut en outre se saisir, à la majorité de ses membres, de toute question entrant dans son domaine de compétence.

Ses avis sont portés à la connaissance du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France par le président du conseil d'administration du syndicat.

Article D1241-69

Le comité des partenaires du transport public en Ile-de-France comprend :

1° Au titre des organisations syndicales, sept représentants des salariés d'Ile-de-France, désignés sur proposition des unions régionales des organisations syndicales représentatives de salariés ;

2° Au titre des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires, cinq représentants, dont trois représentants désignés sur proposition des représentations régionales d'Ile-de-France des organisations professionnelles patronales représentatives, et deux représentants désignés sur proposition de la chambre de commerce et d'industrie de Paris - Ile-de-France ;

3° Au titre des usagers des transports collectifs, quatre représentants d'associations d'usagers et un représentant d'une association de consommateurs proposée par le Conseil national de la consommation ;

4° Au titre des collectivités participant au financement des services de transport de personnes

d'Ile-de-France, sept représentants des communes d'Ile-de-France ou de leurs groupements, dont quatre représentants désignés sur proposition de l'association des maires d'Ile-de-France, et trois représentants désignés sur proposition du groupement des autorités responsables de transport parmi les membres de sa commission Ile-de-France.

Article D1241-70

Les membres du comité sont nommés par arrêté du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris. La durée de leur mandat est de trois ans renouvelable deux fois.

Les membres du comité perdent cette qualité en même temps que le mandat au titre duquel ils ont été désignés. En cas de vacance d'un siège, la durée de la nouvelle nomination est limitée à la période restant à courir.

Article D1241-71

Les membres du comité ne peuvent exercer de fonctions auprès du ministre chargé des transports, dans des établissements relevant de sa tutelle ou dans des entreprises de transport d'Ile-de-France ou dans leurs groupes.

Article D1241-72

Les membres du comité veillent à garantir la confidentialité des faits, informations ou documents dont ils ont connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leur mandat.

Article D1241-73

Le président du comité est élu en son sein par ses membres. En cas d'absence ou d'empêchement, la présidence des séances est assurée par le doyen d'âge. Les avis sont émis à la majorité des voix. En cas de partage des voix, le président de séance dispose d'une voix prépondérante.

Le comité adopte son règlement intérieur.

Article D1241-74

Le comité se réunit au moins deux fois par an, sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour. Il ne peut valablement délibérer que si treize de ses membres sont présents. Si ce quorum n'est pas atteint, le comité est convoqué à nouveau dans un délai de dix jours et délibère alors à la majorité des membres présents.

Article D1241-75

Le comité élit à la majorité un de ses membres pour participer à titre consultatif au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Article D1241-76

Le fonctionnement et le secrétariat du comité sont assurés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Chapitre II : Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse

TITRE V : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS

Chapitre Ier : Transports de personnes

Chapitre II : Transports de marchandises

Section 1 : Transports de marchandises dangereuses

Article D1252-1

La commission interministérielle du transport des matières dangereuses est placée auprès du ministre chargé du transport des matières dangereuses. Elle assiste ce ministre ainsi que les ministres chargés de la sûreté nucléaire, des ports maritimes et de la mer et l'Autorité de sûreté nucléaire.

Cette commission est appelée à donner son avis dans tous les cas où la loi et les règlements l'exigent.

Elle est également consultée sur tout texte réglementaire relatif au transport ferroviaire ou guidé, routier ou fluvial des marchandises dangereuses.

Elle peut être consultée sur toute autre question que les ministres précédemment mentionnés ou, s'agissant de questions relatives au transport de substances radioactives, l'Autorité de sûreté nucléaire juge utile de lui soumettre concernant, outre ces modes de transport, le transport par mer des marchandises dangereuses ainsi que le transport et la manutention de ces marchandises dans les ports maritimes.

Article D1252-2

La commission interministérielle du transport des matières dangereuses est composée :

1° De membres de droit ;

2° De membres nommés pour une durée de trois ans par arrêté du ministre chargé du transport des

matières dangereuses.

Article D1252-3

Les membres de droit sont :

- 1° Le directeur général de l'énergie et du climat ou son représentant ;
- 2° Le directeur des infrastructures de transport ou son représentant ;
- 3° Le sous-directeur de la sécurité des transports ferroviaires et collectifs et de la régulation ferroviaire ou son représentant ;
- 4° Le sous-directeur des ports et du transport fluvial ou son représentant ;
- 5° Le sous-directeur des transports routiers ou son représentant ;
- 6° Le directeur des affaires maritimes ou son représentant ;
- 7° Le directeur général de l'aviation civile ou son représentant ;
- 8° Le délégué à la sécurité et à la circulation routières ou son représentant ;
- 9° Le directeur général de la prévention des risques ou son représentant ;
- 10° Le chef du service des risques technologiques ou son représentant ;
- 11° Le sous-directeur des risques accidentels ou son représentant ;
- 12° Le chef de la mission de la sûreté nucléaire et de la radioprotection ou son représentant ;
- 13° Le directeur général de la compétitivité, de l'industrie et des services ou son représentant ;
- 14° Le directeur général des douanes et droits indirects ou son représentant ;
- 15° Le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ou son représentant ;
- 16° Le délégué général pour l'armement ou son représentant ;
- 17° Le directeur général de la gendarmerie nationale ou son représentant ;
- 18° Le chef d'état-major de la marine ou son représentant ;
- 19° Le directeur général de la santé ou son représentant ;
- 20° Le directeur général du travail ou son représentant ;
- 21° Le directeur des affaires criminelles et des grâces ou son représentant.

Le président de la commission invite le président de l'Autorité de sûreté nucléaire ou son représentant à participer avec voix délibérative aux réunions de la commission lorsque celle-ci connaît de questions relatives au transport de matières relevant du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection.

Article D1252-4

Les membres nommés sont :

- 1° Huit représentants des laboratoires, organismes chargés des contrôles et des organismes de formation ;
- 2° Deux représentants d'entreprises ferroviaires effectuant sur le réseau ferré national des transports de matières dangereuses ;
- 3° Un représentant de Réseau ferré de France ;
- 4° Un représentant de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;
- 5° Un représentant de Voies navigables de France ;
- 6° Un représentant d'Air France ;
- 7° Onze représentants des transporteurs (distributeurs) et des loueurs ;
- 8° Cinq représentants des industries productrices de matières dangereuses ;

- 9° Deux représentants des constructeurs de véhicules à moteur et de véhicules remorques ;
- 10° Trois agents chargés du contrôle du transport des matières dangereuses ;
- 11° Cinq personnalités qualifiées ;
- 12° Trois représentants d'Armateurs de France ;
- 13° Trois représentants des organisations syndicales les plus représentatives sur le plan national du personnel navigant (transport maritime) ;
- 14° Trois représentants des organisations syndicales les plus représentatives sur le plan national du personnel (transport terrestre) ;
- 15° Un représentant de la Fédération française des sociétés d'assurances ;
- 16° Un représentant des entreprises de manutention portuaire ;
- 17° Un représentant du comité interprofessionnel pour le développement de la formation dans les transports de marchandises dangereuses ;
- 18° Un représentant d'une association de conseillers à la sécurité ;
- 19° Trois représentants des collectivités territoriales nommés respectivement sur proposition de l'Association des maires de France, de l'Assemblée des départements de France et de l'Association des régions de France.

Article D1252-5

La commission comprend en outre :

- 1° Le chef de la mission transport de matières dangereuses de la direction générale de la prévention des risques ou son représentant ;
- 2° Un représentant de chaque administration publique directement intéressée par l'une des affaires portées à l'ordre du jour de la séance.

Article D1252-6

Le président et le vice-président sont nommés parmi les membres de la commission par arrêté du ministre chargé du transport des matières dangereuses.

Le secrétaire général est nommé par arrêté du ministre chargé du transport des matières dangereuses ; il a voix consultative.

Article D1252-7

Le président peut constituer, au sein de la commission, des sous-commissions chargées de préparer le travail de celle-ci. Il peut, pour certaines questions d'importance secondaire, ou en cas d'urgence, déléguer à une sous-commission le pouvoir d'émettre un avis au nom de la commission.

Le président peut, s'il le juge utile, appeler à participer à titre consultatif aux travaux de la commission ou des sous-commissions des personnes ne faisant pas partie de cette commission et dont la collaboration technique serait jugée nécessaire.

Article R1252-8

Les prescriptions réglementaires relatives au transport ferroviaire ou guidé, routier ou fluvial des marchandises dangereuses sont fixées, respectivement par le règlement concernant le transport

international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID, l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dit ADR et l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures dit ADN, ainsi que, après consultation de la commission interministérielle du transport de marchandises dangereuses, par arrêté du ministre chargé du transport des matières dangereuses, en application de l'article L. 1252-1.

Pour ce qui concerne les transports de substances radioactives, ces prescriptions sont fixées par arrêté du ministre chargé de la sûreté nucléaire après consultation de la commission interministérielle du transport de marchandises dangereuses et de l'Autorité de sûreté nucléaire.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux transports mentionnés au 5° du I de l'article R. * 1333-37 du code de la défense.

Section 2 : Sanctions pénales

Article R1252-9

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter les prescriptions des réglementations mentionnées à l'article R. 1252-8, à l'exception de celles dont la méconnaissance est sanctionnée par les articles L. 1252-5 et L. 1252-6 et relatives :

- 1° A la classification des marchandises ;
- 2° A l'utilisation, à la fabrication et au marquage de conformité des colis ;
- 3° A la fabrication, au marquage de conformité et à l'utilisation des citernes et conteneurs pour vrac et de leurs équipements ;
- 4° A la construction des engins de transport et de leurs équipements et à leur utilisation ;
- 5° A la communication des dangers : marquage, étiquetage et signalisation ;
- 6° Aux informations exigées pour l'expédition et aux documents de bord ;
- 7° Au chargement, au déchargement et à la manutention ;
- 8° Aux équipages des engins de transport et à leur équipement ;
- 9° A l'exploitation des engins de transport ;
- 10° A la formation des personnels intervenant dans les opérations mentionnées au présent article ;
- 11° A l'organisation des entreprises de transport de marchandises dangereuses ;
- 12° Aux documents devant être transmis ou tenus à disposition des autorités compétentes ;
- 13° A la circulation, au stationnement ou à la surveillance des véhicules ou matériels de transport.

La récidive de ces contraventions est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

Chapitre III : Autres transports

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE III : RÉGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT

TITRE Ier : PRINCIPES

Chapitre unique

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport

Section 1 : Travail de nuit du personnel roulant ou navigant

Article R1321-1

En l'absence de convention ou d'accord collectif étendu définissant la période de référence mentionnée à l'article L. 1321-8, cette période est de deux semaines, sauf pour le personnel roulant des entreprises exploitant les places couchées dans les trains pour lequel cette période est de quatre semaines.

Section 2 : Dispositions pénales

Article R1321-2

Sont passibles de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe les infractions aux articles L. 1321-6, L. 1321-7, L. 1321-8 et L. 3312-1.

Chapitre II : Durée du travail et temps de repos des non-salariés des entreprises de transport

Chapitre III : Aptitude à la conduite

Chapitre IV : Dialogue social, prévention des conflits collectifs et exercice du droit de grève

Article R1324-1

A défaut de conclusion de l'accord-cadre mentionné à l'article L. 1324-2, l'organisation et le déroulement de la négociation préalable sont ceux prévus par le présent chapitre.

Article R1324-2

L'organisation syndicale représentative qui notifie à l'employeur les motifs pour lesquels elle envisage de déposer un préavis de grève conformément à l'article L. 2512-2 du code du travail procède à cette notification par remise en main propre contre décharge ou par tout autre moyen permettant d'attester la date de remise à l'autorité hiérarchique ou à la direction de l'établissement, de l'entreprise ou de l'organisme.

La notification comporte les mentions, assorties des précisions utiles, des revendications qui ont conduit l'organisation syndicale à envisager le recours à la grève, ainsi que les catégories d'agents et les services ou les établissements concernés par ces revendications.

Article R1324-3

L'employeur, saisi d'une notification par les organisations syndicales représentatives, en réunit les représentants dans les trois jours à compter de la remise de cette notification. Il communique sans délai aux représentants de ces organisations syndicales, par remise en main propre contre décharge ou par tout autre moyen permettant d'attester la date de cette remise, les lieu, date et heure de la première réunion de négociation préalable.

L'employeur ou son représentant transmet aux représentants des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification mentionnée à l'article R. 1324-2 toute information de nature à éclairer les parties à la négociation dans la détermination de leurs positions respectives. Cette information, transmise au plus tard vingt-quatre heures avant l'ouverture de la négociation préalable, doit être pertinente au regard des motifs énoncés dans la notification dès lors que ces motifs relèvent de la compétence de l'employeur.

Article R1324-4

L'employeur et les organisations syndicales représentatives disposent d'une durée de huit jours francs à compter de la notification pour mener à son terme la négociation préalable.

L'employeur donne toute facilité aux négociateurs désignés par les organisations syndicales ainsi invitées pour préparer et assister à la négociation. Ces facilités concernent notamment les conditions matérielles de déplacement, de préparation et de participation aux réunions de négociation. Le calendrier de celles-ci est arrêté au cours de la première réunion par l'employeur et les organisations syndicales.

L'employeur ou son représentant peut se faire assister de toute personne qualifiée, au sein de l'entreprise, dont il juge que la participation aux réunions est de nature à éclairer les parties.

Sauf accord exprès qui est mentionné au relevé de conclusions prévu à l'article R. 1324-5, les délégations patronales et syndicales comportent un nombre égal de personnes.

Le temps consacré par les salariés de l'entreprise ou de l'établissement à la préparation et à la participation à la négociation est assimilé à du temps de travail effectif. Pour les cas où ces salariés bénéficient d'un crédit d'heures de délégation prévu à l'article L. 2143-13 du code du travail, ce temps est assimilé à des circonstances exceptionnelles au sens de cet article.

Article R1324-5

Le relevé de conclusions de la négociation préalable est élaboré et signé conjointement par l'employeur ou son représentant et par les représentants des organisations syndicales ayant participé à la première réunion de négociation. Ce relevé de conclusions contient au moins :

- 1° Les motifs ayant conduit à envisager le dépôt d'un préavis de grève, les revendications afférentes ainsi que les autres informations mentionnées au second alinéa de l'article R. 1324-2 ;
- 2° Les conditions d'organisation et de déroulement de la négociation préalable ;
- 3° La nature des informations et des réponses apportées par l'employeur relativement à ces motifs ;
- 4° Les positions finales respectives des parties à la négociation et la liste des points d'accord et de désaccord éventuels constatés au terme de la négociation préalable.

Article R1324-6

Les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification informent les personnels des services, des établissements ou de l'entreprise des motifs pour lesquels elles envisagent, le cas échéant, de déposer un préavis de grève.

L'employeur fait connaître aux personnels des services, des établissements ou de l'entreprise sa position.

Le relevé de conclusions établi en application de l'article R. 1324-5 est diffusé dans les meilleurs délais par la partie la plus diligente aux personnels des services, des établissements ou de l'entreprise.

Un exemplaire du relevé de conclusions est transmis sans délai au représentant de l'Etat dans la région, au représentant de l'autorité organisatrice de transport et à l'inspection du travail territorialement compétente.

Chapitre V : Caisses de congés payés des travailleurs intermittents des transports

Article D1325-1

Le présent chapitre est applicable dans les établissements et dépendances de ces établissements dont l'activité ressortit aux sous-classes suivantes de la nomenclature d'activités française (NAF) :

- 1° Collecte, traitement et élimination des déchets non dangereux (38.11Z et 38.21Z), à l'exception des entreprises concessionnaires d'un réseau public de collecte des eaux usées ;
- 2° Commerces de détail des charbons et combustibles (47.78B) ;
- 3° Transport routier de fret interurbains (49.41A) et de proximité (49.41B) ;
- 4° Location de camions avec chauffeur (49.41C) ;
- 5° Services de déménagement (49.42Z) ;
- 6° Manutention non portuaire (52.24B) ;
- 7° Messageries et fret express (52.29A) ;
- 8° Affrètement et organisation des transports (52.29B) ;
- 9° Nettoyage courant des bâtiments (81.21Z), uniquement en ce qui concerne les entreprises de nettoyage travaillant pour le compte de la Société nationale des chemins de fer français.

Article D1325-2

Le service des congés payés aux travailleurs intermittents des transports est assuré par des caisses constituées dans le cadre prévu à l'article L. 3141-30 du code du travail.

Ces caisses peuvent former un seul organisme à compétence nationale.

Les caisses répartissent entre elles les charges résultant du paiement, par un seul organisme, des indemnités dues aux salariés successivement déclarés à différentes caisses.

Article D1325-3

Les pièces justificatives et les garanties à fournir par les caisses soit en vue de leur agrément, soit au cours de leur fonctionnement, ainsi que les dispositions que doivent contenir les statuts et règlements des caisses sont fixés par arrêté du ministre chargé du travail.

Le ministre chargé du travail autorise chacun de ces organismes à exercer son activité dans une circonscription territoriale déterminée, après avoir vérifié que le nombre de salariés qui doit être déclaré à la caisse justifie l'institution de celle-ci.

Les statuts et règlements des caisses et toutes leurs modifications ne sont applicables qu'après approbation par ce ministre.

Article D1325-4

Au début de chaque mois, l'employeur déclare à la caisse compétente pour la localité où est fixé le siège de l'établissement le salaire du personnel employé au cours du mois écoulé.

Les salaires de ce personnel continuent à être déclarés :

- 1° Jusqu'au 1er octobre, lorsque le salarié est employé dans l'entreprise depuis moins de six mois, le 1er avril suivant la date de son embauchage ;
- 2° Jusqu'au 1er avril lorsque le salarié est employé dans l'entreprise depuis moins de six mois le 1er

octobre suivant la date de son embauchage.

Toutefois, l'employeur n'est pas tenu de déclarer :

a) Le personnel administratif ;

b) Le personnel non administratif lié à l'entreprise par un contrat à durée déterminée conclu pour une année au minimum et ayant acquis date certaine par enregistrement. En cas de résiliation d'un tel contrat avant le terme d'une année, la situation du travailleur sera appréciée compte tenu des règles prévues aux alinéas 1 et 2 du présent article. La caisse ne pourra cependant exiger le paiement des cotisations afférentes aux salaires versés pendant la période de référence écoulée, lorsque le congé acquis au cours de celle-ci aura été effectivement pris par l'intéressé.

L'employeur peut également faire assurer par la caisse, moyennant le versement des cotisations correspondantes, le service des congés au personnel dont la déclaration n'est pas obligatoire.

L'employeur adhérent est tenu de se conformer aux prescriptions des statuts et règlement de la caisse. Les effets de son affiliation ne peuvent en aucun cas remonter au-delà de la date d'ouverture de la période de référence écoulée.

Article D1325-5

La cotisation de chaque entreprise affiliée est déterminée par un pourcentage du montant des salaires payés aux travailleurs déclarés. Ce pourcentage est fixé par le conseil d'administration de la caisse.

Le règlement intérieur de celle-ci précise les périodes et les modes de versement des cotisations, les justifications dont ce versement doit être accompagné ainsi que les vérifications auxquelles doivent se soumettre les adhérents.

Article D1325-6

Les droits à congés payés et à indemnité de congés payés des travailleurs déclarés à la caisse sont fixés suivant les dispositions du chapitre Ier du titre IV du livre Ier de la troisième partie du code du travail.

Par dérogation à ces dispositions, dix-sept journées de travail effectif sont considérées comme équivalentes à un mois pour la détermination de la durée du congé de ces travailleurs.

Article D1325-7

Le travailleur déclaré à la caisse reçoit de l'employeur, avant son départ en vacances ou à la date de résiliation de son contrat, un certificat en double exemplaire par lequel il justifiera, en temps opportun, de ses droits à congé, envers la caisse d'affiliation de son dernier employeur. Ce certificat indique le nombre de journées de travail effectuées par le salarié dans l'entreprise pendant l'année de référence, le taux du dernier salaire perçu par l'intéressé et ayant donné lieu au versement de cotisations ainsi que la raison sociale de l'établissement et l'adresse de la caisse d'affiliation.

Article D1325-8

Il est institué auprès de chaque caisse une commission composée, en nombre égal, de membres employeurs et salariés désignés par le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la

consommation, du travail et de l'emploi, choisis parmi les organisations patronales et ouvrières les plus représentatives de la région considérée pour les professions assujetties.

Cette commission statue sur toutes les contestations relatives au droit aux congés des travailleurs déclarés à la caisse.

Les caisses sont soumises pour l'application des lois et règlements relatifs aux congés payés, au contrôle permanent du service chargé de l'inspection du travail dans les professions intéressées.

Article D1325-9

L'employeur affiche à des endroits apparents dans les locaux de l'entreprise où s'effectue la paie du personnel la raison sociale et l'adresse de la caisse à laquelle l'entreprise est affiliée.

Il justifie à tout moment à l'inspecteur du travail, aux officiers de police judiciaire et aux contrôleurs agréés par la caisse à laquelle ils sont tenus d'être affiliés que l'entreprise est à jour de ses obligations envers cette caisse.

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SALARIÉS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ÉTABLIES HORS DE FRANCE

Chapitre unique : Régime du cabotage

Section 1 : Détachement dans une opération de cabotage

Article R1331-1

Les entreprises établies hors de France qui détachent un ou plusieurs salariés sur le territoire national pendant une durée inférieure à huit jours consécutifs pour réaliser des opérations de cabotage routier ou fluvial ne sont pas soumises à l'obligation de déclaration de détachement prévue aux articles R. 1263-3 à R. 1263-5 du code du travail.

Article R1331-2

Les entreprises établies hors de France qui détachent un ou plusieurs salariés sur le territoire national pendant une durée égale ou supérieure à huit jours consécutifs pour réaliser des opérations de cabotage routier ou fluvial sont soumises à l'obligation de déclaration de détachement prévue aux articles R. 1263-3 à R. 1263-5 du code du travail.

La déclaration est adressée par l'entreprise de transport non résidente à l'inspection du travail du lieu de départ de la première opération de cabotage. Une copie de cette déclaration est conservée à bord du véhicule ou du bateau.

Article R1331-3

En lieu et place des mentions de la déclaration prévues au 2° de l'article R. 1263-3 du code du travail, l'adresse à mentionner est celle du donneur d'ordre de la première opération de cabotage qu'il est prévu d'effectuer. La déclaration comporte la date de début des prestations, leur durée prévisible, les lieux de chargement et de déchargement des marchandises transportées ou les points de départ et de destination des différents services de transport de personnes et le numéro d'immatriculation du véhicule ou du bateau utilisé pour la réalisation de ces prestations.

Article R1331-4

En lieu et place des mentions de la déclaration prévues au 4° de l'article R. 1263-3 du code du travail, la déclaration comporte les mentions relatives à la durée du travail prévues, respectivement, par les articles R. 4511-1 et suivants pour la batellerie fluviale et par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises et le décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes.

Section 2 : Dispositions pénales

Article R1331-5

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait de ne pas détenir à bord une copie de la déclaration mentionnée à l'article R. 1331-2 ou de détenir un exemplaire non renseigné ou renseigné de façon incomplète, illisible, erronée ou effaçable.

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE IV : LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT

TITRE Ier : CHAMP D'APPLICATION

Chapitre unique

Article R1411-1

Les activités du commissionnaire de transport sont les suivantes :

1° Les opérations de groupage, par lesquelles des envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires sont réunis et constitués en un lot unique en vue de leur transport ;

2° Les opérations d'affrètement par lesquelles des envois sont confiés sans groupage préalable à des transporteurs publics ;

3° Les opérations de bureau de ville par lesquelles le commissionnaire prend en charge des colis ou expéditions de détail et les remet séparément soit à des transporteurs publics, soit à d'autres commissionnaires de transport ;

4° Les opérations d'organisation de transport par lesquelles le commissionnaire prend en charge des marchandises en provenance ou à destination du territoire national et en assure l'acheminement par les soins d'un ou plusieurs transporteurs publics par quelque voie que ce soit.

TITRE II : L'ACCÈS AUX PROFESSIONS DU TRANSPORT PUBLIC

Chapitre Ier : Le transport public de personnes

Chapitre II : Le transport de marchandises

Article R1422-1

Tout commissionnaire de transport doit être inscrit au registre des commissionnaires de transport tenu par les services de l'Etat compétents en matière de transport dans la région où se situe le siège social de son entreprise ou à défaut son établissement principal.

L'inscription est prononcée par le préfet de cette région et donne lieu à la délivrance d'un certificat d'inscription. Les divers établissements de l'entreprise sont mentionnés au registre de la région où elle est inscrite ainsi qu'à celui de chacune des régions dans lesquelles ses établissements sont installés.

Article R1422-2

L'inscription au registre des commissionnaires de transport est subordonnée à des conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité professionnelle définies aux articles R. 1422-3 à R. 1422-8.

La composition du dossier de demande d'inscription est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R1422-3

Il est justifié de la capacité professionnelle par une attestation dont doit être titulaire la personne qui assure la direction permanente et effective soit de l'entreprise, soit, au sein de celle-ci, de l'activité mentionnée à l'article R. 1411-1.

Le nom et les fonctions de cette personne sont mentionnés au registre.

Article R1422-4

L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le préfet de région aux personnes répondant à l'une des conditions suivantes :

1° La possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique qui permette d'assurer la direction d'une entreprise commissionnaire de transport ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant une formation aux activités du transport ;

2° La réussite aux épreuves d'un examen écrit ;

3° L'exercice pendant au moins cinq années consécutives de fonctions de direction ou d'encadrement ou à titre indépendant, ou l'exercice de l'activité pendant trois années consécutives à titre indépendant ou en qualité de dirigeant d'entreprise, lorsque le bénéficiaire prouve qu'il a exercé l'activité en question à titre salarié pendant deux ans au moins, à condition que ces fonctions n'aient pas pris fin depuis plus de dix ans à la date de la demande d'attestation de capacité, soit dans une entreprise exerçant les activités mentionnées à l'article R. 1411-1, soit dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs ou des loueurs, soit dans une autre entreprise à condition que ces fonctions relèvent de la commission de transport et que soient justifiées les connaissances et les compétences requises pour les exercer.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R1422-5

Lorsque le titulaire de l'attestation décède ou se trouve dans l'incapacité légale de gérer ou de diriger l'entreprise, le préfet de région peut maintenir l'inscription de celle-ci au registre pendant une période maximum d'un an à compter du jour du décès ou de l'incapacité, sans qu'il soit justifié de la capacité professionnelle d'une autre personne.

Ce délai peut, à titre exceptionnel, être prorogé de six mois.

Article R1422-6

Pour les entreprises dont le siège est situé en France, il doit être satisfait à la condition d'honorabilité professionnelle par chacune des personnes suivantes :

- 1° Le commerçant chef d'entreprise individuelle ;
- 2° Les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
- 3° Les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite ;
- 4° Les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
- 5° Le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes ;
- 6° Le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées.

Pour les entreprises dont le siège statutaire se situe dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la condition d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par le ou les dirigeants et associés des établissements situés en France.

Cette condition doit également être satisfaite par la personne physique qui assure la direction permanente et effective, au sein de l'entreprise ou, dans le cas prévu à l'alinéa précédent, au sein de l'établissement de l'une des activités mentionnées à l'article R. 1411-1.

Le nom et les fonctions des personnes citées aux alinéas ci-dessus sont mentionnés au registre des commissionnaires de transport.

Article R1422-7

Il n'est pas satisfait à la condition d'honorabilité professionnelle lorsque l'une des personnes mentionnées à l'article R. 1422-6 a fait l'objet :

Soit d'une condamnation par une juridiction française et inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire ou par une juridiction étrangère et inscrite dans un document équivalent, et prononçant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ;

Soit de plus d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un ou l'autre des délits suivants :

- 1° Infractions mentionnées aux articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16 à L. 224-18, L. 231-1, L. 233-1, L. 233-2, L. 234-1, L. 234-8, L. 317-1 à L. 317-4, L. 325-3-1 et L. 412-1 du code de la route ;
- 2° Infractions mentionnées aux articles L. 8221-1 à L. 8221-5, L. 8231-1, L. 8241-1 et L. 8241-2, L. 8251-1, L. 5221-8 et L. 8114-1 du code du travail ;
- 3° Infractions mentionnées aux articles L. 1452-2 à L. 1452-4 ;
- 4° Infractions mentionnées aux articles L. 3315-4 à L. 3315-6 ;
- 5° Infractions mentionnées aux articles L. 1252-1 et L. 1252-5 à L. 1252-7 ;
- 6° Infraction mentionnée à l'article L. 3242-4 ;

7° Infraction mentionnée à l'article L. 3242-2.

Le préfet de région est, à sa demande, informé des condamnations mentionnées ci-dessus au moyen du bulletin n° 2 du casier judiciaire.

Article R1422-8

Les personnes résidant en France depuis moins de cinq ans et dont les précédentes résidences se situaient dans un Etat membre de l'Union européenne ou un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen doivent apporter la preuve qu'elles satisfaisaient dans cet Etat à la condition d'honorabilité professionnelle définie par ce dernier pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route.

Les personnes résidant en France depuis moins de cinq ans et dont les précédentes résidences se situaient dans un Etat n'appartenant pas à l'Union européenne ou dans un Etat qui n'était pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen ne peuvent exercer en France l'activité de commissionnaire que si elles n'ont pas subi dans ce ou ces pays des condamnations pour des délits semblables à ceux mentionnés à l'article R. 1422-7.

Article R1422-9

Préalablement à la conclusion du contrat avec une entreprise à laquelle il a fait appel pour exécuter son contrat de commission de transport, le commissionnaire de transport doit s'assurer que l'entreprise est habilitée à exercer l'activité demandée.

Article R1422-10

Ne peut bénéficier de l'inscription au registre l'entreprise qui, dans les conditions fixées par l'article R. 1452-1, se trouve sous le coup d'une radiation, à titre de sanction, du registre des entreprises de commissionnaires de transport prononcée moins de deux ans auparavant. Il en est de même, sous la même condition de délai, en cas de radiation d'un registre de transporteurs publics de marchandises ou de voyageurs par route, ou de loueurs de véhicules industriels avec conducteur.

Article R1422-11

Tout ressortissant d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen doit, pour être inscrit au registre, apporter la preuve de sa capacité professionnelle dans les conditions prévues aux articles R. 1422-12 à R. 1422-20.

Article R1422-12

La capacité professionnelle prévue à l'article R. 1422-11 se prouve pour l'intéressé par le préalable des activités mentionnées à l'article R. 1411-1, soit à titre indépendant ou en qualité de dirigeant d'entreprises soit à titre salarié selon les modalités prévues aux articles R. 1422-13 et R. 1422-14.

Article R1422-13

Les modalités d'exercice des activités à titre indépendant ou en qualité de dirigeant d'entreprise sont les suivantes :

1° Soit pendant cinq années consécutives ;

2° Soit pendant deux années consécutives, lorsque l'intéressé prouve qu'il a reçu, pour cette activité, une formation préalable d'au moins trois ans sanctionnée par un certificat reconnu par l'Etat membre ou partie ou jugée pleinement valable par un organisme professionnel compétent ;

3° Soit pendant trois années consécutives, lorsque l'intéressé prouve qu'il a reçu, pour cette activité, une formation préalable d'au moins deux ans sanctionnée par un certificat reconnu par l'Etat membre ou partie ou jugée pleinement valable par un organisme professionnel compétent ;

4° Soit pendant trois années consécutives, lorsque l'intéressé prouve qu'il a exercé cette activité à titre salarié pendant deux ans au moins ;

Les activités visées aux 1° et 4° ne doivent pas avoir pris fin depuis plus de dix ans à la date de présentation du dossier complet de l'intéressé auprès des services de l'Etat compétents en matière de transport dans la région.

Article R1422-14

Les modalités d'exercice des activités à titre salarié sont les suivantes :

1° Soit pendant deux années consécutives, lorsque l'intéressé prouve qu'il a reçu, pour cette activité, une formation préalable d'au moins trois ans sanctionnée par un certificat reconnu par l'Etat membre ou partie ou jugée pleinement valable par un organisme professionnel compétent ;

2° Soit pendant trois années consécutives, lorsque l'intéressé prouve qu'il a reçu, pour cette activité, une formation préalable d'au moins deux ans sanctionnée par un certificat reconnu par l'Etat membre ou partie ou jugée pleinement valable par un organisme professionnel compétent.

Article R1422-15

La capacité professionnelle prévue à l'article R. 1422-11 peut également être prouvée par la possession par l'intéressé d'une attestation de compétences ou d'un titre de formation relatif aux activités mentionnées à l'article R. 1411-1 selon les modalités prévues par les articles R. 1422-16 à R. 1422-18.

Article R1422-16

Sous réserve des dispositions de l'article R. 1422-18, l'intéressé doit selon le cas :

1° Posséder une attestation de compétences ou un titre de formation prescrit pour exercer la profession de commissionnaire de transport dans l'Etat dans lequel ont été acquises les qualifications lorsque celui-ci réglemente l'accès à la profession, son exercice ou la formation y conduisant ;

2° Avoir exercé pendant deux années à temps plein au cours des dix années précédentes la profession de commissionnaire de transport dans un Etat qui ne réglemente pas cette profession et posséder au moins une attestation de compétence ou un titre de formation attestant qu'il a été préparé à l'exercice de cette profession. Les deux ans d'expérience professionnelle ne sont toutefois pas exigibles lorsque le ou les titres de formation détenus sanctionnent une formation réglementée. Est également assimilée et reconnue comme titre de formation toute qualification professionnelle

conférant des droits acquis à son titulaire en vertu de dispositions législatives, réglementaires ou administratives de l'Etat d'origine qui ont été modifiées ultérieurement par cet Etat pour, en particulier, relever le niveau de formation requis pour l'accès à la profession de commissionnaire de transport. De même, est reconnu tout titre de formation ou certificat permettant l'exercice de cette profession acquis dans un pays tiers et admis en équivalence par un Etat, membre ou partie, dès lors que l'intéressé a, en outre, effectivement exercé pendant trois années l'activité considérée dans l'Etat qui a admis l'équivalence.

Article R1422-17

Les attestations de compétence ou les titres de formation mentionnés à l'article R. 1422-16 doivent :

- 1° Avoir été délivrés ou reconnus par une autorité compétente désignée conformément aux dispositions en vigueur dans l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;
- 2° Certifier un niveau de qualification professionnelle au moins équivalent au niveau immédiatement inférieur aux diplômes et titres mentionnés à l'article R. 1422-4.

Article R1422-18

Outre les conditions fixées à l'article R. 1422-16, le préfet de région peut décider de faire accomplir à l'intéressé un stage d'adaptation ou de le soumettre à une épreuve d'aptitude avant qu'il soit statué sur la reconnaissance de sa qualification, dans l'un des cas suivants :

1° La durée de la formation attestée est inférieure d'au moins un an à celle requise pour obtenir l'un des diplômes ou titres mentionnés à l'article R. 1422-4 ;

2° La formation reçue porte, par sa durée ou son contenu, sur des matières substantiellement différentes de celles couvertes par l'un des diplômes ou titres mentionnés à l'article R. 1422-4 et dont la connaissance est essentielle à l'exercice de la profession ;

3° Une ou plusieurs des activités réglementées constitutives de la formation de commissionnaire de transport en France n'existent pas dans la profession correspondante dans l'Etat ayant délivré l'attestation de compétences ou le titre de formation dont l'intéressé se prévaut, et cette différence est caractérisée par une formation spécifique requise en France et qui porte sur des matières substantiellement différentes de celles couvertes par cette attestation ou ce titre.

L'intéressé a le choix entre le stage d'adaptation et l'épreuve d'aptitude.

Avant de demander une telle mesure, le préfet de région vérifie si les connaissances acquises par l'intéressé au cours de son expérience professionnelle dans un Etat, membre ou partie, ou dans un Etat tiers sont de nature à couvrir, totalement ou partiellement, la différence substantielle en termes de durée ou de contenu mentionnée aux 1°, 2° ou 3°.

Article R1422-19

Les bénéficiaires de la reconnaissance de la capacité professionnelle doivent avoir les connaissances linguistiques en français nécessaires à l'exercice de l'activité de commissionnaire en France.

Article R1422-20

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application des articles R. 1422-12 à R. 1422-19.

Article R1422-21

Pour l'application des dispositions des articles R. 1422-4 et R. 1422-12 à R. 1422-20, sont considérés comme ayant exercé des activités de direction ou d'encadrement soit le chef d'entreprise ou de succursale, soit la personne qui a occupé l'emploi d'adjoint de ces derniers ou de cadre supérieur chargé de fonctions commerciales ou techniques et responsable d'un département de l'entreprise. Toutefois, pour le chef d'entreprise, salarié ou non, la condition de capacité professionnelle à remplir est l'une de celles qui sont prévues par l'article R. 1422-13. La qualité de dirigeant d'entreprise ou de cadre est prouvée par une attestation de l'autorité ou de l'organisme compétent de l'Etat dans lequel les fonctions ont été exercées.

Article R1422-22

La personne mentionnée à l'article R. 1422-11 est tenue de justifier, en présentant des attestations délivrées par une autorité judiciaire ou administrative compétente de chacun des pays d'origine et de provenance, qu'elle n'est pas, à titre de sanction, sous le coup d'un retrait de l'autorisation ou d'une interdiction d'exercer dans ces pays les professions de commissionnaire de transport, de transporteur public routier de marchandises ou de voyageurs ou de loueur de véhicules.

Article R1422-23

Les documents mentionnés à l'article R. 1422-22 doivent avoir moins de trois mois de date. Lorsque le demandeur est une personne morale, les documents ou attestations mentionnés aux articles R. 1422-12 à R. 1422-22 doivent concerner une des personnes physiques qui dirigent effectivement les activités de l'entreprise.

Article R1422-24

L'inscription est personnelle et incessible.

En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire doit demander une nouvelle inscription, en justifiant qu'il satisfait aux conditions énoncées au présent chapitre.

Tout changement de nature à modifier la situation de l'entreprise au regard des règles auxquelles est subordonnée l'inscription doit être porté à la connaissance du préfet de région dans un délai d'un mois.

Article R1422-25

L'entreprise qui cesse de remplir les conditions auxquelles est subordonnée l'inscription au registre ou qui abandonne totalement son exploitation ou l'activité de commissionnaire pendant une durée d'un an est radiée du registre des commissionnaires par décision du préfet de région.

TITRE III : L'EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Principes

Article D1431-1

Au sens du présent chapitre, on entend par :

1° " Prestataire " : toute personne à qui incombe l'obligation mentionnée à l'article D. 1431-2 ;

2° " Bénéficiaire " : pour le transport de personnes, la personne qui achète le titre de transport ou, à défaut de titre de transport, le passager ; pour le transport de marchandises, le cocontractant du prestataire ;

3° " Moyen de transport " : tout dispositif motorisé utilisé pour transporter des personnes ou des marchandises par l'un ou l'autre des modes ferroviaire ou guidé, routier, fluvial, maritime ou aérien ;

4° " Segment " : toute partie de l'itinéraire emprunté ou à emprunter pour réaliser une prestation de transport sur laquelle la personne ou la marchandise est transportée par le même moyen de transport ;

5° " Source d'énergie " : carburant, électricité ou tout autre vecteur d'énergie utilisé pour le fonctionnement d'un moyen de transport.

Section 1 : Portée de l'obligation d'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise lors du transport

Article D1431-2

Est soumise aux dispositions de l'article L. 1431-3 toute personne publique ou privée qui organise ou commercialise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement effectuée par un ou plusieurs moyens de transport, ayant son point d'origine ou de destination situé sur le territoire national, à l'exception des prestations qu'elle organise pour son propre compte.

Article D1431-3

L'information mentionnée à l'article L. 1431-3 porte sur la quantité de dioxyde de carbone émise pour un ensemble comprenant la phase de fonctionnement des moyens de transport et la phase amont de production des sources d'énergie nécessaires au fonctionnement des moyens de transport.

Article D1431-4

La phase de fonctionnement comprend toutes les opérations de transport entre l'origine et la destination de la prestation de transport, ainsi que les émissions lors des trajets de repositionnement,

des trajets effectués à vide et les émissions à l'arrêt, moteur en marche, qui sont liées à ces opérations.

Ne sont pas prises en compte les émissions liées à des opérations annexes au transport telles que les opérations de manutention des marchandises ou d'assistance de courte durée aux moyens de transport, assurées par des dispositifs externes aux moyens de transport, la construction et l'entretien des moyens de transport, la construction et l'entretien des infrastructures.

Article D1431-5

La phase amont comprend l'extraction, la culture des biocarburants, le raffinage, la transformation, le transport et la distribution des sources d'énergie.

Ne sont pas prises en compte les émissions liées à la construction et à l'entretien des équipements de production des sources d'énergie.

Section 2 : Méthode de calcul

Article D1431-6

Pour élaborer l'information relative à la quantité de dioxyde de carbone d'une prestation de transport, le prestataire identifie les différents segments afférents à la prestation de transport, évalue la quantité de dioxyde de carbone pour chaque segment et additionne les valeurs ainsi obtenues.

Article D1431-7

Pour évaluer la quantité de dioxyde de carbone pour un segment, le prestataire détermine la quantité de source d'énergie consommée pour la prestation dans la phase de fonctionnement, en attribuant une part au bénéficiaire de la prestation en cas de pluralité de bénéficiaires, et la multiplie par le facteur d'émission de la source d'énergie considérée.

Les facteurs d'émission opèrent, pour chaque source d'énergie, la conversion d'une quantité de source d'énergie en émissions de dioxyde de carbone relatives à un ensemble comprenant la phase de fonctionnement et la phase amont. Les valeurs des facteurs d'émission sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Le prestataire qui utilise une source d'énergie dont le facteur d'émission n'est pas prévu par l'arrêté susmentionné justifie la valeur particulière du facteur d'émission qu'il retient. Il porte alors à la connaissance du bénéficiaire le caractère spécifique du calcul conformément aux dispositions de l'article D. 1431-20.

Article D1431-8

Pour évaluer la quantité de source d'énergie consommée par un moyen de transport dans la phase de fonctionnement, le prestataire effectue le produit du taux kilométrique de consommation de source d'énergie du moyen de transport par la distance considérée.

Article D1431-9

Pour attribuer au bénéficiaire de la prestation la part qui lui revient en cas de pluralité de bénéficiaires, le prestataire multiplie la quantité de source d'énergie consommée par le moyen de transport par le rapport entre le nombre d'unités transportées pour la prestation et le nombre d'unités transportées dans le moyen de transport.

Article D1431-10

Pour quantifier les unités transportées, le prestataire prend comme référence :

1° Pour le transport de personnes : le passager ;

2° Pour le transport de marchandises : la masse, le volume, la surface, le mètre linéaire ou le colis.

La masse des marchandises à prendre en compte est la masse brute.

Pour le transport mixte maritime de personnes et de marchandises, les références indiquées ci-dessus sont utilisées après qu'une décomposition de la consommation de source d'énergie du navire entre passagers et marchandises a été effectuée selon le nombre de ponts qui leur sont réservés.

Pour le transport mixte aérien de personnes et de marchandises, le prestataire prend comme référence la masse. Les passagers sont pris en compte par une masse forfaitaire dont la valeur est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D1431-11

Le prestataire peut adapter en tant que de besoin la méthode indiquée aux articles D. 1431-8 à D. 1431-10 pour utiliser l'une des références suivantes :

1° Pour le transport de personnes : le produit du nombre de passagers par la distance, ou le déplacement ;

2° Pour le transport de marchandises : le produit de la masse par la distance, le produit du volume par la distance, le produit de la surface par la distance, le produit du mètre linéaire par la distance ou le produit du nombre de colis par la distance.

Le prestataire peut choisir d'autres références afin de mieux rendre compte des spécificités de ses opérations de transport. Il porte alors à la connaissance du bénéficiaire le caractère spécifique du calcul conformément aux dispositions de l'article D. 1431-20.

Article D1431-12

Le prestataire détermine :

1° Le taux de consommation de source d'énergie du moyen de transport ;

2° Le nombre d'unités transportées dans le moyen de transport, selon des niveaux classés ci-après par ordre croissant de précision :

a) Niveau 1 : valeurs définies par arrêté du ministre chargé des transports ;

b) Niveau 2 : valeurs calculées par le prestataire comme la moyenne sur l'activité de sa flotte de moyens de transport ;

c) Niveau 3 : valeurs calculées par le prestataire comme les moyennes sur les sous-ensembles issus d'une décomposition complète de son activité par schéma d'organisation logistique, par type d'itinéraire, par client, par type de moyen de transport ou toute autre décomposition complète appropriée ;

d) Niveau 4 : valeurs mesurées ou constatées par le prestataire lors de l'exécution de la prestation de transport.

Article D1431-13

Le prestataire détermine la manière selon laquelle il prend en compte les trajets de repositionnement, les trajets effectués à vide et les émissions à l'arrêt, moteur en marche.

Article D1431-14

Les services de transport de masse visant à l'optimisation de leur coefficient de remplissage peuvent, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports et pour une durée limitée à compter de leur début d'exploitation, utiliser une valeur représentative du nombre optimal d'unités transportées dans le moyen de transport. Le prestataire porte alors à la connaissance du bénéficiaire le caractère spécifique du calcul conformément aux dispositions de l'article D. 1431-20.

Article D1431-15

Le prestataire détermine la durée sur laquelle sont calculées les valeurs moyennes relevant du niveau 2 ou du niveau 3, mentionnées à l'article D. 1431-12, qui ne peut dépasser trois ans. Il actualise ces valeurs moyennes à la même fréquence.

Article D1431-16

La possibilité d'utiliser les valeurs de niveau 1 mentionnées à l'article D. 1431-12 est réservée :

- 1° Au prestataire qui emploie moins de cinquante salariés ;
- 2° Au prestataire qui emploie cinquante salariés et plus, jusqu'au 1er juillet 2016 ;
- 3° A tout prestataire dans les cas prévus aux articles D. 1431-17 et D. 1431-18.

Article D1431-17

L'information fournie par le sous-traitant d'un prestataire et élaborée conformément aux dispositions du présent chapitre et de ses textes d'application est reprise sans altération par le prestataire dans sa méthode de calcul.

A défaut ou si l'information n'est pas fournie dans le délai permettant de respecter les dispositions de l'article D. 1431-21 ou si elle est manifestement erronée, le prestataire reconstitue l'information en utilisant les valeurs de niveau 1 mentionnées à l'article D. 1431-12. Il en informe le sous-traitant.

Article D1431-18

Le prestataire qui utilise un nouveau moyen de transport dont il n'a pas encore lui-même observé la consommation de source d'énergie peut :

- 1° Utiliser les données relatives au taux de consommation de source d'énergie communiquées par le

fournisseur du moyen de transport ;

2° Maintenir les taux de consommation de source d'énergie qu'il utilisait avant l'arrivée dans sa flotte du nouveau moyen de transport ;

3° Pour les calculs concernant spécifiquement ce nouveau moyen de transport, utiliser les valeurs de niveau 1 mentionnées à l'article D. 1431-12.

Les dispositions du présent article sont applicables pendant la durée nécessaire au prestataire pour observer et incorporer la consommation de source d'énergie du nouveau moyen de transport dans sa méthode de calcul. Cette durée ne peut dépasser la durée d'actualisation des valeurs moyennes mentionnée à l'article D. 1431-15.

Article D1431-19

La conformité de la méthode mise en œuvre par un prestataire avec les dispositions du présent chapitre et de ses textes d'application peut être attestée par un organisme accrédité à cet effet par le Comité français d'accréditation ou par tout organisme d'accréditation signataire de l'accord européen multilatéral établi dans le cadre de la coopération européenne des organismes d'accréditation. Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'application du présent article.

Section 3 : Information du bénéficiaire

Article D1431-20

L'information fournie au bénéficiaire est la quantité de dioxyde de carbone, exprimée en masse, correspondant à l'ensemble des phases amont et de fonctionnement. La fourniture d'une information distinguant les quantités de dioxyde de carbone émises lors de la phase amont et lors de la phase de fonctionnement est facultative.

Lorsque la méthode mise en œuvre par le prestataire utilise une source d'énergie dont le facteur d'émission n'est pas prévu par l'arrêté ministériel mentionné à l'article D. 1431-7, ou des références différentes de celles qui sont indiquées à l'article D. 1431-11, ou une valeur représentative du nombre optimal d'unités transportées dans le moyen de transport pendant la période du début d'exploitation d'un service de transport de masse en application de l'article D. 1431-14, la mention " Méthode spécifique " est portée à la connaissance du bénéficiaire.

Article D1431-21

Le prestataire fournit au bénéficiaire une information sincère, de manière claire et non ambiguë, par tous moyens qu'il juge appropriés.

Dans le cas d'une prestation de transport de marchandises, le prestataire fournit l'information à la date convenue entre les parties ou, à défaut, dans un délai de deux mois à compter de la fin de l'exécution de la prestation.

Dans le cas d'une prestation de transport de personnes, le prestataire fournit l'information avant l'achat du titre de transport et, s'il n'y a pas de délivrance d'un titre de transport, au plus tard à la fin de l'exécution de la prestation.

Dans le cas d'un transport de personnes ne comportant pas de points d'origine ou de destination

identifiés ou faisant l'objet d'un abonnement ou ne donnant pas lieu à la délivrance d'un titre de transport, l'information peut prendre la forme d'une quantité de dioxyde de carbone rapportée au déplacement ou à la distance et être réalisée par le biais d'un affichage à bord du moyen de transport ou dans les gares au point d'accès au moyen de transport.

Article D1431-22

Le prestataire peut mettre à la disposition du bénéficiaire, par tous moyens qu'il juge appropriés, les informations permettant d'explicitier la méthode de calcul qu'il met en œuvre ainsi que les sources d'énergie utilisées.

Lorsque cette information n'est pas mise à disposition, le bénéficiaire dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de l'information mentionnée à l'article D. 1431-21 pour formuler au prestataire une éventuelle demande portant sur la méthode de calcul des émissions de dioxyde de carbone mise en œuvre par le prestataire ainsi que sur les sources d'énergie utilisées. Le prestataire communique les informations nécessaires dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande.

Article D1431-23

Les personnes mentionnées à l'article D. 1431-2 sont tenues de fournir les informations prévues par le présent chapitre à compter du 1er octobre 2013.

Le ministre chargé des transports établit avant le 1er janvier 2016 un rapport sur la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre, notamment sur l'application du 2° de l'article D. 1431-16. Ce rapport est rendu public.

Chapitre II : Les contrats de transport de marchandises

Article R1432-1

L'entreprise inscrite au registre des commissionnaires de transport doit :

- 1° Fournir au transporteur public routier les renseignements nécessaires à l'établissement par celui-ci du document d'accompagnement du transport ;
- 2° Tenir et conserver au lieu où elle a son siège ou à défaut son établissement principal en France un registre des opérations d'affrètement dont elle a confié l'exécution à un transporteur public ;
- 3° Conserver, afin d'être en mesure de les présenter à toute réquisition des agents des services de contrôle de l'Etat, au lieu où elle a son siège ou à défaut son établissement principal en France, les documents relatifs aux opérations d'affrètement effectuées pendant les deux derniers exercices comptables précédant l'exercice en cours.

Les systèmes informatiques d'enregistrement des données sont admis lorsqu'ils permettent de satisfaire aux obligations du présent article.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article.

Article R1432-2

Les vérifications rendues nécessaires par l'application des dispositions des articles R. 1422-1 à R. 1422-22 et R. 1432-1 sont effectuées sous l'autorité du préfet de région.

Article D1432-3

Le contrat type de commission de transport, établi en application de l'article L. 1432-12 et qui a pour objet de définir les conditions dans lesquelles un commissionnaire de transport organise, en son nom et pour le compte d'un commettant dénommé donneur d'ordre, le déplacement de marchandises, figure en annexe au présent livre.

TITRE IV : VENTES DES OBJETS ABANDONNÉS

Chapitre unique

TITRE V : CONSTATATION DES INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES

Chapitre Ier : Constatation des infractions

Chapitre II : Sanctions applicables aux commissionnaires de transport

Section 1 : Sanctions administratives

Article R1452-1

Lorsque sont constatés des manquements graves ou répétés imputables à un commissionnaire à l'occasion de l'exécution d'opérations de transport, en matière de réglementation des transports, du travail ou de la sécurité, et notamment des retards importants et répétés dans le règlement des sommes dues aux transporteurs, le préfet de région saisit du cas de l'intéressé la commission régionale des sanctions administratives régie par les dispositions du décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la commission nationale et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier.

Au vu de l'avis de cette commission, le préfet de région peut, à titre temporaire ou définitif, radier l'entreprise du registre des commissionnaires de transport.

Il est fait rapport trimestriellement à la commission régionale des sanctions administratives, des décisions préfectorales prises en application du présent article. Ce rapport est transmis pour information à la commission nationale des sanctions administratives ainsi qu'aux organisations représentatives nationales professionnelles et syndicales.

Section 2 : Sanctions pénales

Article R1452-2

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de méconnaître les obligations mentionnées au troisième alinéa de l'article R. 1422-24 et au 2° de l'article R. 1432-1.

Article R1452-3

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de méconnaître les obligations mentionnées au 3° de l'article R. 1432-1.

Annexe

Article Annexe à l'article D1432-3

CONTRAT TYPE DE COMMISSION DE TRANSPORT

Article 1er

Objet et domaine d'application

Le présent contrat définit les conditions dans lesquelles un commissionnaire de transport organise, en son nom et pour le compte d'un commettant dénommé ci-après donneur d'ordre, le déplacement de marchandises.

Sa mission peut comporter d'autres prestations.

Le prix prévu au contrat et librement convenu assure une juste rémunération des différents services rendus.

Quel que soit le mode de transport utilisé, ce contrat régit les relations entre le donneur d'ordre et le commissionnaire de transport ou celles entre le commissionnaire de premier rang et les commissionnaires intermédiaires intervenant successivement, le cas échéant, dans l'organisation du transport ainsi que dans celle des autres prestations. Il règle également les relations des commissionnaires successifs entre eux.

En cas de relations commerciales suivies entre un donneur d'ordre et un commissionnaire de transport, ayant fait l'objet d'une convention écrite, chaque envoi est présumé exécuté aux conditions de cette convention.

Article 2

Définitions

Au sens du présent contrat de commission, on entend par :

2.1. Colis.

Un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire identifiable lors de la remise au transport (bac, cage, caisse, cantine, carton, conteneur, enveloppe, fardeau, fût, paquet, palette cerclée ou filmée, sac, valise, etc.).

2.2. Commissionnaire de transport.

Tout prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre.

2.3. Donneur d'ordre.

La partie (le commettant) qui contracte avec le commissionnaire de transport.

2.4. Envoi.

L'ensemble des marchandises, emballage et support de charge compris, mis effectivement, au même moment, à la disposition du commissionnaire de transport ou de son substitué et dont le déplacement est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique.

2.5. Livraison.

La remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte.

2.6. Marchandises.

Tous les biens meubles qui font l'objet du transport.

2.7. Prestations accessoires.

Constituent notamment les prestations accessoires au contrat de commission de transport la déclaration de valeur, la déclaration d'intérêt spécial à la livraison, la livraison contre remboursement, l'assurance des marchandises et les opérations de douane.

2.8. Prise en charge.

L'acceptation, par le commissionnaire ou par son substitué, de la marchandise.

2.9. Réserves.

Le fait d'exprimer de façon expresse, précise, motivée et significative toute contestation relative à l'état ou à la quantité de la marchandise au moment de sa prise en charge ou de sa livraison ou toute contestation relative au délai d'acheminement de la marchandise.

Article 3

Obligations du donneur d'ordre

3.1. Informations et documents à fournir par le donneur d'ordre au commissionnaire.

En vue de la bonne organisation du transport et dans des délais compatibles avec celle-ci, le donneur d'ordre fournit notamment au commissionnaire, pour chaque envoi, par écrit ou par tout moyen électronique de transmission et de conservation de données, les informations suivantes :

1° La nature et l'objet du transport à organiser ;

2° Les modalités particulières d'exécution ;

3° L'adresse, la date et, si nécessaire, l'heure de la mise à disposition de la marchandise et de sa livraison ;

4° Le nom de l'expéditeur ainsi que celui du destinataire ;

5° Le nombre de colis ou le poids brut, les dimensions si nécessaire, et la nature très exacte des marchandises ;

6° La dangerosité éventuelle de celles-ci ;

7° Les prestations accessoires demandées ;

8° Toute autre instruction spécifique.

3.2. Marchandises illicites ou prohibées.

Le donneur d'ordre s'interdit de confier au commissionnaire de transport l'organisation d'un transport de marchandises illicites ou prohibées.

3.3. Matériel de transport.

Le donneur d'ordre qui demande la fourniture d'un matériel d'un type particulier le spécifie et confirme sa demande au commissionnaire par écrit ou par tout moyen électronique de transmission et de conservation des données.

3.4. Sous réserve des obligations du commissionnaire, notamment celles mentionnées à l'article 5, le donneur d'ordre supporte les conséquences résultant de déclarations ou de documents faux, erronés, incomplets, inadaptés ou remis tardivement au commissionnaire.

Article 4

Emballage et étiquetage des marchandises. -

Obligations déclaratives

4.1. Lorsque la nature de la marchandise le nécessite, celle-ci est conditionnée, emballée, marquée ou contremarquée par le donneur d'ordre de façon à supporter les conditions de transport ainsi que les opérations éventuelles de stockage et de manutention successives.

4.2. Sur chaque colis, pris comme charge unitaire, un étiquetage clair est apposé par le donneur d'ordre pour permettre une identification immédiate et sans équivoque de l'envoi dont il fait partie.

4.3. En présence de marchandises réglementées, le donneur d'ordre appose les étiquettes et marques obligatoires sur les emballages et, par écrit ou par tout moyen électronique de transmission et de conservation des données, attire l'attention du commissionnaire de transport sur les caractéristiques de la marchandise à transporter.

4.4. En présence de marchandises sensibles, le donneur d'ordre peut apposer un étiquetage approprié permettant le suivi des colis.

4.5. En présence de marchandises dangereuses, l'emballage et l'étiquetage doivent être conformes aux réglementations en vigueur.

4.6. L'envoi ne doit pas constituer une cause de danger pour les personnes et pour les autres marchandises transportées ainsi que pour les véhicules, matériels ou moyens de transport utilisés.

4.7. Si le commissionnaire de transport est informé par son substitué de l'existence d'un vice apparent sur le conditionnement, l'emballage ou l'étiquetage de la marchandise, il en avise aussitôt le donneur d'ordre, par écrit ou par tout moyen électronique de transmission et de conservation de données, afin d'obtenir des instructions de sa part.

Article 5

Obligations du commissionnaire de transport

5.1. Nature des obligations.

Le commissionnaire de transport est présumé responsable de la bonne fin du transport et est tenu d'une obligation générale de résultat.

Il organise l'opération en fonction des informations, demandes et instructions du donneur d'ordre.

5.2. Vérification des documents.

Le commissionnaire est tenu de procéder à la vérification des documents fournis par le donneur d'ordre qui ont un lien direct avec l'organisation du transport. Quant aux autres documents remis, il

s'assure de leur conformité apparente avec la mission qui lui est confiée.

5.3. Rédaction et contrôle des documents nécessaires au transport.

Le commissionnaire de transport vérifie que les informations et les pièces nécessaires à l'établissement du document de transport et à l'acheminement de la marchandise lui ont été fournies ou, à défaut, ont été remises au(x) transporteur(s) au plus tard lors de la prise en charge. Il établit les documents dont la rédaction lui incombe et s'assure, dans la mesure de ses possibilités, de l'établissement des documents par ceux qui en ont la charge.

5.4. Obligations d'information du commissionnaire de transport.

5.4.1. Quand les informations ou instructions du donneur d'ordre apparaissent ambiguës, impropres, incomplètes ou sont de nature à compromettre la bonne fin de la mission, le commissionnaire de transport demande au donneur d'ordre toute précision complémentaire par écrit ou par tout autre moyen électronique de transmission et de conservation des données.

5.4.2. S'il s'avère que les instructions du donneur d'ordre sont incompatibles avec les réglementations en vigueur ou induisent un risque quelconque, le commissionnaire doit refuser de les exécuter sans que sa responsabilité puisse être engagée. Il en informe le donneur d'ordre par écrit ou tout autre moyen électronique de transmission et de conservation des données.

5.4.3. Le commissionnaire de transport informe le donneur d'ordre des réglementations relatives au transport du ou des Etats concernés ainsi que des conventions internationales afférentes au transport.

5.5. Devoir de conseil.

5.5.1. Préalablement à la conclusion du contrat de commission, et dès qu'il est sollicité, le commissionnaire de transport informe le donneur d'ordre des avantages et des inconvénients des modes pouvant être utilisés.

5.5.2. En fonction des éléments qui lui sont fournis par le donneur d'ordre, de la nature, la valeur et la destination de la marchandise, des délais fixés et des usages du marché considéré, le commissionnaire suggère la souscription d'une assurance marchandises, d'une déclaration de valeur ou d'un intérêt spécial à la livraison.

5.5.3. Le devoir de conseil du commissionnaire de transport s'exerce dans son domaine de compétence et s'apprécie en fonction du degré de professionnalisme du donneur d'ordre. Ce devoir s'exerce dans la mesure où le commissionnaire de transport dispose en temps utile des éléments nécessaires à l'organisation du transport.

5.6. Obligations du commissionnaire de transport au regard de ses substitués.

5.6.1. Le commissionnaire de transport s'assure, préalablement à la conclusion du contrat de transport, que le substitué auquel il s'adresse est habilité à exécuter les opérations qui lui sont confiées et dispose des aptitudes requises.

5.6.2. Le commissionnaire de transport assume seul le choix de ses substitués. Il n'est pas tenu de recueillir l'accord du donneur d'ordre sur le nom des commissionnaires intermédiaires et des substitués qu'il retient. Sauf faute personnelle de sa part, le commissionnaire ne répond pas des commissionnaires intermédiaires ou des substitués qui lui ont été formellement imposés par le donneur d'ordre ou par les autorités publiques.

5.6.3. Le commissionnaire de transport a l'obligation de répercuter aux commissionnaires intermédiaires ou à ses substitués toutes les informations, demandes et instructions du donneur d'ordre, de les informer des particularités de la marchandise ou de l'opération et les met en mesure d'exécuter le contrat conformément à la mission qui lui a été confiée par son donneur d'ordre.

5.6.4. Le commissionnaire s'assure que les commissionnaires intermédiaires ou les substitués font suivre le document de transport et les documents annexes tout au long du transport et cela jusqu'à la livraison finale de l'envoi.

5.7. Obligations relatives au déroulement des opérations et à la livraison.

5.7.1. Le commissionnaire de transport, dès qu'il en a connaissance, informe le donneur d'ordre qui en a fait la demande de la bonne fin du transport.

5.7.2. Le commissionnaire de transport informe le donneur d'ordre de toutes les difficultés rencontrées dans l'exécution du contrat.

5.8. Manquement du commissionnaire de transport à ses devoirs et obligations.

Le commissionnaire de transport répond de toutes les conséquences du manquement à ses obligations, lesquelles peuvent être limitées dans les conditions de l'article 13.

Article 6

Prestations accessoires

6.1. Sauf en cas de relation commerciale suivie ayant fait l'objet d'une convention écrite, les directives formelles du donneur d'ordre en matière de prestations accessoires sont formulées pour chaque envoi par écrit ou par tout autre moyen électronique de transmission et de conservation des données.

6.2. La déclaration de valeur et la déclaration spéciale à la livraison suivent le régime juridique de la commission de transport.

6.3. La stipulation d'une livraison contre remboursement ne vaut pas déclaration de valeur et ne modifie donc pas les règles d'indemnisation pour pertes et avaries telles que définies à l'article 13 ci-après.

6.4. La livraison contre remboursement, l'assurance des marchandises ainsi que les opérations de douane obéissent aux règles du mandat.

Article 7

Assurance des marchandises

Le commissionnaire de transport n'intervient qu'en qualité de mandataire du donneur d'ordre.

Aucune assurance marchandises n'est souscrite par le commissionnaire de transport sans ordre écrit, ou donné par tout autre moyen électronique de transmission et de conservation des données, et répété du donneur d'ordre pour chaque envoi, précisant très clairement les risques à couvrir et les valeurs à garantir. A défaut de spécification précise, seuls les risques dits ordinaires sont assurés. Dans le cas d'une relation commerciale suivie ayant fait l'objet d'une convention écrite, chaque envoi est présumé soumis aux instructions initiales.

Le commissionnaire de transport souscrit une assurance au nom et pour le compte du donneur d'ordre auprès d'une compagnie notoirement solvable au moment de la souscription de la police.

Article 8

Livraison

8.1. La livraison est effectuée entre les mains de la personne telle que désignée comme destinataire par le donneur d'ordre.

8.2. Sur la base des informations qui lui ont été communiquées, le donneur d'ordre peut demander au commissionnaire de transport de prendre toutes dispositions utiles afin de préserver ses droits lors de la livraison de la marchandise.

8.3. Empêchement à la livraison, refus ou défaillance du destinataire.

En cas d'empêchement à la livraison (absence du destinataire, inaccessibilité du lieu de livraison, refus par le destinataire de prendre livraison, etc.), tous les frais supplémentaires engagés pour le compte de la marchandise restent à la charge du donneur d'ordre, sauf en cas de faute du commissionnaire de transport ou de son substitué.

Article 9

Défaillance du donneur d'ordre, empêchement au transport

Le donneur d'ordre prévient le commissionnaire de transport, avec un préavis suffisant en fonction des usages professionnels et du mode de transport retenu, au cas où la marchandise ne pourrait pas lui être remise dans les délais prévus. A défaut, le commissionnaire de transport a droit à des dommages et intérêts en réparation de son préjudice prouvé, direct et prévisible lors de la conclusion du contrat.

Si, une fois le chargement opéré, le transport est empêché ou interrompu temporairement ou si l'exécution du transport est ou devient impossible, le commissionnaire de transport demande des instructions au donneur d'ordre, par écrit ou par tous moyens de transmission et de conservation des données. Il lui indique toutes les conséquences dont il a connaissance.

En l'absence de réponse du donneur d'ordre en temps utile, le commissionnaire de transport prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de ce dernier pour la conservation de la marchandise ou son acheminement par d'autres voies ou d'autres moyens. Les frais ainsi engagés sont répercutés au donneur d'ordre sur présentation des justificatifs.

Lorsque l'empêchement est imputable au donneur d'ordre, le commissionnaire de transport a droit au remboursement des dépenses non prévues, sur présentation des justificatifs.

Article 10

Prix des prestations

10.1. Cotation.

Le prix est librement fixé sur la base des informations fournies par le donneur d'ordre. Il comprend le coût des différentes prestations fournies, notamment le prix du transport stricto sensu, incluant toute éventuelle instruction spécifique, le cas échéant, celui des prestations accessoires convenues, auxquels s'ajoutent les frais liés à l'établissement et à la gestion administrative et informatique du contrat de transport ainsi que le coût de l'intervention du commissionnaire.

Le prix ne comprend pas les droits, taxes, redevances et impôts dus en application de toute réglementation notamment fiscale ou douanière (tels que accises, droits d'entrée, etc.).

Sont facturés séparément en sus de la prestation principale :

- a) Les prestations accessoires ;
- b) Les frais supplémentaires de suivi et de gestion des contrats ;
- c) Les droits, taxes, redevances et impôts dus en application de toute réglementation notamment fiscale ou douanière (tels que accises, droits d'entrée, etc.) ;
- d) Toute taxe liée au transport et/ou tout droit dont la perception est mise à la charge du transporteur ou du commissionnaire.

10.2. Renégociation du prix.

Les parties ont la faculté de renégocier le prix initialement convenu en cas de variations significatives des charges des substitués du commissionnaire de transport qui tiennent à des conditions extérieures à ceux-ci.

Les prix initialement convenus sont renégociés à la date anniversaire du contrat.

10.3. Taxes.

Tous les prix sont calculés hors taxes.

Article 11

Modification du contrat de commission de transport

11.1. Modification avant le commencement de l'exécution.

Toute modification du contrat de commission de transport, soit à l'initiative du donneur d'ordre, soit en raison de circonstances extérieures aux parties et à leurs substitués, entraîne un réajustement à la hausse ou à la baisse du prix initialement convenu.

Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur ce réajustement, chacune d'elles peut mettre un terme au contrat dans les conditions définies à l'article 15.1 ci-après.

11.2. Modification en cours d'exécution.

Le donneur d'ordre qui modifie le contrat de commission au cours de son exécution supporte, sur présentation des justificatifs, les frais engagés par le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport supporte les frais occasionnés par les modifications des conditions d'exécution du contrat de commission de transport qui résultent de son fait ou de celui de ses substitués.

11.3. Quand les modifications apportées par le commissionnaire de transport sont justifiées par l'intérêt de la marchandise, le donneur d'ordre rembourse les frais exposés sur présentation des justificatifs.

11.4. Modification affectant la substance du contrat de commission à l'initiative du donneur d'ordre.

Si une modification à l'initiative du donneur d'ordre affecte la substance du contrat, les parties ont la faculté de renégocier les conditions tarifaires.

Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur de nouvelles conditions tarifaires, chacune d'elles peut mettre un terme au contrat dans les conditions définies à l'article 15-1 ci-après.

Article 12

Conditions de paiement

12.1. Le paiement du prix des prestations de commission de transport est exigible au lieu d'émission de la facture, laquelle doit être réglée dans un délai qui ne peut excéder trente jours à compter de la date de son émission.

12.2. La compensation unilatérale du montant des dommages allégués sur le prix dû au commissionnaire est interdite.

12.3. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit, le jour suivant la date de règlement figurant sur la facture, l'exigibilité d'intérêts de retard d'un montant équivalant à cinq fois le taux d'intérêt légal ainsi que d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de 40 € suivant l'article D. 441-5 du code de commerce et ce, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

La date d'exigibilité du paiement, le taux d'intérêt des pénalités de retard ainsi que le montant de l'indemnité forfaitaire de compensation des frais de recouvrement doivent obligatoirement figurer sur la facture.

12.4. Lorsque des délais de paiement sont consentis, tout paiement partiel sera imputé en premier lieu sur la partie non privilégiée des créances. Le non-paiement d'une seule échéance emportera sans formalité déchéance du terme, le solde devenant immédiatement exigible même en cas d'acceptation d'effets.

Article 13

Responsabilité

Le commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de

son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques.

L'indemnisation du préjudice prouvé, direct et prévisible, s'effectue dans les conditions suivantes :

13.1. Responsabilité du fait des substitués.

La réparation de ce préjudice prouvé due par le commissionnaire de transport est limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui lui est confié. Quand les limites d'indemnisation des substitués n'ont pas été portées à la connaissance du donneur d'ordre ou ne résultent pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport.

13.2. Responsabilité personnelle du commissionnaire de transport.

Sauf faute intentionnelle ou inexcusable, l'indemnité pour faute personnelle prouvée du commissionnaire de transport est strictement limitée conformément aux dispositions ci-après :

13.2.1. Pertes et avaries de la marchandise.

La réparation due par le commissionnaire de transport est égale à 20 € par kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 5 000 €.

13.2.2. Retard.

En cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison, la réparation des dommages est limitée au prix de la prestation de commission de transport (droits, taxes et frais divers exclus).

13.3. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre peut souscrire une déclaration de valeur qui, fixée par lui et acceptée par le commissionnaire de transport, a pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (cf. art. 13.1 et 13.2.1). Cette déclaration fait l'objet d'une rémunération supplémentaire.

13.4. Intérêt spécial à la livraison.

Le donneur d'ordre peut faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui, fixée par lui et acceptée par le commissionnaire, a pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux plafonds d'indemnité indiqués ci-dessus (cf. art. 13.1 et 13.2.2). Cette déclaration fait l'objet d'une rémunération supplémentaire.

Article 14

Prescription

Toutes les actions auxquelles le contrat de commission de transport peut donner lieu sont prescrites dans le délai d'un an.

Ce délai court, en cas de perte totale, à compter du jour où la marchandise aurait dû être livrée ou offerte et, dans tous les autres cas, à compter du jour où la marchandise a été remise ou offerte au destinataire.

Article 15

Durée et résiliation du contrat de commission

15.1. Dans le cas de relations suivies faisant l'objet d'une convention dont la durée est indéterminée, chacune des parties peut y mettre un terme par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception moyennant un préavis d'un mois quand le temps déjà écoulé depuis le début d'exécution du contrat n'est pas supérieur à six mois. Le préavis est porté à deux mois quand ce temps est supérieur à six mois et inférieur à un an. Le préavis à respecter est de trois mois quand la durée de la relation est d'un an et plus.

Pendant la période de préavis, les parties maintiennent l'économie du contrat.

15.2. En cas de manquements répétés de l'une des parties à ses obligations, malgré un avertissement adressé par lettre recommandée avec avis de réception, l'autre partie peut mettre fin au contrat de commission, qu'il soit à durée déterminée ou indéterminée, sans préavis ni indemnité, par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception.

15.3. En cas de manquement grave de l'une des parties à ses obligations, l'autre partie peut mettre fin au contrat de commission de transport, qu'il soit à durée déterminée ou indéterminée, sans préavis ni indemnité, par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception.

Article 16

Clause attributive de juridiction

En cas de litige ou de contestation relatif à un contrat de commission de transport incluant un transport international, seul le tribunal de commerce de Paris est compétent, même en cas de pluralité de défendeurs ou d'appels en garantie.

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX INFRASTRUCTURES, AUX ÉQUIPEMENTS ET AUX MATÉRIELS

TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier : L'information et la participation du public

Section 1 : Grands projets d'infrastructures de transport

Article R1511-1

Constituent de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 :

1° La création de voies rapides à 2 × 2 voies d'une longueur supérieure à 25 km, d'aérodromes de catégorie A, d'infrastructures ferroviaires d'intérêt général, de voies navigables de plus de 5 km accessibles aux bateaux de plus de 1 000 tonnes de port en lourd ;

2° Les canalisations d'intérêt général, autres que celles qui sont destinées aux transports de gaz régis par les dispositions du code de l'énergie, dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 41 923 480 € ; toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages utilisés pour les besoins de la défense nationale ou en application de traités ou accords internationaux en matière de défense, régulièrement entrés en vigueur ;

3° Les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €.

Les seuils monétaires prévus par les 2° et 3° peuvent faire l'objet de révision par arrêté du ministre chargé des transports dans la limite de l'évolution des prix de la formation brute de capital fixe des administrations figurant dans le rapport économique et financier annexé à la loi de finances.

Article R1511-2

Les projets suivants, dont la maîtrise d'ouvrage appartient aux communes, aux départements ou aux régions, et à leurs groupements, constituent également de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 lorsqu'ils sont soumis à une étude d'impact :

1° Création d'aérodromes autorisés par l'Etat ;

- 2° Création ou extension des ports maritimes ayant pour objet de doubler la capacité du port ;
- 3° Création ou extension de canaux et de voies navigables ;
- 4° Projets d'infrastructures de transports ferroviaires ou guidés définis par l'article L. 2000-1 ;
- 5° Projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres.

Article R1511-3

Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche.

Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation.

Article R1511-4

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

- 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;
- 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;
- 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;
- 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

Article R1511-5

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers.

Ce bilan comprend l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent au transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural.

Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.

Article R1511-6

Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet

présenté est retenu.

Article R1511-7

L'évaluation d'un grand projet d'infrastructures incombe au maître d'ouvrage et est financée par lui.

Article R1511-8

Le bilan, prévu par l'article L. 1511-6, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées.

La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet.

Article R1511-9

En ce qui concerne les projets d'infrastructures mentionnés à l'article R. 1511-1, le bilan prévu par l'article R. 1511-8 est soumis à l'avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Article R1511-10

Le dossier du bilan, accompagné de l'avis mentionné à l'article R. 1511-9, est mis à la disposition du public dans les conditions de publicité et sous réserve des secrets mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1511-4.

Section 2 : Grands choix technologiques

Article R1511-11

Constitue un grand choix technologique au sens de l'article L. 1511-2 une décision de mise en œuvre d'un équipement d'un coût global, hors taxes, supérieur à 16 616 943 € destiné à permettre ou à améliorer le transport des biens et des personnes dans des conditions commerciales. Il implique soit la mise en œuvre d'une technologie nouvelle concernant le matériel ou l'infrastructure, soit une nouvelle combinaison d'éléments relevant de technologies déjà connues. Il doit comporter une part significative de dépenses afférentes aux développements industriels rendus nécessaires par la réalisation du projet. Le seuil de 16 616 943 € est périodiquement actualisé dans les conditions prévues par le cinquième alinéa de l'article R. 1511-1.

La décision d'abandonner une technologie de transport d'un usage courant constitue également un grand choix technologique.

Article R1511-12

L'évaluation des grands choix technologiques comporte :

1° Une analyse des conditions et des coûts de constitution, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'équipement projeté, ainsi que, le cas échéant, du coût de son remplacement en cas d'échec ;

2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;

3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés, le choix présenté a été retenu ;

4° Une analyse des incidences de ce choix sur les conditions de transport.

Article R1511-13

L'évaluation des grands choix technologiques comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel des avantages et des inconvénients du choix retenu.

Ce bilan comprend l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculé selon les usages des travaux de planification.

Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines intéressant le transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement de l'espace urbain et rural.

Il peut être établi sur la base de grandeurs physiques ou monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes distincts.

Article R1511-14

La personne qui assure la part la plus importante dans le financement du projet procède à l'évaluation et en supporte le coût.

Article R1511-15

Le dossier d'évaluation prévu par les articles R. 1511-12 et R. 1511-13 est mis à la disposition du public dans les conditions de publicité et sous réserve des secrets mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1511-4.

Article R1511-16

Le bilan des résultats économiques et sociaux est établi par la personne dont a relevé l'évaluation, dans les conditions prévues par les articles R. 1511-8 à R. 1511-10.

Chapitre II : La réalisation et le financement des infrastructures

Section 1 : Le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les

transports

Article R1512-1

L'établissement mentionné à l'article L. 1512-6 est administré par un conseil d'administration de dix-huit membres qui comprend, outre les quatre parlementaires mentionnés à l'article L. 1512-8 :

1° Neuf représentants de l'Etat :

- a) Un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, nommé par arrêté du ministre chargé des transports ;
- b) Le directeur des services de transport ou son représentant ;
- c) Le directeur des infrastructures de transport ou son représentant ;
- d) Le directeur des affaires maritimes ou son représentant ;
- e) Le directeur général du Trésor ou son représentant ;
- f) Le directeur du budget ou son représentant ;
- g) Le directeur de la prévision ou son représentant ;
- h) Le commissaire général au développement durable ou son représentant ;
- i) Le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ou son représentant.

2° Deux représentants des collectivités territoriales, nommés par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition, pour l'un, de l'Association des régions de France et, pour l'autre, de l'Association des départements de France ;

3° Trois personnalités qualifiées nommées, pour deux d'entre elles par arrêté du ministre chargé des transports, pour la troisième par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances.

Section 2 : Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin

Article R1512-2

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Article R1512-3

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin peut, pour l'accomplissement de ses missions définies par l'article R. 1512-2, notamment :

- 1° Participer au financement des infrastructures des différents modes de transport ;
- 2° Apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal ;
- 3° Prendre des participations dans les sociétés intervenant dans les domaines mentionnés au 1° et au

2°.

Article R1512-4

Le président du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est nommé par décret sur proposition du conseil d'administration, parmi les membres de celui-ci.

Article R1512-5

L'établissement est administré par un conseil d'administration de vingt membres qui comprend :

1° Dix représentants de l'Etat :

- a) Trois représentants désignés par arrêté du ministre chargé des transports ;
- b) Deux représentants désignés par arrêté du ministre chargé de l'économie ;
- c) Un représentant désigné par arrêté du ministre chargé du budget ;
- d) Un représentant désigné par arrêté du ministre chargé de l'environnement ;
- e) Deux représentants désignés par arrêté du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;
- f) Le préfet de la région Rhône-Alpes ou son représentant.

2° Sept représentants des collectivités territoriales :

- a) Deux représentants désignés par le président du conseil régional de Rhône-Alpes au sein de ce conseil ;
- b) Le président du conseil général du Rhône ou son représentant désigné par lui au sein du conseil général ;
- c) Le président du conseil général de l'Isère ou son représentant désigné par lui au sein du conseil général ;
- d) Le président du conseil général de la Savoie ou son représentant désigné par lui au sein du conseil général ;
- e) Le président du conseil général de la Haute-Savoie ou son représentant désigné par lui au sein du conseil général ;
- f) Le président du conseil général de l'Ain ou son représentant désigné par lui au sein du conseil général.

3° Trois personnalités qualifiées des secteurs du transport et de l'environnement :

- a) Deux personnalités qualifiées du secteur du transport désignées conjointement par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé des transports ;
- b) Une personnalité qualifiée du secteur de l'environnement désignée par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Article R1512-6

La durée du mandat des administrateurs est de trois ans renouvelable. Toutefois, le mandat des administrateurs représentant les collectivités territoriales prend fin s'ils perdent avant l'expiration de cette durée la qualité au titre de laquelle ils ont été désignés.

Les fonctions de président et d'administrateur ne sont pas rémunérées.

Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an sur convocation de son président qui en fixe l'ordre du jour.

Les délibérations sont prises à la majorité simple des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le membre du corps du contrôle général économique et financier et l'agent comptable assistant, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration.

Article R1512-7

Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

Il délibère notamment sur son budget, sur son compte financier ainsi que sur ses opérations financières.

Il arrête les aides qu'il accorde en application des dispositions de l'article R. 1512-3.

Le budget de l'établissement et ses comptes annuels font l'objet d'une approbation expresse par le ministre chargé de l'économie, le ministre chargé du budget et le ministre chargé des transports.

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

Article R1512-8

Les ressources du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin sont constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes, complétées, le cas échéant, par des subventions et recettes diverses.

Article R1512-9

Sous le contrôle du conseil d'administration, la Caisse des dépôts et consignations assure la gestion de l'établissement dans les conditions définies par une convention passée avec celui-ci.

Article R1512-10

Le président du conseil d'administration représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il prépare les délibérations du conseil d'administration et en assure l'exécution. Il conclut les contrats, conventions et marchés. Il a qualité d'ordonnateur.

Il rend compte de son action au conseil d'administration.

Article R1512-11

L'établissement est soumis aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, à l'exception des 1° et 2° de l'article 175 et des articles 178 à 185 et 204 à 208. La comptabilité de l'établissement est distincte de celle de la Caisse des dépôts et consignations.

Section 3 : L'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Article R1512-12

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France est un établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'établissement, placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, a pour mission de concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement :

1° De projets d'intérêt national, international ou ayant fait l'objet d'un contrat de plan ou d'une convention équivalente entre l'Etat et les régions, relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires, y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable, d'ouvrages de défense contre la mer, ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret ;

2° De projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes, y compris l'acquisition des matériels de transport ;

3° Des concours publics dus, au titre de l'Etat, au titulaire du contrat de partenariat prévu à l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009.

Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement et des avances remboursables, apporte des fonds de concours et participe au financement des investissements prévus par des contrats de partenariat au sens de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat. Lorsque des avances remboursables sont accordées aux opérateurs du secteur concurrentiel, elles sont consenties à titre onéreux. Elles financent des opérations spécifiques et présentent un caractère exceptionnel. L'établissement peut également fournir des aides au démarrage pour les liaisons maritimes régulières de transport de fret.

Article R1512-13

L'établissement est administré par un conseil d'administration composé de douze membres comprenant :

1. Six représentants de l'Etat :

- a) Le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ou son représentant ;
- b) Le directeur du budget ou son représentant ;
- c) Le directeur général du Trésor ou son représentant ;
- d) Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ou son représentant ;
- e) Le directeur des infrastructures de transport ou son représentant ;
- f) Le commissaire général au développement durable ou son représentant.

2. Un député et un sénateur, trois élus locaux et une personnalité qualifiée.

Article R1512-14

Le président, choisi parmi les membres du conseil d'administration, et les membres mentionnés au 2 de l'article R. 1512-13 sont nommés par décret pour une durée de trois ans renouvelable.

La limite d'âge du président du conseil d'administration est fixée à soixante-dix ans.

En cas de vacance, pour quelque cause que ce soit, d'un des sièges relevant du 2 de l'article R. 1512-13, il est procédé, dans les deux mois, au remplacement du membre défaillant par un nouveau

membre de la même catégorie désigné selon les mêmes modalités. Le mandat du nouveau membre expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de son prédécesseur.

Les fonctions de membre du conseil d'administration ne sont pas rémunérées. Elles ouvrent droit à des indemnités et frais de déplacement et de séjour dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'Etat.

Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an sur convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour de la réunion et dirige les débats. Les délibérations sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le contrôleur budgétaire et l'agent comptable assistent avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration.

Article R1512-15

Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

Il délibère notamment sur son budget et arrête le compte financier.

Dans les conditions et selon les modalités qu'il détermine, il décide des concours qu'il apporte en application des dispositions de l'article R. 1512-12.

Il autorise les emprunts dans la limite d'un plafond fixé en loi de finances. Toutefois, ce plafond n'est pas applicable aux emprunts contractés pour couvrir les besoins de trésorerie en cours d'année liés à l'exécution du budget de l'établissement et aux décalages entre les encaissements et les décaissements au sein d'un même exercice.

Il autorise la conclusion des conventions et marchés.

Les délibérations relatives au budget de l'établissement sont réputées approuvées en l'absence d'opposition du ministre chargé des transports ou du ministre chargé du budget dans les quinze jours suivant leur réception par chacun de ces ministres.

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

Article R1512-16

Le président du conseil d'administration représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il a qualité d'ordonnateur. Il conclut les conventions et marchés. Il prend toutes mesures nécessaires au recrutement et à la gestion des personnels. Il peut accorder des délégations de signature.

Il prépare les délibérations du conseil d'administration et assure leur exécution.

Il rend compte de son action au conseil d'administration.

Article R1512-17

Les ressources de l'établissement comprennent :

1° Les dotations reçues de l'Etat ;

2° Dans les conditions fixées par une loi de finances, le produit de la redevance domaniale prévue par l'article R. 122-27 du code de la voirie routière, le produit de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 bis ZB du code général des impôts, tout ou partie du produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction, toute autre ressource établie au profit de l'Etat qui serait affectée à l'établissement ;

3° Le produit des placements ;

4° Le produit des emprunts ;

5° Toute autre ressource directement affectée à l'établissement.

Article R1512-18

La réalisation et le suivi des opérations d'emprunt de l'établissement sont assurés par l'Agence France Trésor.

Article R1512-19

L'agence est soumise aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Chapitre III : Les systèmes de transport intelligents

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES INFRASTRUCTURES

Chapitre unique

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VI : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DU TRANSPORT

TITRE Ier : DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTÈMES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Les compétences de l'Etat

Chapitre II : L'engagement des travaux

Article R1612-1

1° Les infrastructures portuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes au sens du 1° de l'article L. 1612-2 sont :

- a) Les ouvrages de franchissement hydraulique dont le dénivelé maximum est supérieur à 6 mètres ou dont la largeur du sas est supérieure à 25 mètres ;
- b) Les ponts mobiles dont la longueur de chaussée utile est supérieure à 60 mètres ;
- c) Les passerelles portuaires permettant l'accès des poids lourds aux navires et comportant des dispositifs d'ajustement des niveaux, qu'il s'agisse de câbles, de vérins ou de pontons flottants.

Les ouvrages d'infrastructure comprennent tous les éléments concourant à leur fonctionnement, notamment les équipements mécaniques mobiles et les installations techniques et de sécurité telles que signalisation, systèmes d'alimentation électrique, d'aides à l'exploitation, de commande, de contrôle ou de communication.

2° Les modalités et les conditions d'engagement des travaux concernant les infrastructures portuaires mentionnées au 1° du présent article sont fixées par les dispositions des articles R. 155-2 à R. 155-5 du code des ports maritimes.

Article R1612-2

Les modalités et les conditions d'engagement des travaux mentionnés au 3° de l'article L. 1612-2 concernant les systèmes de transport public ferroviaire ou guidé, y compris ceux destinés au transport de personnels, sont déterminés par les dispositions pertinentes :

1° Du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
2° Du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
3° De l'article 4 du décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat portant sur les remontées mécaniques et les tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.

Chapitre III : La mise en service

Article R1613-1

La procédure de mise en service des infrastructures portuaires mentionnées au 1° de l'article L. 1612-2 sont fixées par les dispositions de l'article R. 155-6 du code des ports maritimes.

Article R1613-2

Les modalités et les conditions de mise en service des systèmes et des véhicules de transport public ferroviaire ou guidé, y compris ceux destinés au transport de personnels, sont fixées respectivement par les dispositions pertinentes :

1° Du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
2° Du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
3° De l'article 4 du décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat portant sur les remontées mécaniques et les tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.

Article R1613-3

Les ouvrages du réseau routier pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place en application de l'article L. 1613-5 sont définis à l'article R. 118-1-2 du code de la voirie routière ; les moyens de lutte nécessaires sont définis dans le dossier joint à la demande d'autorisation prévue à l'article L. 118-2 du même code.

Chapitre IV : Dispositions applicables aux systèmes et ouvrages déjà en service

Article R1614-1

Les modalités et les conditions d'application des dispositions de l'article L. 1614-1 aux systèmes de transport public ferroviaire ou guidé, y compris à ceux destinés au transport de personnels, sont fixées respectivement par les dispositions pertinentes :

- 1° Du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
2° Du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
3° De l'article 4 du décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat portant sur les remontées mécaniques et les tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.

TITRE II : DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE ET À L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ APRÈS UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité

Section 1 : Organisation et fonctionnement des bureaux d'enquêtes

Article R1621-1

Les organismes permanents spécialisés et l'autorité chargés, en application des dispositions de l'article L. 1621-6, de procéder aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité relatives aux événements de mer, aux accidents ou incidents de transport terrestre et aux accidents ou incidents d'aviation civile sont des services à compétence nationale dénommés " bureau d'enquêtes sur les événements de mer " (BEA mer), " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) et " bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile " (BEA de l'aviation civile).

Article R1621-2

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes dirige l'action de celui-ci. Il a autorité sur les personnels. Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses du service. Il peut déléguer sa signature aux fonctionnaires et agents relevant de son autorité.

Article R1621-3

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes fixe le champ d'investigation et les méthodes des enquêtes techniques ou de sécurité au regard des objectifs fixés par les articles L. 1621-2 à L. 1621-4. Il désigne les enquêteurs techniques ou de sécurité chargés d'en assurer l'organisation, la conduite et le contrôle.

Article R1621-4

Le directeur du BEA de l'aviation civile organise la participation française aux enquêtes de sécurité menées par un Etat étranger et fixe les règles relatives à cette participation dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la France est partie et par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE. Dans les mêmes conditions, les représentants des Etats concernés par un accident ou un incident peuvent participer à l'enquête de sécurité sous le contrôle du BEA.

Article R1621-5

Le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile sont placés auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le BEA mer est placé auprès de l'inspecteur général des affaires maritimes.

Article R1621-6

1° Le directeur du BEA-TT et celui du BEA de l'aviation civile sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports et celui du BEA mer par arrêté du ministre chargé de la mer, sur la proposition :

a) Du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable formulée après avis du bureau de ce conseil, pour le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile ;

b) De l'inspecteur général des affaires maritimes pour le BEA mer.

2° Les directeurs sont choisis parmi les agents de l'Etat de catégorie A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle :

a) Pour le BEA-TT dans les domaines liés aux transports et à leurs infrastructures ;

b) Pour le BEA mer dans le domaine des activités et de la sécurité maritimes.

3° Pour le BEA de l'aviation civile, il est choisi parmi les fonctionnaires de l'Etat de catégorie A disposant de l'expérience et de la compétence leur permettant de remplir leurs tâches conformément aux règles en vigueur dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

4° Le directeur de chaque bureau d'enquêtes est nommé pour une durée de cinq ans.

La nomination du directeur d'un bureau d'enquête vaut commissionnement de ce dernier en qualité d'enquêteur technique ou d'enquêteur de sécurité.

Article R1621-7

Outre le directeur, le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile comprennent un secrétaire général.

Le BEA-TT et le BEA mer comprennent également des enquêteurs techniques, désignés parmi les agents de l'Etat de catégorie A ou de niveau équivalent.

Le BEA de l'aviation civile comprend des enquêteurs de sécurité. Ceux-ci sont désignés par le directeur du BEA parmi les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile et les autres agents de l'Etat de catégorie A ou de niveau équivalent.

La désignation des enquêteurs vaut commissionnement de ces derniers.

Le directeur du BEA de l'aviation civile agréé les enquêteurs de première information mentionnés à l'article L. 1621-6 parmi les agents de l'Etat en fonction à la direction générale de l'aviation civile ou

parmi les personnes attestant d'une expérience professionnelle d'au moins dix ans dans le domaine de la sécurité aérienne. Ces agents et ces personnes suivent un stage de formation organisé par le BEA préalablement à leur agrément. Ce dernier peut leur être retiré par le directeur, après qu'ils ont été en mesure de présenter leurs observations, en cas de manquement à leurs obligations déontologiques ou de faute dans l'exercice de leur fonction.

Article R1621-8

Le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile peuvent faire appel à des experts, éventuellement étrangers, qui sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que leurs agents.

Article R1621-9

Les destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique font connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, sauf autre délai expressément fixé dans les recommandations, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

Pour les accidents et incidents d'aviation civile, les destinataires des recommandations de sécurité se conforment à la procédure définie à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

Article R1621-10

Les rapports d'enquête établis dans les conditions prévues par l'article L. 1621-4, ainsi que les études et les statistiques, sont publics. Ils sont mis à la disposition du public par tout moyen.

Section 2 : Modalités d'enquête relatives à un accident ou à un incident de transport terrestre ou à un événement de mer

Sous-section 1 : Dispositions communes

Article R1621-11

Le BEA-TT et le BEA mer ont pour mission de réaliser les enquêtes techniques définies par l'article L. 1621-2.

Ils ont également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer.

Ils réalisent des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Article R1621-12

Les autorités de l'Etat et de ses établissements publics, ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent des transports effectués par des professionnels.

Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'Etat compétents dans leurs domaines respectifs.

Article R1621-13

L'organisation du BEA-TT est fixée par arrêté du ministre chargé des transports et celle du BEA mer par arrêté du ministre chargé de la mer.

Article R1621-14

La nomination du secrétaire général du BEA-TT et du BEA mer vaut commissionnement en qualité d'enquêteur technique.

Article R1621-15

Outre les enquêteurs techniques mentionnés à l'article R. 1621-7, chaque bureau d'enquêtes comprend des agents techniques ou administratifs.

Les enquêteurs et agents sont, selon qu'ils sont titulaires ou contractuels, affectés ou recrutés sur proposition du directeur de chaque bureau d'enquêtes.

Article R1621-16

Pour chaque enquête, le directeur du BEA propose au ministre, soit le recours aux moyens propres du bureau et, le cas échéant, pour les accidents de transport terrestre, à des enquêteurs techniques non permanents recrutés dans les conditions fixées par l'article R. 1621-24, soit la constitution d'une commission d'enquête. Dans ce dernier cas, le ministre désigne, sur proposition du directeur, le président de la commission choisi parmi les enquêteurs du BEA, ainsi que les autres membres de la commission choisis en fonction de leurs compétences et présentant des garanties d'indépendance et d'impartialité. Les membres de la commission ont la qualité d'enquêteur technique.

Article R1621-17

Les enquêteurs techniques, autres que ceux mentionnés à l'article R. 1621-7, sont commissionnés par le directeur du BEA-TT pour ceux de ces enquêteurs affectés dans ce bureau d'enquêtes et par le ministre chargé de la mer, sur proposition du directeur du BEA mer, pour les enquêteurs techniques

affectés dans ce bureau. Le commissionnement ne peut intervenir si la personne concernée a fait l'objet d'une condamnation ou d'une décision mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire national.

Le commissionnement peut leur être retiré dans l'intérêt du service selon la même procédure.

Article R1621-18

Les médecins rattachés aux bureaux d'enquêtes et les médecins désignés par les directeurs pour les assister, ainsi que les médecins membres de commissions d'enquête, reçoivent communication à leur demande de toute information ou document à caractère médical relatif aux personnes mentionnées à l'article L. 1621-15. A partir des renseignements recueillis, ils sélectionnent les éléments de nature à éclairer les circonstances et les causes de l'événement, de l'accident ou de l'incident faisant l'objet de l'enquête.

Article R1621-19

La rémunération des enquêteurs techniques et des experts qui ne sont pas affectés au BEA-TT ou au BEA mer ou qui ne sont pas mis à la disposition de l'un de ces bureaux d'enquêtes, est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports s'agissant du BEA-TT ou du ministre chargé de la mer pour le BEA mer.

Article R1621-20

Le directeur peut rendre publiques les recommandations mentionnées à l'article R. 1621-9, accompagnées, le cas échéant, des réponses reçues des destinataires.

Les mêmes dispositions sont applicables aux recommandations de sécurité qui peuvent être émises à la suite d'études de retour d'expérience et d'accidentologie.

Article R1621-21

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes établit un rapport annuel sur ses activités qui est rendu public.

Sous-section 2 : Dispositions particulières aux enquêtes sur les accidents ou incidents de transport terrestre

Article R1621-22

L'ouverture d'une enquête est décidée par le directeur du BEA-TT, à son initiative ou sur demande du ministre chargé des transports.

Article R1621-23

Une enquête doit être réalisée par le BEA-TT après tout accident ferroviaire grave. Le directeur du BEA-TT peut également décider d'ouvrir une enquête après un accident ou incident qui, dans des circonstances voisines, aurait pu conduire à un accident ferroviaire grave.

Article R1621-24

Les enquêteurs techniques non permanents mentionnés à l'article R. 1621-16 sont mis à la disposition du directeur du BEA ou recrutés temporairement. Ils sont choisis parmi les membres des corps d'inspection et de contrôle, en activité ou retraités, ainsi que parmi les salariés actifs ou retraités d'une entreprise de transport ou de gestion d'infrastructure.

Article R1621-25

Le directeur du BEA-TT peut autoriser des enquêteurs techniques relevant d'organismes étrangers homologues à participer à des investigations relatives à un accident ou un incident survenu sur le territoire national soit lorsqu'un véhicule immatriculé dans leur pays d'origine est impliqué, soit lorsque l'exploitant ou le constructeur du moyen ou du système de transport en cause est établi dans leur pays d'origine.

Le directeur du BEA-TT organise la participation française aux enquêtes techniques menées par un Etat étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales et par le droit de l'Union européenne.

Article R1621-26

Le directeur du BEA-TT peut proposer au ministre chargé des transports la réglementation relative à la préservation des éléments de l'enquête technique ainsi qu'à l'utilisation des enregistreurs de bord aux fins d'enquêtes techniques.

Sous-section 3 : Dispositions particulières aux enquêtes sur les événements de mer

Article R1621-27

L'ouverture d'une enquête est décidée par le directeur du BEA mer, à son initiative ou sur demande du ministre chargé de la mer, dans les conditions fixées par les articles R. 1621-28 à R. 1621-31.

Article R1621-28

Dans le cas d'un accident de mer très grave, tel que défini par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008, et impliquant un ou plusieurs navires de commerce ou navires de pêche de plus de quinze mètres ou

navires de plaisance qui sont pourvus d'un équipage et transportent plus de douze passagers à des fins commerciales, une enquête technique est systématiquement ouverte.

Article R1621-29

Dans le cas d'un accident de mer grave, une évaluation est réalisée par le BEA mer préalablement à la décision éventuelle d'ouvrir une enquête technique.

Constituent un accident de mer grave un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie, une fissuration ou une défectuosité présumée de la coque rendant le navire inapte à prendre la mer ou entraînant une pollution ou une panne nécessitant un remorquage ou le secours de services côtiers.

La décision d'ouvrir ou non l'enquête technique en cas d'accident grave tient compte de la nature de l'événement, de son niveau de gravité, du type de navire, de la cargaison et de la possibilité d'en tirer des enseignements en matière de prévention des risques maritimes.

S'il n'est pas ouvert d'enquête de sécurité, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés à la Commission européenne conformément au modèle figurant à l'annexe II de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Article R1621-30

En cas de tout autre événement de mer, le directeur du BEA mer décide s'il est nécessaire de procéder à une enquête technique, en tenant compte de la nature de l'événement, de son niveau de gravité, du type de navire, de sa cargaison et des enseignements à en tirer en matière de prévention des risques maritimes.

Article R1621-31

L'enquête technique, qu'elle soit obligatoire ou décidée par le directeur du BEA mer, est ouverte dès que possible après la survenance de l'événement de mer et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois à compter de celui-ci.

Article R1621-32

Les éléments de preuve, en particulier les informations provenant des enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, tels que ceux provenant de l'enregistreur de données de voyage, sont recueillis le plus rapidement possible. Ils sont conservés de manière à éviter leur altération ou écrasement et leur interférence avec tout autre matériel susceptible d'être utile à l'enquête technique. Ces éléments de preuve sont mis à la disposition des enquêteurs conformément aux codes et résolutions pertinentes de l'Organisation maritime internationale, au droit de l'Union européenne et aux articles L. 1621-10 à L. 1621-14.

Article R1621-33

Lorsqu'elles ont connaissance d'un événement de mer impliquant un ou plusieurs Etats membres ou Etats tiers au titre, soit d'Etat du pavillon, soit d'Etat ayant d'importants intérêts en jeu, les autorités administratives françaises compétentes échangent avec les autorités de ce ou de ces Etats les informations dont elles disposent concernant l'événement.

Lorsque la France est impliquée avec d'autres Etats dans un accident de mer, les Etats concernés désignent, conformément aux accords et conventions internationales applicables, et notamment au code pour les enquêtes sur les accidents mentionné à l'article R. 1621-28, l'Etat principalement responsable de l'enquête.

Un Etat tiers ne peut conduire l'enquête sur un accident de mer impliquant l'Etat français en tant qu'Etat du pavillon, Etat côtier ou Etat ayant d'importants intérêts en jeu que s'il peut garantir qu'il applique rigoureusement les normes et les pratiques recommandées du code pour les enquêtes sur les accidents mentionné à l'article R. 1621-28, notamment en matière d'indépendance et de qualification des enquêteurs, de confidentialité des dépositions des témoins et de protection de ceux-ci.

Lorsqu'un Etat autre que la France est désigné comme responsable de l'enquête technique, le directeur du BEA mer organise, avec l'organisme d'enquête concerné, la participation française à cette enquête.

Le directeur du BEA mer peut accepter la responsabilité de conduire une enquête technique ou de mener des tâches spécifiques relevant de cette enquête par délégation d'un Etat membre. Il fixe alors les modalités d'intervention du BEA mer.

Article R1621-34

Lorsque le BEA mer est désigné comme responsable ou coresponsable d'une enquête technique relative à un accident de mer impliquant un ou plusieurs Etats étrangers, il fixe les modalités de participation ou d'association des enquêteurs techniques étrangers conformément aux accords et conventions internationales applicables, notamment le code pour les enquêtes sur les accidents mentionné à l'article R. 1621-28.

Article R1621-35

Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un événement de mer survenu dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, le BEA mer lance la procédure d'enquête technique et demeure responsable de celle-ci jusqu'à ce que l'Etat principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord entre les Etats concernés.

La même procédure est applicable lorsque l'événement de mer survient dans des eaux autres que les eaux territoriales ou intérieures françaises et que la France est le dernier Etat membre où le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse a relâché.

Article R1621-36

Dans le cas d'un événement de mer impliquant au moins deux Etats membres et à défaut d'accord quant à la désignation de l'Etat principalement responsable de l'enquête technique, le directeur du BEA mer ouvre une enquête parallèle et en informe la Commission européenne.

Article R1621-37

Lorsqu'il est désigné comme organisme principalement responsable de l'enquête, le BEA mer publie, dans les douze mois à compter du jour de l'accident, un rapport présenté conformément à l'annexe I de la directive 2009/18/ CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/ CE du Conseil et la directive 2002/59/ CE du Parlement européen et du Conseil.

Lorsque l'enquête ne concerne pas un accident de mer très grave au sens de l'article R. 1621-28 ou grave au sens de l'article R. 1621-29, et que ses conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'événements de mer futurs, le BEA mer publie un rapport simplifié.

Au cas où le rapport final ne peut être produit dans le délai imparti, le BEA mer publie un rapport intermédiaire dans les douze mois à compter du jour de l'accident.

Une copie du rapport final et, le cas échéant, du rapport intermédiaire ou du rapport simplifié est envoyée par le BEA mer à la Commission européenne.

Article R1621-38

Le BEA mer notifie à la Commission européenne les événements de mer ainsi que les données recueillies dans le cadre des enquêtes techniques, conformément à l'annexe II de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil, afin qu'ils soient enregistrés dans la base de données européenne sur les accidents de mer.

Le BEA mer est l'organisme français habilité pour consulter la base de données. Il participe aux travaux de mise au point de la base menés sous l'égide de la Commission.

Chapitre II : Sanctions relatives à l'enquête technique

TITRE III : ATTEINTES À LA SÉCURITÉ OU À LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS

Chapitre Ier : Lutte contre le terrorisme

Article R1631-1

La procédure en cas de manquement à l'obligation faite aux transporteurs ferroviaires, maritimes et aériens de recueillir des données à caractère personnel, mentionnée à l'article L. 1631-3, est régie par les dispositions des articles R. 232-2 à R. 232-5 du code de la sécurité intérieure.

Chapitre II : Autres atteintes

Article R1632-1

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables dans la région Ile-de-France.

Article R1632-2

Les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs, autres que le transport aérien, mentionnées au présent chapitre sont l'Etat, les collectivités territoriales, notamment les régions, et les groupements de collectivités territoriales organisant des transports publics collectifs de voyageurs en application de l'article L. 1221-1.

Article R1632-3

Le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de dispositifs locaux de prévention de la délinquance informe les collectivités mentionnées à l'article R. 1632-2 organisant un service de transport collectif de voyageurs dans le territoire de la commune ou de l'établissement de l'élaboration ou de la modification du contrat local de sécurité mentionné à l'article D. 132-7 du code de la sécurité intérieure. Celles-ci lui communiquent régulièrement les informations relatives aux faits de délinquance commis dans le cadre des services de transport dont elles ont la charge et les mesures de prévention de la délinquance et de protection des usagers et des personnels de ces services contre de tels actes qu'elles-mêmes ou les opérateurs auxquels elles ont confié l'exécution de ces services ont prises.

Les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs sont associées à l'élaboration des dispositions propres aux transports incluses dans le contrat local de sécurité ou, le cas échéant, du contrat local de sécurité spécifique aux transports. Elles précisent les mesures de prévention ou de sécurisation des personnels et des usagers qu'elles s'engagent à mettre en œuvre pendant la durée de ce contrat.

A la demande du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale, elles sont associées aux travaux du conseil local ou intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance institué en application de l'article L. 132-4 du code de la sécurité intérieure lorsqu'ils portent sur les questions relatives aux transports collectifs de voyageurs.

Article R1632-4

Les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs mentionnées à l'article R. 1632-2 veillent, lorsqu'elles déterminent les modalités d'organisation, de fonctionnement et de financement des services mentionnés au premier alinéa de l'article R. 1632-3, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions des articles L. 1221-1, L. 1221-3 et L. 1221-4, à définir des mesures de nature à prévenir les actes de délinquance et à protéger les usagers et les personnels de ces services contre de tels actes. Elles définissent les moyens consacrés à leur mise en œuvre et les modalités d'évaluation de ces mesures.

Ces autorités définissent les modalités selon lesquelles les opérateurs auxquels elles ont confié l'exécution des services de transport, y compris les régies, recensent les actes de délinquance commis dans les réseaux de transports dont elles ont la charge.

Article R1632-5

Les autorités organisatrices de transport transmettent les données statistiques relatives aux faits de délinquance intervenus dans leurs réseaux de transport au moins une fois par an au représentant de l'Etat dans le département.

Elles sont associées à l'élaboration du plan de prévention de la délinquance dans le département.

Article R1632-6

Le représentant de l'Etat dans le département est informé par l'autorité organisatrice de transports collectifs de voyageurs ou, dans le cas où il est seul compétent, par l'opérateur, dès leur adoption, des modifications apportées à l'organisation des services de transport dont ils ont la charge ou aux modes d'exploitation de ces services ainsi que des aménagements tarifaires temporaires prévus à l'occasion de l'organisation de manifestations sportives, culturelles ou festives.

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VII : AUTRES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE Ier : GARANTIES APPLICABLES AUX VISITES EFFECTUÉES DANS LE CADRE DE MISSIONS DE POLICE ADMINISTRATIVE

Chapitre unique

TITRE II : RÉGIME COMMUN DES TRANSACTIONS

Chapitre unique

TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES

Chapitre unique

PARTIE REGLEMENTAIRE

PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE VIII : DISPOSITIONS PROPRES À L'OUTRE-MER

TITRE PRÉLIMINAIRE : DISPOSITIONS COMMUNES AUX COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER

Chapitre Ier : Principes généraux d'application

Chapitre II : Dispositions générales d'adaptation

Section 1 : Dispositions relatives à la Guadeloupe, à la Guyane, à la Martinique et à La Réunion

Article R1802-1

Pour leur application en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur, à la direction départementale des territoires et de la mer et à son directeur, pour ce qui concerne les compétences dans le domaine de la mer, sont remplacées par des références à la direction de la mer et à son directeur et, pour ce qui concerne La Réunion, à la direction de la mer Sud océan Indien et à son directeur ;

2° Les références à la direction départementale des territoires ou des territoires et de la mer, sous réserve du 1° ci-dessus, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur, au service de la navigation et à son chef sont remplacées par des références à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur.

Section 2 : Dispositions relatives à Mayotte

Article R1802-2

Pour leur application à Mayotte, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

- 1° Le préfet de Mayotte exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;
- 2° Le conseil général de Mayotte et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;
- 3° Les références au département ou à la région sont remplacées par des références au Département de Mayotte ;
- 4° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur, à la direction départementale des territoires et de la mer et à son directeur, pour ce qui concerne les compétences dans le domaine de la mer, sont remplacées par des références à la direction de la mer Sud océan Indien et à son directeur ;
- 5° Les références à la direction départementale des territoires ou des territoires et de la mer, sous réserve du 4° ci-dessus, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur, au service de la navigation et à son chef sont remplacées par des références à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur ;
- 6° Les références au code du travail sont remplacées par des références aux dispositions pertinentes du code du travail applicable à Mayotte .

Section 3 : Dispositions relatives à Saint-Barthélemy

Article R1802-3

Pour leur application à Saint-Barthélemy, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

- 1° Le représentant de l'Etat à Saint-Barthélemy exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;
- 2° Le conseil territorial de Saint-Barthélemy et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;
- 3° Les références à la commune, au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Barthélemy ;
- 4° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur, à la direction départementale des territoires et de la mer et à son directeur, pour ce qui concerne les compétences dans le domaine de la mer, sont remplacées, sous réserve des dispositions du 1° du V de l'article 11 du décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, par des références à la direction de la mer et à son directeur ;
- 5° Les références à la direction départementale des territoires ou des territoires et de la mer, sous réserve du 4° ci-dessus, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur, au service de la navigation et à son chef sont remplacées par des références à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur ;
- 6° Les références à la chambre de commerce et d'industrie sont remplacées par des références à la chambre économique multiprofessionnelle ;
- 7° Les références au code de l'urbanisme, au code de l'environnement et au code général des impôts sont respectivement remplacées par des références à la réglementation applicable localement en matière d'urbanisme, d'environnement et de fiscalité.

Section 4 : Dispositions relatives à Saint-Martin

Article R1802-4

Pour leur application à Saint-Martin, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

- 1° Le représentant de l'Etat à Saint-Martin exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;
- 2° Le conseil territorial de Saint-Martin et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;
- 3° Les références à la commune, au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Martin ;
- 4° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur, à la direction départementale des territoires et de la mer et à son directeur, pour ce qui concerne les compétences dans le domaine de la mer, sont remplacées, sous réserve des dispositions du 1° du V de l'article 11 du décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, par des références à la direction de la mer et à son directeur ;
- 5° Les références à la direction départementale des territoires ou des territoires et de la mer, sous réserve du 4° ci-dessus, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur, au service de la navigation et à son chef sont remplacées par des références à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur ;
- 6° Les références à la chambre de commerce et d'industrie sont remplacées par des références à la chambre consulaire interprofessionnelle ;
- 7° Les références au code de l'urbanisme et au code général des impôts sont respectivement remplacées par des références à la réglementation applicable localement en matière d'urbanisme et de fiscalité.

Section 5 : Dispositions relatives à Saint-Pierre-et-Miquelon

Article R1802-5

Pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

- 1° Le représentant de l'Etat à Saint-Pierre-et-Miquelon exerce les attributions dévolues aux préfets de département et aux préfets de région ;
- 2° Le conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon et son président exercent les attributions dévolues aux conseils généraux et régionaux et à leurs présidents respectifs ;
- 3° Les références au département ou à la région sont remplacées par des références à la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- 4° Les attributions du tribunal de grande instance et de son président ainsi que celles du tribunal d'instance et de son président sont exercées par le tribunal de première instance et son président ;
- 5° Les attributions du tribunal de commerce et de son président sont exercées par le tribunal de

première instance statuant en matière commerciale et par son président ;

6° Les références à la chambre de commerce et d'industrie sont remplacées par des références à la chambre d'agriculture, de commerce, d'industrie, de métiers et de l'artisanat ;

7° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et à son directeur, à la direction départementale des territoires ou des territoires et de la mer et à son directeur, au service de la navigation et à son chef sont remplacées par des références à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer et à son directeur ;

8° Les références au code de l'urbanisme et au code général des impôts sont respectivement remplacées par des références à la réglementation applicable localement en matière d'urbanisme et de fiscalité.

Chapitre III : La continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain

Section 1 : Dispositions communes aux aides mentionnées aux articles L. 1803-2 à L. 1803-9

Article D1803-1

Les aides définies aux articles L. 1803-2 à L. 1803-9 sont versées aux personnes répondant aux critères de ressources définis dans les conditions fixées en application de l'article L. 1803-3, sous la forme d'une prise en charge de tout ou partie du coût du titre de transport aérien en classe économique ou équivalente, correspondant à la classe où le passager doit acquitter un supplément pour tout service à bord qui n'est pas accessible gratuitement à l'ensemble des passagers.

Pour les bénéficiaires du passeport pour la mobilité des études ou du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle, le retour du déplacement aidé ne peut avoir lieu plus de vingt-quatre mois après la fin de la formation.

Section 2 : Aide à la continuité territoriale

Article D1803-2

Les résidents de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane, de La Réunion, de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Mayotte, de Wallis-et-Futuna, de la Polynésie française, de la Nouvelle-Calédonie, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin répondant aux conditions d'éligibilité fixées en application des articles L. 1803-2 et L. 1803-3 peuvent obtenir une aide pour financer une partie du coût du déplacement aller et retour en transport aérien au départ de leur collectivité vers la France métropolitaine.

Le montant de l'aide versée aux personnes éligibles varie en fonction des ressources de celles-ci.

Article D1803-3

L'aide prévue au deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 pour participer au financement de déplacements intérieurs à une collectivité est versée aux personnes qui y résident et pour des déplacements répondant aux conditions d'éligibilité fixées en application des articles L. 1803-2 à L. 1803-4.

Elle est mise en œuvre en complément d'aides des collectivités ayant la même finalité.

Section 3 : Passeport pour la mobilité des études

Article D1803-4

Pour l'attribution de l'aide prévue à l'article L. 1803-5, le lieu de formation de l'étudiant doit être situé en métropole ou dans une collectivité mentionnée à l'article L. 1803-2 ou, dans le cadre d'un programme européen, dans un Etat membre de l'Union européenne ou un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Le montant de l'aide varie selon que l'étudiant bénéficie ou non d'une bourse sur critères sociaux mentionnée à l'article 1er du décret n° 2008-974 du 18 septembre 2008 relatif aux bourses et aides financières accordées aux étudiants relevant du ministère de l'enseignement supérieur.

Pour l'application de l'article L. 1803-5, l'étudiant ou le lycéen qui, au moment de son départ pour son cursus scolaire ou universitaire dans une des destinations éligibles au passeport pour la mobilité des études, était résident habituel d'une collectivité mentionnée à l'article L. 1803-2 peut bénéficier de l'aide, sous réserve de satisfaire aux autres conditions d'éligibilité.

Peuvent bénéficier du passeport pour la mobilité des études les étudiants et élèves qui n'ont pas subi deux échecs successifs aux examens et concours de fin d'année scolaire ou universitaire. Cette condition n'est pas exigée dans le cas du voyage initial et de la première année d'étude.

Aucune prise en charge ne peut être admise au-delà de l'année scolaire ou universitaire en cours.

Article D1803-5

Pour l'application de l'article L. 1803-5, la situation de l'étudiant dans l'impossibilité de suivre un cursus scolaire ou universitaire, pour la filière d'étude choisie, dans la collectivité de résidence mentionnée à l'article L. 1803-2 est certifiée par le recteur chancelier des universités ou, le cas échéant, le vice-recteur territorialement compétent.

Section 4 : Passeport pour la mobilité de la formation professionnelle

Article D1803-6

L'aide prévue à l'article L. 1803-6 est destinée aux personnes bénéficiant d'une mesure de formation professionnelle ayant pour objectif leur insertion durable dans l'emploi. Elle comprend :

- 1° Le financement des frais liés à la formation, comprenant notamment la contribution à la rémunération de l'organisme qui dispense la formation dénommée " mobilité formation emploi " ;
- 2° Le versement d'une aide financière mensuelle pendant la durée de la formation, dans la limite de

deux ans, dénommée " allocation complémentaire de mobilité " ;

3° L'attribution d'une aide financière versée au début de l'action de formation et destinée à couvrir forfaitairement les premiers frais liés à l'installation du stagiaire dans le lieu où se déroule la formation, dénommée : " allocation d'installation " ;

4° Le versement d'une aide financière destinée à favoriser l'entrée dans l'emploi lors de l'obtention de la qualification ou du diplôme ;

5° Le versement d'une aide financière au déplacement.

Les actions de formation professionnelle en mobilité financées dans le cadre de ce dispositif peuvent être complétées ou cofinancées par des aides attribuées par les collectivités territoriales, par les organismes qui contribuent à l'insertion, par les entreprises ou des groupements d'entreprises.

Article D1803-7

Peuvent bénéficier du dispositif d'aides à la mobilité les personnes âgées de plus de 18 ans qui justifient d'un projet d'insertion professionnelle apprécié sur la base d'un dossier faisant état du parcours du demandeur et démontrant le caractère nécessaire de la formation demandée.

Peuvent bénéficier de l'aide financière au déplacement les personnes en insertion professionnelle, âgées de plus de 18 ans, dont le projet d'insertion se réalise dans le cadre d'un contrat à durée déterminée d'au moins six mois ou d'un contrat à durée indéterminée.

Article D1803-8

L'action de formation professionnelle en mobilité doit viser une formation professionnelle classée de niveau V, IV ou III de la nomenclature interministérielle des niveaux de formation, ou, par équivalence, classée de niveau 3 à 5 du cadre européen des certifications, effectuée hors de la collectivité d'origine.

Elle doit être sanctionnée à son issue par une qualification ou une certification professionnelle ou un diplôme.

Elle doit s'inscrire dans la programmation définie chaque année par le représentant de l'Etat dans la collectivité de résidence, dans le cadre des directives nationales et après consultation des collectivités territoriales chargées de la formation professionnelle.

Article D1803-9

L'action de formation professionnelle en mobilité vise à garantir la continuité territoriale du parcours de formation et repose sur l'utilisation des actions de formation agréées :

1° Au titre de l'article L. 6121-2 du code du travail ;

2° Au titre des articles L. 6351-1 et suivants du code du travail ;

3° Par l'institution mentionnée à l'article L. 5312-1 du code du travail ;

4° Par les ministères chargés de l'agriculture, de la culture, de l'éducation, de l'emploi, de la jeunesse et des sports et de la santé.

Les bénéficiaires d'une aide à la formation professionnelle en mobilité effectuent leur formation en tant que :

1° Stagiaires de la formation professionnelle ;

2° Salariés en contrat en alternance ;

3° Salariés en contrat d'apprentissage ;

- 4° Elèves des établissements de formation sanitaire ou sociale ;
- 5° Personnes inscrites dans un programme de formation à l'étranger, accepté par le représentant de l'Etat dans la collectivité de résidence.

Article D1803-10

Les sommes versées en application des articles L. 6341-1 et suivants du code du travail pour les stagiaires de la formation professionnelle non éligibles à l'allocation formation reclassement viennent en déduction de l'aide à la formation professionnelle en mobilité mentionnée à l'article D. 1803-7.

Article D1803-11

Les personnes admissibles à un concours ayant lieu en métropole ou dans une autre collectivité d'outre-mer, ou dans un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen, répondant aux conditions fixées au troisième alinéa de l'article L. 1803-6, peuvent bénéficier d'une aide au financement du déplacement.

Section 5 : Limites apportées au cumul des aides

Article D1803-12

Au cours d'une même année civile, il ne peut être versé plusieurs des aides prévues aux articles L. 1803-4 à L. 1803-6. L'aide n'est versée qu'une fois par an et, sans préjudice du second alinéa de l'article D. 1803-3, ne peut être cumulée, pour le financement du même déplacement, avec aucune autre aide individuelle versée par une personne publique.

Par dérogation à l'alinéa précédent, l'aide à la continuité territoriale pour un déplacement intérieur à une collectivité peut être cumulée, au cours d'une même année civile, avec une autre forme d'aide à la continuité territoriale, avec le passeport pour la mobilité des études ou avec le passeport pour la mobilité de la formation professionnelle.

Pour l'application du présent article, seule la date du voyage aller est prise en compte.

Section 6 : Fonds de continuité territoriale

Article D1803-13

Le fonds de continuité territoriale finance :

- 1° L'aide à la continuité territoriale prévue par le premier alinéa de l'article L. 1803-4 ;
- 2° Le passeport pour la mobilité des études prévu aux deux premiers alinéa de l'article L. 1803-5 ;
- 3° Le passeport pour la mobilité des études destiné aux élèves de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Barthélemy prévu par le premier et le troisième alinéa de l'article L. 1803-5 ;
- 4° Le passeport pour la mobilité de la formation professionnelle prévu aux deux premiers alinéas de

l'article L. 1803-6.

Article D1803-14

Le fonds de continuité territoriale peut financer, dans les conditions définies par les dispositions des articles L. 1803-2 à L. 1803-9 :

1° L'aide à la continuité territoriale prévue au deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 ;

2° Par dérogation à l'objet du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle, le passeport pour la mobilité de la formation professionnelle destiné aux personnes admissibles aux concours prévus au troisième alinéa de l'article L. 1803-6.

Article D1803-15

La gestion du fonds de continuité territoriale est confiée à l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité. Une convention passée entre l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité et le ministre chargé de l'outre-mer précise les conditions dans lesquelles l'agence assure la gestion, le versement et le contrôle des aides versées et, sans préjudice des dispositions prévues à l'article D. 1803-16, les modalités par lesquelles elle rend compte de l'exécution de ces aides. Cette convention précise notamment les modalités de gestion des aides dans les collectivités où l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité n'est pas représentée.

Article D1803-16

Les aides financées par le fonds de continuité territoriale font l'objet de comptes rendus trimestriels et annuels établis et transmis au ministre chargé de l'outre-mer et au ministre chargé du budget par l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité. Ces comptes rendus présentent, par aide, le nombre de bénéficiaires, la consommation de crédits ainsi que les prévisions pour l'année en cours et l'année suivante.

Section 7 : Dispositions diverses

Article D1803-17

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé du budget fixe le montant des aides prévues aux articles D. 1803-2, D. 1803-3, D. 1803-4, au 5° de l'article D. 1803-6 et à l'article D. 1803-11. Cet arrêté fixe le montant des allocations versées aux personnes bénéficiant d'une aide à la formation professionnelle en mobilité ainsi que leurs modalités de gestion et d'attribution.

Article D1803-18

Les dispositions du présent chapitre sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

TITRE Ier : DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Chapitre unique

Article R1811-1

Les dispositions relatives au schéma régional des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1811-7 sont fixées par les dispositions des articles R. 4433-1 à R. 4433-22 du code général des collectivités territoriales.

TITRE II : MAYOTTE

Chapitre unique

Article R1821-1

Les dispositions des titres II et III du livre III ne sont pas applicables à Mayotte.

Article R1821-2

Pour l'application des dispositions de la section 3 du chapitre II du titre Ier du livre Ier et jusqu'au 31 décembre 2015, les attributions dévolues à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévues à l'article R. 111-19-30 du code de la construction et de l'habitation sont attribuées à une commission de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, dont le rôle, la composition et le fonctionnement sont définis par arrêté préfectoral.

TITRE III : SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

Article R1831-1

Les dispositions du chapitre IV du titre Ier ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV et des titres II et III du livre VI, ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article R1831-2

Les dispositions relatives au schéma des infrastructures et des transports de Saint-Barthélemy sont fixées par les dispositions des articles R. 4433-1 à R. 4433-22 du code général des collectivités territoriales.

Article R1831-3

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1831-4

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1831-5

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article R. 1632-2, les mots : " en application de l'article L. 1221-1 " sont supprimés.

TITRE IV : SAINT-MARTIN

Chapitre unique

Article R1841-1

Les dispositions du chapitre IV du titre Ier ainsi que des titres II et III du livre II ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Les autres dispositions de la présente partie, à l'exception de celles du livre III, du titre III du livre IV et des titres II et III du livre VI, ne sont pas applicables à Saint-Martin en tant qu'elles concernent le transport routier.

Article R1841-2

Les dispositions relatives au schéma des infrastructures et des transports de Saint-Martin sont fixées par les dispositions des articles R. 4433-1 à R. 4433-22 du code général des collectivités territoriales.

Article R1841-3

Pour l'application à Saint-Martin des dispositions de l'article R. 1632-2, les mots : " en application de l'article L. 1221-1" sont supprimés.

TITRE V : SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

Chapitre unique

Article R1851-1

Les dispositions des articles R. 1331-1 à R. 1331-5 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R1851-2

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1851-3

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la

directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

TITRE VI : NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article R1862-1

Le chapitre Ier du titre II du livre VI est applicable en Nouvelle-Calédonie dans les conditions fixées par l'article L. 1862-1.

Article R1862-2

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du chapitre Ier du titre II du livre VI, les dispositions concernant les incidents ou accidents de transport terrestre et celles relatives au " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) sont supprimées.

Article R1862-3

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1862-4

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et

abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

Article R1863-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI est applicable en Nouvelle-Calédonie.

TITRE VII : POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre Ier : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article R1871-1

Le chapitre Ier du titre II du livre VI est applicable en Polynésie française dans les conditions fixées par l'article L. 1871-1.

Article R1871-2

Pour l'application en Polynésie française du chapitre Ier du titre II du livre VI, les dispositions concernant les incidents ou accidents de transport terrestre et celles relatives au " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) sont supprimées.

Article R1871-3

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1871-4

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la

directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Chapitre II : Lutte contre le terrorisme

Article R1872-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI est applicable en Polynésie française.

Chapitre III : Autres dispositions générales

TITRE VIII : WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre Ier : Les contrats de transport de marchandises

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article R1882-1

Le chapitre Ier du titre II du livre VI est applicable à Wallis-et-Futuna.

Article R1882-2

Pour l'application à Wallis-et-Futuna du chapitre Ier du titre II du livre VI, les dispositions concernant les incidents ou accidents de transport terrestre et celles relatives au " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) sont supprimées.

Article R1882-3

Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les

enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " .

Article R1882-4

Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " .

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

Article R1883-1

Le chapitre Ier du titre III du livre VI est applicable à Wallis-et-Futuna.

Chapitre IV : Autres dispositions générales

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre Ier : Conditions d'exercice des professions de transport

Chapitre II : Enquête technique après un accident ou un incident de transport

Article R1892-1

Le chapitre Ier du titre II du livre VI est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article R1892-2

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises du chapitre Ier du titre II du

livre VI, les dispositions concernant les incidents ou accidents de transport terrestre et celles relatives au " bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre " (BEA-TT) sont supprimées.

Article R1892-3

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises des dispositions de l'article R. 1621-4, les mots : " par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Article R1892-4

Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques française des dispositions de l'article R. 1621-9, les mots : " à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE " sont remplacés par les mots : " par les règles en vigueur en métropole en vertu de l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/ CE ".

Chapitre III : Lutte contre le terrorisme

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

Article R4000-1

Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :

- 1° Bateau de commerce : bateau de marchandises ou à passagers ;
- 2° Bateau à passagers : bateau, autre qu'un bateau de plaisance, destiné à transporter ou recevoir à son bord des personnes ne faisant partie ni de l'équipage ni du personnel de bord ;
- 3° Bateau de marchandises : pousseur, remorqueur ou bateau destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens ;
- 4° Remorqueur : bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° Pousseur : bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6° Bateau de plaisance : bateau utilisé par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance ;
- 7° Menue embarcation : tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 mètres, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux autorisés au transport de plus de douze passagers.

Article R4000-2

Pour l'application de la présente partie, les bateaux utilisés par une personne publique autres que les bateaux de commerce sont soumis à la réglementation applicable aux bateaux à passagers ou à celle applicable aux bateaux de plaisance selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE Ier : LE BATEAU

Article R*4100-1

L'autorité compétente pour l'immatriculation des bateaux, leur enregistrement et la délivrance des certificats de jaugeage, selon les procédures prévues par le présent livre, est le préfet du département dans lequel le service instructeur a son siège.

Le nombre, le siège et la compétence territoriale des services instructeurs sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

TITRE Ier : IDENTIFICATION DU BATEAU

Chapitre Ier : Immatriculation

Section 1 : Dispositions relatives à l'immatriculation

Article R4111-1

Le registre d'immatriculation mentionné à l'article L. 4111-4 est un registre national informatisé tenu par le ministre chargé des transports.

Les bateaux sont inscrits sur ce registre dans l'ordre de la réception des demandes d'immatriculation visées aux articles R. 4111-3 et R. 4111-7.

Article R4111-2

L'immatriculation est l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur le registre d'immatriculation.

Cette inscription indique notamment :

1° Le nom et la devise du bateau ;

2° Le mode de construction et le type du bateau, l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine ;

3° La capacité maximum de chargement ou de déplacement d'après le certificat de jaugeage ;
4° La longueur maximale (L) et la largeur maximale (B) de la coque ;
5° Le numéro d'enregistrement du bateau, s'il y a lieu, sur le registre d'une société de classification des bateaux ;
6° Le lieu d'inscription du certificat de jaugeage, le numéro et la date de ce certificat ;
7° Les nom, prénoms, profession, domicile du propriétaire et, s'il n'est pas français, sa nationalité ;
8° Le lieu d'immatriculation et le numéro d'inscription sur le registre prévu à l'article L. 4121-2.
Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

Article R4111-3

L'immatriculation a lieu à la demande du propriétaire du bateau qui présente les pièces justificatives nécessaires.

Lorsque la demande porte sur un bateau neuf, celle-ci est formée auprès de l'autorité compétente du lieu de construction dès que le bateau est mis à flot au sortir du chantier.

Si le lieu de construction se situe en dehors du territoire national, la demande est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

Lorsque la demande porte sur un bateau existant mais non immatriculé ou immatriculé à l'étranger, celle-ci est formée auprès de l'une des autorités compétentes visées à l'article R. * 4100-1. La demande indique tout lieu où le bateau aurait été immatriculé antérieurement.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

Article R4111-4

Un certificat d'immatriculation reproduisant le contenu de l'inscription au registre d'immatriculation est délivré contre reçu au propriétaire. En cas de changement de propriétaire, un nouveau certificat est délivré à ce dernier.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe le modèle de ce certificat.

Article R4111-5

Le propriétaire d'un bateau immatriculé peut déposer auprès de l'autorité compétente du lieu d'immatriculation une demande en vue de transférer l'immatriculation de son bateau auprès d'un Etat étranger.

Cette demande est accompagnée du certificat d'immatriculation du bateau, d'un extrait du registre des droits réels et d'un état négatif de transcription de saisie.

Article R4111-6

Si l'extrait du registre des droits réels ne mentionne aucune inscription effectuée en exécution de l'article L. 4121-2, il est procédé sans délai à la radiation du registre d'immatriculation.

Dans le cas contraire, il est procédé à la radiation uniquement lorsque l'intéressé a justifié du paiement, entre les mains du greffier qui a reçu les inscriptions, des rétributions prévues à l'article

R. 4124-12.

Cette radiation est notifiée au greffier du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation.

Article R4111-7

En cas de demande d'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé dans un Etat partie à la convention de Genève du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ou en cas de demande de transfert d'immatriculation vers un des ces Etats, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 11 de cette convention.

Article R4111-8

La déclaration de modification des informations inscrites sur le registre d'immatriculation mentionnée à l'article L. 4111-7 est adressée à l'une des autorités compétentes visées à l'article R. * 4100-1. Elle est accompagnée du certificat d'immatriculation et de l'extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou du certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

S'il s'agit de modifications des caractéristiques du bateau, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre d'immatriculation et sur le certificat d'immatriculation.

S'il s'agit de perte, de déchirage ou d'inaptitude définitive à la navigation, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre d'immatriculation. L'autorité compétente conserve le certificat d'immatriculation en en donnant au propriétaire récépissé pour annulation et, à moins qu'il n'existe des inscriptions hypothécaires, elle procède à la radiation du bateau sur le registre d'immatriculation.

S'il y a des inscriptions hypothécaires, avis des mentions nouvelles portées au registre d'immatriculation est transmis d'urgence au greffier du tribunal de commerce, qui est également informé du retrait du certificat.

Article R4111-9

Lorsqu'il est porté à la connaissance de l'autorité compétente pour l'immatriculation, autrement que par la déclaration du propriétaire, soit que des modifications ont été apportées aux caractéristiques d'un bateau, soit qu'un bateau a été perdu, déchiré ou est devenu définitivement inapte à la navigation, il est dressé procès-verbal de l'infraction commise par le propriétaire pour non-déclaration par un des agents ou fonctionnaires mentionnés au 1° de l'article L. 4141-1. Sans attendre le résultat des poursuites, il est également procédé sur le registre d'immatriculation aux inscriptions et, s'il y a lieu, à la radiation et à l'information du greffe du tribunal de commerce, dans les conditions fixées par l'article précédent.

Section 2 : Dispositions relatives à l'enregistrement des bateaux de plaisance

Article D4111-10

Les bateaux de plaisance non immatriculés, d'une puissance propulsive égale ou supérieure à 4,5

kW ou d'une longueur supérieure à 5 mètres, naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures et appartenant pour au moins la moitié à des personnes physiques ayant leur résidence habituelle en France ou à des personnes morales ayant leur siège en France doivent faire l'objet d'un enregistrement.

Article D4111-11

Peuvent également être enregistrés les bateaux mentionnés à l'article D. 4111-10 appartenant :

- 1° Au moins pour la moitié à des personnes morales ayant la direction principale de leurs affaires en France ;
- 2° Au moins pour la moitié à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen, lorsque l'exploitation du bateau est dirigée depuis la France.

Article R4111-12

L'enregistrement est l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur un registre national informatisé tenu par le ministre chargé des transports.

Cette inscription indique notamment :

- 1° Le nom et la devise du bateau ;
- 2° Le mode de construction et le type du bateau, l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine ;
- 3° La longueur maximale (L) et la largeur maximale (B) de la coque ;
- 4° Le lieu et le numéro d'enregistrement du bateau ;
- 5° Les nom, prénoms, domicile du propriétaire et, s'il n'est pas français, sa nationalité.

Article R4111-13

L'enregistrement a lieu à la demande du propriétaire du bateau qui présente les pièces justificatives nécessaires.

La demande est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

Article D4111-14

En cas de vente d'un bateau de plaisance ayant déjà fait l'objet d'un enregistrement, le vendeur doit en faire la déclaration en indiquant l'identité et le domicile de l'acquéreur.

Il incombe au nouveau propriétaire de faire procéder à l'enregistrement à son nom du bateau en joignant à sa demande le titre de navigation et un certificat de vente établi par l'ancien propriétaire.

Article D4111-15

En cas de destruction d'un bateau de plaisance ayant fait l'objet d'un enregistrement, son propriétaire doit en faire la déclaration en y joignant le titre de navigation.

Article D4111-16

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'application de la présente section.

Chapitre II : Jaugeage

Section unique : Dispositions générales

Article D4112-1

Le ministre chargé des transports désigne, par arrêté, en qualité d'experts jaugeurs les agents des services instructeurs chargés des opérations de jaugeage.

Article D4112-2

L'expert jaugeur procède aux opérations de jaugeage et en dresse procès-verbal conformément aux prescriptions de la convention internationale relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure signée à Genève le 15 février 1966 et aux prescriptions complémentaires fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4112-3

Les opérations de jaugeage sont constatées par la délivrance d'un certificat qui est inscrit sur un registre tenu par l'autorité compétente.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les conditions d'applications du présent article.

Article D4112-4

Le certificat de jaugeage est établi et signé par l'expert jaugeur ; il est contresigné par l'autorité compétente. Il est délivré, contre reçu, au propriétaire du bateau ou à son représentant.

Ce certificat est présenté à toute réquisition des agents mentionnés à l'article L. 4141-1.

Article D4112-5

Sous réserve des dispositions de l'article L. 4112-4, la durée de validité du certificat de jaugeage est de quinze ans.

Toutefois, s'il est constaté après vérification et en consultant, le cas échéant, le procès-verbal de jaugeage que les indications portées sur le certificat de jaugeage restent exactes, la validité de ce certificat peut être prorogée pour une durée au plus égale à dix ans pour les bateaux de marchandises et à quinze ans pour les autres bateaux. Cette prorogation peut être renouvelée dans les mêmes conditions de durée, sous réserve d'effectuer les mêmes vérification et consultation.

Article D4112-6

En cas de perte, de vol ou de détérioration d'un certificat de jaugeage, le propriétaire du bateau peut en obtenir un duplicata en adressant une demande à l'autorité ayant délivré celui-ci.

Article D4112-7

Les marques, échelles et signes de jaugeage sont apposés à la diligence du propriétaire du bateau conformément aux directives et sous le contrôle de l'expert jaugeur.

Il est interdit de les enlever ou de les déplacer.

Toutes les fois qu'une marque ou une échelle a été perdue ou se trouve détériorée, le conducteur du bateau est tenu de le signaler à l'autorité compétente pour le jaugeage la plus proche qui fait procéder aux opérations prévues au premier alinéa.

Article D4112-8

L'apposition du signe de jaugeage prévue à l'article 6 de l'annexe à la convention mentionnée à l'article D. 4112-2 n'est obligatoire que sur une seule paire de marques de jaugeage.

Article D4112-9

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté l'organisation et les conditions de fonctionnement du service central de jaugeage prévu à l'article 8 de la convention mentionnée à l'article D. 4112-2. Il détermine les conditions dans lesquelles les autorités compétentes pour le jaugeage sont autorisées à communiquer directement avec les autorités exerçant ces mêmes compétences dans les autres Etats en application des articles 7 et 8 de ladite convention et des articles 10 et 11 de l'annexe de cette dernière.

Chapitre III : Marques d'identification

Section 1 : Dispositions applicables aux bateaux immatriculés

Article D4113-1

Tout bateau immatriculé doit porter son nom sur chacun des côtés de l'avant et, à la poupe, son

nom, la désignation du lieu où il est immatriculé et son numéro d'immatriculation.

Si le titre de navigation du bateau est constitué d'un certificat communautaire, le bateau doit également porter le numéro européen d'identification.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ces inscriptions et les caractéristiques devant être respectées par celles-ci.

Section 2 : Dispositions applicables aux bateaux enregistrés

Article D4113-2

Les bateaux visés à l'article D. 4111-10 doivent porter de chaque côté de la coque sur la partie la plus verticale du bordé ou des superstructures leur numéro d'enregistrement.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ce numéro et les caractéristiques devant être respectées par celui-ci.

Article D4113-3

Les bateaux dotés d'une marque d'identité permanente délivrée par un club affilié à une fédération motonautique agréée par le ministre chargé des sports peuvent porter cette marque au lieu et place de leur numéro d'enregistrement.

Section 3 : Dispositions applicables aux menues embarcations

Article D4113-4

Les menues embarcations non immatriculées ou enregistrées doivent porter sur leur coque leur nom ou leur devise ainsi que, en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur de l'embarcation, le nom et le domicile de leur propriétaire.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités suivant lesquelles il est procédé à l'apposition de ces inscriptions et les caractéristiques devant être respectées par celles-ci.

TITRE II : RÉGIME DE PROPRIÉTÉ

Chapitre Ier : Droits réels

Article R4121-1

La requête prévue à l'article L. 4121-2 aux fins d'inscriptions d'un acte ou jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque contient :

- 1° Le nom ou la devise du bateau ;
 - 2° Le numéro et la date de l'immatriculation du bateau ;
 - 3° La date et la nature de l'acte ou du jugement et, la désignation, s'il est authentique, de l'officier public, ou, s'il s'agit d'un jugement, du tribunal dont il émane ;
 - 4° L'objet et les principaux éléments de l'acte ou du jugement ;
 - 5° Les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité des parties à l'acte ou au jugement.
- Dans le cas où l'acte ou le jugement à inscrire s'appliquerait à plusieurs bateaux, il doit être produit une requête distincte pour chaque bateau.

Article R4121-2

A l'appui de la requête mentionnée à l'article R. 4121-1, il doit être présenté :

- 1° Un extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation du bateau ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, le récépissé en tenant lieu ;
- 2° L'acte ou le jugement au sujet duquel l'inscription est requise, ou un extrait si celui-ci concerne plusieurs bateaux.

Article R4121-3

A la suite de la requête mentionnée à l'article R. 4121-1, le greffier du tribunal de commerce procède à l'inscription prévue à l'article L. 4121-2 et mentionne sur le registre prévu à cet effet, outre la date de l'inscription, les éléments prévus par les 3° à 5° de l'article R. 4121-1.

Article R4121-4

La requête aux fins de délivrance d'un extrait du registre des droits réels ou d'un certificat constatant qu'il n'existe aucune inscription de droit réel prévus par les articles L. 4121-3 et L. 4121-4 est formulée par écrit et est accompagnée de l'extrait du registre d'immatriculation prévu à l'article L. 4111-5 ou du certificat d'immatriculation du bateau, ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, du récépissé de la déclaration mentionné à l'article R. 4122-1.

Il en est de même en cas de requête aux fins d'obtenir un état des inscriptions de procès-verbaux de saisie effectuées en exécution de l'article R. 4123-6 ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent à tous les droits réels, y compris l'hypothèque.

Chapitre II : Hypothèques et privilèges

Section 1 : Déclaration préalable des bateaux en construction aux fins d'hypothèque

Article R4122-1

La déclaration mentionnée à l'article L. 4122-1 est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant à l'autorité compétente pour la procédure d'immatriculation au regard du lieu de construction du bateau. Si ce lieu se situe en dehors du territoire national, la déclaration est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur.

Il est indiqué sur cette déclaration la longueur de la quille du bateau et, approximativement, ses principales dimensions, le jaugeage présumé ainsi que le lieu et la date de la mise en chantier.

Il est délivré un récépissé de cette déclaration sur lequel figurent les indications mentionnées à l'alinéa précédent.

Article R4122-2

Le bateau est immédiatement inscrit sur le registre d'immatriculation et y prend son numéro d'ordre, avec les indications portées sur la déclaration. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu, lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article R. 4111-3 qui restent obligatoires après l'achèvement du bateau.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration tient lieu de certificat d'immatriculation.

Section 2 : Publicité des hypothèques

Article R4122-3

La requête prévue à l'article L. 4121-2 aux fins d'inscriptions d'une hypothèque se compose de deux bordereaux signés par le requérant contenant :

- 1° Les noms, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur ;
- 2° La date et la nature du titre ;
- 3° Le montant de la créance exprimée dans le titre ;
- 4° Les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;
- 5° Le nom et la désignation du bateau, la date et le numéro de l'immatriculation ou de la déclaration prévue à l'article L. 4122-1 ;
- 6° Election de domicile par le créancier dans la localité où siège le tribunal de commerce.

Article R4122-4

A l'appui de la requête aux fins d'inscriptions d'une hypothèque, il doit être présenté :

- 1° Un extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation du bateau ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, le récépissé en tenant lieu ;
- 2° Un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe une minute.

Article R4122-5

L'inscription hypothécaire contient la mention du contenu des bordereaux et la date à laquelle elle

est réalisée.

Si le titre constitutif d'hypothèque est authentique, l'expédition en est remise au requérant ainsi que l'un des bordereaux au bas duquel certificat est donné que l'inscription a été faite.

Article R4122-6

Pour l'application de l'article L. 4122-10, dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous seing privé ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au greffe du tribunal de commerce, et, séance tenante, mention y est faite de la radiation totale ou partielle.

Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties dans l'acte de mainlevée.

Section 3 : Purge des hypothèques

Article R4122-7

L'acquéreur d'un bateau hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article L. 4122-8 est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du greffe du tribunal de commerce, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions :

- 1° Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature du titre, le nom et le numéro d'immatriculation, le type et le port en lourd du bateau ainsi que les charges faisant partie du prix ;
- 2° Un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ;
- 3° La déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de leur prix, sans distinction des dettes exigibles ou non ;
- 4° L'indication du lieu où le bateau se trouve et doit rester amarré jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères et, en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra ;
- 5° Constitution d'un avocat près le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le bateau.

Article R4122-8

L'acquéreur est tenu, à peine de nullité de la notification prévue à l'article précédent, de maintenir le bateau au lieu indiqué.

En cas de déplacement momentané pour cause de force majeure, ou en exécution d'un ordre administratif, les délais visés au 4° de l'article R. 4122-7 cessent de courir pendant le temps que le bateau passe hors du lieu indiqué.

Article R4122-9

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères du bateau en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

Article R4122-10

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les dix jours de la notification.

Elle contient assignation devant le tribunal de grande instance du lieu où se trouve le bateau pour voir ordonner qu'il soit procédé aux enchères requises.

Article R4122-11

La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

Chapitre III : Mesures conservatoires et exécution forcée

Section 1 : Mesures conservatoires

Article R4123-1

Sous réserve de l'application des conventions internationales, les modalités selon lesquelles les bateaux mentionnés à l'article L. 4111-1 peuvent faire l'objet de mesures conservatoires sont régies par le code des procédures civiles d'exécution.

Section 2 : Exécution forcée

Article R4123-2

La saisie, la vente forcée des bateaux mentionnés à l'article L. 4111-1, et le paiement et la distribution subséquente du prix sont effectués dans les formes prévues par la présente section.

Sous-section 1 : Saisie et vente

Paragraphe 1 : La saisie

Article R4123-3

Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer signifié au saisi.

Celui-ci contient, à peine de nullité :

1° Mention du titre exécutoire en vertu duquel les poursuites sont exercées, avec le décompte distinct des sommes réclamées en principal, frais et intérêts échus ainsi que l'indication du taux des intérêts ;

2° Commandement d'avoir à payer la dette dans un délai de vingt-quatre heures, faute de quoi il pourra y être contraint par la vente forcée de son bateau ;

3° Indication de l'heure à laquelle le commandement est signifié.

Article R4123-4

Le procès-verbal de saisie contient, à peine de nullité :

1° Les nom, prénoms et domicile du créancier pour qui il est agi ;

2° Le titre exécutoire en vertu duquel il est procédé ;

3° La somme en principal, intérêts et frais, dont il est poursuivi le paiement ;

4° L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le juge de l'exécution devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le bateau saisi est amarré ;

5° Le nom du propriétaire ;

6° Le nom et la devise, le type, le port en lourd du bateau, le numéro et le lieu de son immatriculation.

Il fait l'énonciation et la description des agrès, batelets, ustensiles et approvisionnements.

Il est établi un gardien, qui signe le procès-verbal, à peine de nullité.

Article R4123-5

Le saisissant doit, à peine de caducité, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le juge de l'exécution du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire est domicilié hors de France et non représenté, les citations et les significations seront données ainsi qu'il est prescrit par les articles 683 à 688 du code de procédure civile.

Article R4123-6

Le procès-verbal de saisie est transcrit au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation ou dans le ressort duquel se situe l'autorité compétente pour recevoir la déclaration prévue à l'article R. 4122-1 lorsque le bateau est en construction, dans le délai de trois jours.

Cette transcription rend le bien indisponible.

Le procès-verbal de saisie cesse de plein droit de produire ses effets si, dans les deux ans de sa transcription, il n'a pas été mentionné en marge de cette transcription un jugement constatant la vente du bien saisi.

Le greffe du tribunal de commerce délivre un état des inscriptions dans les huit jours de la transcription du procès-verbal de saisie et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec l'indication des date, heure et lieu

de l'audience du juge de l'exécution. Cette dénonciation vaut assignation.

Elle doit être faite trois jours avant l'audience.

L'accomplissement des formalités de dénonciation est transcrit au greffe du tribunal de commerce visé au premier alinéa.

Article R4123-7

Les créanciers inscrits et les créanciers privilégiés peuvent, à compter de la transcription du procès-verbal de saisie, à tout moment de la procédure, demander au juge de l'exécution leur subrogation dans les droits du poursuivant. La subrogation emporte substitution dans les poursuites. Le poursuivant contre lequel la subrogation est prononcée est tenu de remettre les pièces de la poursuite au subrogé qui en accuse réception. Tant que cette remise n'a pas eu lieu, le poursuivant n'est pas déchargé de ses obligations.

Le juge de l'exécution tranche par ailleurs toutes contestations soulevées devant lui.

Paragraphe 2 : La vente

Article R4123-8

Le juge de l'exécution fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le juge indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui est déterminée par jugement.

Article R4123-9

La vente sur saisie se fait à l'audience du juge de l'exécution quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion de cette affiche :

1° Dans un des journaux d'annonces légales du ressort du tribunal de grande instance du lieu de la vente ;

2° Dans un journal spécial de navigation intérieure.

Néanmoins, le juge peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre juge de l'exécution ou en l'étude et par le ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve le bateau saisi. En ce dernier cas, le juge constate la vente dans un jugement qui met fin à l'instance.

Dans ces divers cas, le jugement régleme la publicité locale.

Article R4123-10

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du bateau saisi, à la porte principale du tribunal de grande instance du lieu de vente, sur le quai du lieu où le bateau est amarré ainsi qu'à la porte du service instructeur du lieu d'immatriculation.

Article R4123-11

Les annonces et affiches doivent indiquer :

- 1° Les nom, prénom, profession et domicile du poursuivant et de son avocat ;
- 2° Le titre exécutoire en vertu duquel il agit ;
- 3° L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le juge de l'exécution et dans le lieu où le bateau saisi est amarré ;
- 4° Les caractéristiques du bateau portées au certificat d'immatriculation ;
- 5° Le nom du propriétaire ;
- 6° Le lieu où se trouve le bateau ;
- 7° La mise à prix et les conditions de la vente, les jour, lieu et heure de la vente ;
- 8° L'indication que les enchères ne peuvent être portées que par un avocat inscrit au barreau du tribunal de grande instance du lieu de la vente.

Article R4123-12

Les dispositions des articles R. 322-39 à R. 322-49 du code des procédures civiles d'exécution sont applicables aux enchères portées devant le juge de l'exécution.

Article R4123-13

Le titre de vente consiste dans l'expédition du jugement ayant décidé des modalités de la vente et du jugement d'adjudication.

Celui-ci est transcrit au greffe du tribunal de commerce, à la requête de l'acquéreur ou, à son défaut, du créancier poursuivant la distribution.

Sous-section 2 : Paiement et distribution du prix

Article R4123-14

L'adjudicataire est tenu de consigner son prix sans frais, à la Caisse des dépôts et consignations dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, à peine de réitération des enchères.

En ce cas, celles-ci se déroulent dans les conditions prévues aux articles R. 322-66 à R. 322-72 du code des procédures civiles d'exécution. Toutefois, pour l'application des dispositions de l'article R. 322-67, la référence à l'article L. 322-12 du code des procédures civiles d'exécution est remplacée par la référence au présent article. Par ailleurs, pour l'application des dispositions de l'article R. 322-69, le juge fixe la date de l'audience d'adjudication sans condition de délai. Enfin, pour l'application de l'article R. 322-70 du code des procédures civiles d'exécution, la référence aux articles R. 322-31 à R. 322-36 du code des procédures civiles d'exécution est remplacée par la référence aux articles R. 4123-10 et R. 4123-11.

Article R4123-15

Seront déduits du prix d'adjudication, avant sa distribution, les frais de justice effectués dans

l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde.

Article R4123-16

Lorsqu'il n'existe qu'un créancier concourant à la distribution, celui-ci adresse à la Caisse des dépôts et consignations une demande de paiement de sa créance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dans un délai de deux mois suivant la transcription du titre de vente.

La demande de paiement est motivée et accompagnée d'un état des inscriptions certifié à la date de la transcription du procès-verbal de saisie, d'une copie revêtue de la formule exécutoire du jugement ayant décidé des modalités de la vente et, selon le cas, du jugement d'adjudication ou du jugement constatant la fin de l'instance, à laquelle est annexé un certificat du greffe du tribunal de commerce attestant qu'aucun créancier inscrit après la date de la transcription du procès-verbal de saisie n'est intervenu dans la procédure.

La Caisse des dépôts et consignations procède au paiement dans le mois de la demande. A l'expiration de ce délai, les sommes dues portent intérêt au taux légal.

Dans le même délai, elle informe le saisi du montant versé au créancier et, le cas échéant, lui remet le solde.

Elle ne peut refuser le paiement que si les documents produits démontrent l'existence d'un autre créancier pouvant concourir à la distribution du prix. En cas de contestation, le juge de l'exécution est saisi par le créancier poursuivant ou le débiteur.

Article R4123-17

Le juge de l'exécution territorialement compétent pour connaître de la procédure de saisie demeure compétent pour connaître de la procédure de distribution.

Article R4123-18

Lorsque plusieurs créanciers concourent à la distribution du prix, la partie poursuivante saisit le juge de l'exécution d'une demande de distribution amiable du prix de vente.

Article R4123-19

Le juge notifie une demande de déclaration de créances aux créanciers inscrits ainsi que, si le créancier poursuivant l'a informé de leur existence, aux créanciers privilégiés.

Le décompte est produit par conclusions d'avocat, dans les quinze jours suivant la demande qui en est faite. A défaut, le créancier est déchu du bénéfice de sa sûreté pour la distribution du prix de vente. Si sa déclaration est tardive, il peut toutefois prétendre à la répartition du solde éventuel.

Article R4123-20

Le juge élabore un projet de distribution par ordonnance, qui est notifié aux créanciers mentionnés à l'article R. 4123-19 et au débiteur.

Cette notification mentionne :

1° Qu'une contestation motivée peut être formée par acte d'avocat, accompagné des pièces justificatives nécessaires au greffe du juge de l'exécution ;

2° Qu'à défaut de contestation dans le délai de quinze jours suivant la réception de la notification le projet est réputé accepté et qu'il deviendra alors exécutoire.

Article R4123-21

A défaut de contestation dans les quinze jours suivant la réception de la notification, la partie poursuivante ou, à défaut, toute partie au projet de distribution, sollicite du greffe du juge de l'exécution l'apposition de la formule exécutoire sur le projet de distribution.

Article R4123-22

Lorsque le projet de distribution fait l'objet d'une contestation, le juge de l'exécution convoque les parties à une audience, statue sur les contestations et établit l'état des répartitions, tout en statuant sur les frais de la distribution.

L'appel contre le jugement établissant l'état des répartitions a un effet suspensif.

Article R4123-23

La Caisse des dépôts et consignations procède au paiement des créanciers et le cas échéant du débiteur, dans le mois de la notification qui lui est faite d'une copie revêtue de la formule exécutoire de la décision arrêtant l'état des répartitions.

Article R4123-24

Sur requête de l'adjudicataire, le juge de l'exécution constate la purge des hypothèques et privilèges pris sur le bateau du chef du débiteur et ordonne la radiation des inscriptions correspondantes.

Sous-section 3 : Dispositions spécifiques applicables aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

Article R4123-25

Les dispositions de la présente section s'appliquent dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, sous réserve des dispositions des articles R. 4123-26 et R. 4123-27.

Article R4123-26

La saisie des bateaux se fait sans commandement préalable et la vente forcée se poursuit devant le

tribunal d'instance de Strasbourg, qui fixe toutes audiences.

Le greffier fait d'office les significations, tient procès-verbal d'audiences et conserve le dossier de la procédure conformément aux lois locales.

Les parties postulent en personne ou par l'intermédiaire d'un mandataire quelconque dans les conditions de la loi locale. Elles désignent, s'il y a lieu, un mandataire chargé de recevoir les significations, conformément aux articles 21 et 22 de l'annexe du code de procédure civile relative à son application dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

En cas de contredit et à défaut d'entente amiable sur la distribution du prix, le juge, séance tenante, dresse procès-verbal des prétentions opposées des parties et fixe audience pour les débats sur les points litigieux. Sa décision sur les contredits est susceptible de recours immédiat dans les conditions prévues par l'article 23 de l'annexe du code de procédure civile relative à son application dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

L'état définitif des collocations est dressé par le juge dans la huitaine qui suit le jour où la décision sur les contredits aura acquis force de chose jugée.

Article R4123-27

Les créanciers privilégiés sont tenus, en cas d'aliénation du bateau sur saisie ou sur surenchère du dixième, de notifier leurs droits au plus tard à l'audience de distribution du prix devant le tribunal d'instance.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bateaux ne circulant pas habituellement sur le Rhin.

Chapitre IV : Dispositions diverses

Section 1 : Obligations des greffiers des tribunaux de commerce

Article R4124-1

Pour l'exécution des dispositions relatives aux inscriptions devant figurer sur le registre mentionné à l'article L. 4121-2, les greffes des tribunaux de commerce sont tenus d'avoir :

- 1° Un registre de dépôt ;
- 2° Une collection de dossiers, chacun d'eux ouvert pour un bateau ;
- 3° Un fichier ou répertoire alphabétique des noms des bateaux renvoyant aux numéros d'immatriculation de ceux-ci.

Article R4124-2

Sur le registre de dépôt prévu à l'article R. 4124-1, les greffiers enregistrent les remises qui leur sont faites d'actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels, de procès-verbaux de saisie, pour être inscrits, d'actes ou d'extraits d'actes contenant subrogation ou antériorité, radiation totale ou partielle, pour être mentionnés et, généralement, de toutes pièces produites en exécution des dispositions du présent livre.

L'enregistrement de ces pièces est fait au jour le jour, par ordre numérique, sans aucun blanc ni interligne. Le registre est arrêté chaque jour.

Ces pièces reçoivent, au moment de leur entrée, le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Le numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions.

Article R4124-3

Une fois les pièces enregistrées sur le registre de dépôt, il en est délivré un récépissé mentionnant :

1° Le numéro d'ordre et la date d'enregistrement apposés sur les pièces en exécution des dispositions du troisième alinéa de l'article R. 4124-2 ;

2° Les noms et prénoms des parties ;

3° Le nombre et la nature de ces pièces avec l'indication du but dans lequel le dépôt a été fait ;

4° Le nom ou la devise du bateau, la date et le numéro d'immatriculation ou de la déclaration prévue à l'article L. 4122-1.

Le récépissé est daté et signé par le greffier auquel il est présenté pour obtenir restitution des pièces.

Le registre est signé par première et dernière feuille, coté et paraphé en tous ses autres feuillets par le président du tribunal de commerce.

Lorsqu'il y a lieu d'ouvrir un nouveau registre pour faire suite à un registre épuisé, l'ordre des numéros d'enregistrement se continue sur le registre nouveau.

Article R4124-4

Il est ouvert un dossier pour chaque bateau lorsqu'il fait l'objet pour la première fois d'une réquisition d'inscription en vertu de l'article R. 4121-1, R. 4122-1 ou R. 4122-3.

Ces dossiers sont classés par numéro d'immatriculation.

Article R4124-5

Dans chaque dossier sont classées dans l'ordre d'arrivée toutes les pièces afférentes au bateau pour lequel le dossier a été ouvert.

Article R4124-6

Chaque dossier contient deux cotes distinctes.

La première, consacrée à l'identité du bateau, comprend les indications essentielles figurant sur l'extrait du registre d'immatriculation ou le certificat d'immatriculation produit à l'appui de l'inscription requise, soit le port en lourd du bateau, le type auquel il appartient, la puissance de la

machine motrice, s'il y a lieu, et les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du propriétaire ou, s'il s'agit d'un bateau en construction, les énonciations portées au récépissé de la déclaration établie conformément à l'article R. 4122-2.

Les déclarations pour modification des caractéristiques ou pour perte ou inaptitude définitive du bateau à la navigation sont mentionnées, éventuellement, à la suite.

La seconde cote, réservée aux inscriptions, est divisée en deux colonnes contenant : l'une, le numéro et la date sous lesquels les pièces ont été enregistrées, l'autre, l'indication sommaire des pièces qui y sont contenues.

Article R4124-7

La mention des changements de domicile élu, des subrogations et antériorités, des radiations totales ou partielles d'hypothèques est portée en marge des bordereaux mentionnés à l'article R. 4122-3.

Article R4124-8

Lorsqu'il y a lieu, par suite de transfert d'immatriculation, à l'ouverture d'un nouveau dossier au nom du bateau qui est l'objet de ce transfert, le greffier enregistre au registre de dépôt, à sa date d'arrivée, le dossier de transfert et classe les pièces dans le dossier nouveau qu'il ouvre.

Article R4124-9

Pour l'exécution de l'article R. 4123-6, il est déposé au greffe une copie, certifiée conforme par l'huissier, de tout procès-verbal de saisie.

Cette copie est classée à sa date dans le dossier ouvert au nom du bateau.

Article R4124-10

Chaque année au mois de décembre, le président du tribunal de commerce vérifie la tenue du registre de dépôt et de la collection des dossiers. Il s'assure que les prescriptions de la présente section ont été rigoureusement suivies et en donne l'attestation au pied du dernier enregistrement du registre de dépôt.

Section 2 : Rémunérations des greffiers des tribunaux de commerce

Article R4124-11

La rémunération des greffiers pour l'accomplissement des formalités prescrites par le présent titre est régie par les dispositions de la section 3 du chapitre III du titre IV du livre VII du code de commerce.

Section 3 : Dispositions spécifiques applicables aux départements du

Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

Article R4124-12

Le greffier du tribunal d'instance de Strasbourg possède les attributions données par le présent code aux greffiers des tribunaux de commerce pour les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Néanmoins, les droits perçus par le greffier seront réservés par lui au Trésor, par application de l'article 12 du décret du 31 octobre 1923 portant organisation des greffes dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

TITRE III : RÉGIME DE RESPONSABILITÉ

Chapitre Ier : L'abordage entre bateaux

Chapitre II : L'abordage entre bateaux et navires

TITRE IV : SANCTIONS PÉNALES

Chapitre Ier : Constatation des infractions

Article R4141-1

Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4141-1 sont commissionnés, de manière individuelle, par le ministre chargé des transports.

Article R4141-2

Pour délivrer le commissionnement, le ministre vérifie que le fonctionnaire ou l'agent présente les capacités et les garanties requises au regard des missions qui lui sont confiées. Il tient compte notamment de l'affectation du fonctionnaire ou de l'agent, de son niveau de formation et de son expérience professionnelle.

Nul agent ne peut être commissionné s'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou dans un document équivalent lorsqu'il s'agit d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Article R4141-3

Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4141-1 ne peuvent entrer en fonctions qu'après avoir prêté serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

La formule du serment est la suivante : " Je jure et promets de bien et loyalement remplir mes fonctions et d'observer en tout les devoirs qu'elles m'imposent. Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. "

Un titre de commissionnement est délivré au fonctionnaire ou à l'agent qui a prêté serment. Il porte mention de la prestation de serment apposée par le greffier du tribunal de grande instance qui reçoit le serment. La prestation de serment n'est pas à renouveler en cas de changement du lieu d'affectation du commissionné dès lors que sa résidence administrative demeure dans le ressort territorial du tribunal où il a prêté serment.

Les fonctionnaires et agents commissionnés ne peuvent constater les infractions que dans le ressort du service où ils sont affectés.

Article R4141-4

Le commissionnement prend fin de plein droit lorsque son titulaire n'exerce plus les fonctions à raison desquelles il a été commissionné. Il peut également être retiré soit pour des raisons de service, soit parce que le fonctionnaire ou l'agent ne remplit plus les conditions fixées à l'article R. 4141-2, soit en raison de son comportement dans l'exercice de ses fonctions. Dans ce dernier cas, l'intéressé est préalablement informé des motifs et de la nature de la mesure envisagée et mis à même de présenter des observations.

Chapitre II : Infractions relatives à l'identification du bateau

Article R4142-1

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 3e classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de plaisance soumis à enregistrement ne portant pas les marques d'identification prévues par les articles D. 4113-2 et D. 4113-3 et apposées conformément aux dispositions prises pour l'application de ces articles.

Article R4142-2

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 3e classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer une menue embarcation ne portant pas les marques d'identification prévues par l'article D. 4113-4 et apposées conformément aux dispositions prises pour l'application

de ces articles.

Chapitre III : Infractions relatives aux hypothèques

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE

Article R*4200-1

L'autorité compétente définie à l'article R. * 4100-1 est également compétente pour délivrer :

- 1° Les titres de navigation conformément au titre II et au règlement de visite des bateaux du Rhin ;
- 2° Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux, à l'exception de ceux concernant les bateaux de plaisance, et les attestations nécessaires pour la conduite au radar et la conduite de passagers conformément au titre III ;
- 3° Les patentes conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 4° Les certificats d'agrément pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses délivrés conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ") ;
- 5° Les carnets de contrôle des huiles usées prévus par le règlement général de police de la navigation intérieure et le règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article D4200-2

Pour l'application du présent livre, sont respectivement dénommés :

- 1° Automoteur : bateau de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion ;
- 2° Bac : tout bateau à passagers qui assure un service de traversée régulière d'une rive à l'autre de la voie d'eau ;
- 3° Convoi : convoi poussé ou convoi remorqué ou formation à couple ;
- 4° Longueur (L) : longueur maximale de la coque, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la longueur des bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;
- 5° Largeur (B) : largeur maximale de la coque, mesurée à l'extérieur du bordé, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque ; la largeur des bateaux de plaisance de moins de 24 mètres est mesurée conformément à la norme harmonisée EN ISO 8666 ;
- 6° Tirant d'eau (T) : distance verticale entre le point le plus bas de la coque à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le bateau est autorisé à naviguer ;
- 7° Stationnement : situation d'un bateau directement ou indirectement à l'ancre ou amarré à la rive ;

- 8° Faisant route ou en cours de route : situation d'un bateau ne stationnant pas et n'étant pas échoué ;
- 9° Usage privé : utilisation par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel, celui de ses employés ou des personnes invitées à titre individuel.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier : Dispositions relatives au bateau

Section 1 : Dispositions communes

Article D4211-1

Pour l'application du présent titre et du titre II, les eaux intérieures nationales sont classées en cinq zones, nommées 1, 2, 3, 4 et R, par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4211-2

Les bateaux sont soumis, outre les dispositions du présent chapitre, à des prescriptions techniques relatives à leur construction, gréement et entretien déterminées par arrêtés du ministre chargé des transports.

Ces arrêtés prévoient notamment des prescriptions techniques complémentaires pouvant être appliquées à la navigation de certains bateaux sur les zones 1 et 2 et des prescriptions techniques allégées applicables à la navigation de certains bateaux sur les zones 3 et 4. Ces prescriptions techniques sont définies dans le respect des dispositions de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Article D4211-3

L'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation peut admettre pour un bateau l'utilisation ou la présence à bord d'autres matériaux, installations ou équipements ou l'adoption d'autres mesures constructives ou d'autres agencements que ceux prévus dans les prescriptions techniques définies par arrêtés du ministre chargé des transports, s'ils ont été reconnus équivalents selon la procédure prévue par l'article 2-19 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Section 2 : Dispositions spécifiques aux bateaux de plaisance et aux établissements flottants

Article D4211-4

Tous les bateaux de plaisance doivent disposer à bord du matériel d'armement et de sécurité défini par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4211-5

Les bateaux de plaisance ne relevant pas du champ d'application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ou n'ayant pas été mis sur le marché avant le 16 juin 1998 dans un Etat membre de l'Union européenne à cette même date, ou n'ayant pas de titre de navigation, ou n'ayant pas d'autre document en tenant lieu, et les établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres sont soumis à des prescriptions techniques spécifiques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Section 3 : Dispositions spécifiques aux bateaux stationnant et recevant du public

Article R4211-6

Il est fait application aux bateaux en stationnement et recevant du public, à l'exception des bateaux à passagers tant que ceux-ci respectent les conditions définies par leur titre de navigation, des articles R. * 123-1 à R. * 123-55 du code de la construction et de l'habitation, à l'exception de l'article R. * 123-12.

Article R4211-7

Le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des transports précisent, dans un règlement de sécurité pris après avis de la commission centrale de sécurité prévue à l'article R. * 123-29 du code de la construction et de l'habitation, les conditions d'application des règles visées à l'article R. 4211-6. Ils indiquent notamment les conditions dans lesquelles il doit être procédé à l'essai des matériaux, à l'entretien et à la vérification des installations, à l'emploi et à la surveillance des personnes et à l'exécution des travaux.

Le règlement de sécurité comprend des prescriptions générales communes à tous les bateaux et d'autres particulières selon leur type conformément aux dispositions de l'article R. * 123-18 du code de la construction et de l'habitation. Il précise les cas dans lesquels les obligations qu'il définit s'imposent à la fois aux constructeurs, propriétaires, installateurs et exploitants ou à certains de ceux-ci seulement.

La modification du règlement de sécurité est décidée dans les formes définies au premier alinéa du présent article. Les ministres compétents déterminent dans quelles limites et sous quelles conditions

les prescriptions nouvelles sont appliquées aux bateaux en cours d'exploitation.

Article R4211-8

Pour les bateaux existant à la date du 13 janvier 1990, le préfet peut, dans les conditions prévues à l'article R. * 123-13 du code de la construction et de l'habitation, et notamment sur avis conforme de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, accorder, dans des cas d'espèce, des dérogations aux règles de sécurité arrêtées par le ministre compétent et prescrire des travaux d'aménagement de nature à compenser les atténuations aux règles précitées.

Article R4211-9

Les bateaux à passagers stationnant et recevant du public dans des conditions différentes de celles qui sont définies par leur titre de navigation sont soumis, outre aux dispositions de la présente section, à des prescriptions techniques spécifiques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Chapitre II : Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage

Section 1 : Conducteur

Article R4212-1

Le conducteur d'un bateau motorisé doit être âgé d'au moins seize ans.

Section 2 : Equipage

Article D4212-2

L'équipage d'un bateau est composé du personnel nécessaire pour assurer sa navigation et sa sécurité au regard du type du bateau, de son lieu de navigation, du nombre de passagers et de la marchandise qu'il transporte.

Article D4212-3

L'équipage d'un bateau de marchandises naviguant sur les eaux intérieures autres que les canaux et l'équipage d'un bateau à passagers doit comprendre au moins un membre d'équipage de pont, sauf dérogation prévue par les règlements particuliers pris en application de l'article R. 4241-66.

Le membre d'équipage de pont, est une personne qui habituellement participe à la conduite et tient la barre d'un bateau.

Les règles complémentaires relatives à la composition des équipages des bateaux sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

En fonction de circonstances particulières, ces règles peuvent, pour certains secteurs de navigation, déroger, dans un sens plus sévère ou, exceptionnellement, moins sévère, aux dispositions du premier alinéa.

TITRE II : TITRES DE NAVIGATION

Article D4220-1

Tout bateau, engin flottant, établissement flottant ou navire, entrant dans le champ d'application du présent titre, est muni d'un titre de navigation en cours de validité, délivré dans les conditions définies au présent titre ou d'un titre équivalent mentionné à l'article D. 4221-6.

Le titre de navigation atteste que les prescriptions techniques telles que définies aux articles D. 4211-2 et D. 4211-5 sont respectées.

Article D4220-2

Les dispositions du présent titre applicables aux bateaux de commerce sont également applicables aux navires mentionnés au 2° de l'article L. 4220-1.

Article D4220-3

Le titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution visé au 2° de l'article L. 4220-1 est constitué :

1° D'un certificat attestant de la conformité à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ou à une convention équivalente, d'un certificat attestant de la conformité à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ou à une convention équivalente et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) attestant de la conformité à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

2° Pour les navires à passagers ne relevant pas des conventions mentionnées au présent article, d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré en vertu de la directive 98/18/ CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;

3° Pour les navires de plaisance ne relevant pas des conventions mentionnées au présent article, d'un titre de navigation maritime pour les navires français ou d'un certificat du pays dont ils battent pavillon.

Article D4220-4

L'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation peut autoriser, en ce qui concerne la

navigation sur les eaux intérieures nationales, des dérogations à une ou plusieurs dispositions du présent titre ou aux arrêtés pris pour son application, pour des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires.

Les dispositions sur lesquelles portent les dérogations sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Chapitre unique

Section 1 : Types de titres de navigation

Article D4221-1

Le titre de navigation est constitué par un certificat communautaire pour :

1° Les bateaux de marchandises ou de plaisance dont la longueur est égale ou supérieure à 20 mètres ;

2° Les bateaux de marchandises ou de plaisance dont le produit de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;

3° Les engins flottants ;

4° Les remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser ou à mener à couple les bateaux ou engins flottants visés aux trois alinéas précédents ;

5° Les bateaux à passagers motorisés destinés au transport de plus de douze passagers.

Article D4221-2

Pour les bateaux et engins flottants mentionnés à l'article D. 4221-1 entrant dans le champ d'application de l'article 1.02 du règlement de visite des bateaux du Rhin et conformes à ce règlement, le titre de navigation peut également être constitué par un certificat de visite délivré sur le fondement de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin. Les procédures et prescriptions techniques applicables à la délivrance d'un certificat de visite sont précisées par le règlement de visite des bateaux du Rhin et par les articles D. 4261-1 à D. 4261-12.

Article D4221-3

Le titre de navigation est constitué par un certificat de bateau pour :

1° Les bateaux ou engins flottants mentionnés à l'article D. 4221-1 qui naviguent sur les eaux intérieures non reliées par voie d'eau intérieure aux eaux intérieures des autres Etats membres de l'Union européenne, dont la liste est dressée par arrêté du ministre chargé des transports ;

2° Les bateaux ne relevant pas du champ d'application de l'article D. 4221-1, à l'exception des 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.

Le propriétaire d'un bateau ou engin flottant relevant du présent article ou son représentant peut cependant demander à se voir délivrer un certificat communautaire.

Article R4221-4

Le titre de navigation des 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 est constitué par une carte de circulation. Toutefois, le propriétaire d'un bateau ou son représentant peut demander à se voir délivrer un certificat communautaire, selon les procédures en vigueur.

Article D4221-5

Pour les établissements flottants, le titre de navigation est constitué par un certificat d'établissement flottant.

Article D4221-6

En l'absence d'accords de reconnaissance réciproque des titres de navigation entre l'Union européenne et les Etats tiers, le ministre chargé des transports peut reconnaître les titres de navigation des bateaux et engins flottants d'Etats tiers pour la navigation sur les eaux intérieures nationales dans des conditions qu'il fixe par arrêté.

Article D4221-7

L'autorité compétente pour délivrer le titre de navigation peut délivrer, sauf pour les 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 égal ou inférieur à 100 mètres cubes, un titre provisoire selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Cet arrêté définit notamment les cas donnant lieu à la délivrance d'un titre provisoire, le contenu de ce titre, sa durée de validité ainsi que son modèle.

Section 2 : Dispositions applicables aux bateaux de commerce, aux engins flottants et aux établissements flottants

Sous-section 1 : Durée, prolongation, modification, retrait du titre de navigation

Article D4221-8

La durée maximale de validité du titre de navigation pour les bateaux de commerce, engins flottants et établissements flottants est limitée à :

1° Cinq ans pour les bateaux à passagers destinés au transport de plus de douze passagers ;

2° Cinq ans pour les autres bateaux de commerce et engins flottants, à l'exception de ceux qui sont neufs, pour lesquels cette durée est portée à dix ans ;

3° Dix ans pour les établissements flottants, à l'exception des établissements flottants à usage privé de moins de 20 mètres, pour lesquels cette durée est illimitée sauf dispositions particulières prises par arrêté du ministre chargé des transports, pour des motifs de sécurité des biens et des personnes. L'autorité compétente peut fixer, par décision motivée, une durée de validité plus courte pour des motifs de sécurité des biens et des personnes dans des conditions définies par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4221-9

Sur demande motivée du propriétaire du bateau, de l'engin flottant ou de l'établissement flottant, ou de son représentant, l'autorité compétente peut accorder à titre exceptionnel une ou plusieurs prolongations de validité du titre de navigation sans visite pour une durée maximale cumulée de six mois selon les prescriptions précisées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4221-10

Le propriétaire du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant, ou son représentant, fait parvenir, à l'une des autorités mentionnées à l'article R. * 4200-1 le titre de navigation accompagné des justificatifs, en vue de sa modification en cas de :

1° Changement de devise ;

2° Changement de propriété ;

3° Changement d'immatriculation ;

4° Rejaugeage.

L'autorité compétente se prononce dans un délai de trois mois et modifie, le cas échéant, le titre de navigation dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports. Elle en informe le cas échéant l'autorité compétente qui a délivré ou renouvelé le titre. Toute décision de refus de modification est motivée.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

Article D4221-11

Sur proposition du service instructeur, l'autorité qui a délivré ou renouvelé un titre de navigation d'un bateau, engin flottant ou établissement flottant qui n'est plus conforme aux prescriptions techniques au respect desquelles est subordonnée la délivrance de ce titre procède au retrait du titre, après avoir mis son titulaire à même de faire valoir ses observations, par une décision motivée et notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours. En cas d'urgence motivée, l'autorité compétente peut procéder sans délai au retrait à titre provisoire ; elle recueille les observations de l'intéressé dans les sept jours, afin de confirmer ou d'abroger la mesure. Le titre ayant fait l'objet d'une décision de retrait définitive ou provisoire est restitué à l'autorité compétente.

Sous-section 2 : Prescriptions techniques complémentaires ou allégées attestées par le titre de navigation

Article D4221-12

Tout bateau titulaire d'un certificat communautaire en tant que titre de navigation respecte les prescriptions techniques complémentaires pour naviguer sur les eaux intérieures nationales des zones 1 et 2.

Article D4221-13

Tout bateau titulaire d'un certificat communautaire en tant que titre de navigation peut bénéficier de prescriptions techniques allégées pour naviguer exclusivement sur les eaux intérieures nationales des zones 3 et 4.

Article D4221-14

Les bateaux munis d'un certificat de visite délivré sur le fondement de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin doivent être détenteurs d'un certificat communautaire supplémentaire pour naviguer sur les eaux intérieures des zones 1 et 2 ou pour bénéficier des allègements techniques prévus à l'article D. 4221-13.

Article D4221-15

L'application du régime des articles D. 4221-12 et D. 4221-13 à des bateaux et engins flottants munis d'un titre de navigation autre qu'un certificat communautaire est subordonné à la délivrance d'un certificat communautaire supplémentaire portant sur ces prescriptions.

Article D4221-16

Le certificat communautaire supplémentaire mentionné aux articles D. 4221-14 et D. 4221-15 est établi par l'autorité compétente pour délivrer les titres de navigation. La conformité aux prescriptions complémentaires ou allégées est mentionnée sur le certificat communautaire supplémentaire.

Sous-section 3 : Organismes de contrôle et commissions de visite intervenant dans la procédure de délivrance du titre de navigation

Article D4221-17

Est considéré comme un organisme de contrôle :

1° Une société de classification agréée au sens de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la

navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, figurant sur la liste dressée par arrêté du ministre chargé des transports ;

2° Une personne physique ou morale qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience personnelle ou de celles de ses représentants, possède des connaissances d'ordre réglementaire et technique dans un ou plusieurs domaines d'intervention relatifs au contrôle et aux expertises des bateaux de navigation intérieure.

Article D4221-18

Le propriétaire du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant ou son représentant désigne un ou plusieurs organismes de contrôle qui interviennent pour son compte dans les phases préalables à la délivrance ou au renouvellement du titre de navigation.

L'organisme de contrôle est notamment chargé de vérifier que le bateau, l'engin ou l'établissement flottant satisfait aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Lorsqu'il est fait appel à plusieurs organismes de contrôle, l'ensemble des interventions permet de vérifier que le bateau, l'engin ou l'établissement flottant respecte toutes les prescriptions techniques qui lui sont applicables.

Pour l'application de l'article L. 4221-2, le coût de l'intervention de l'organisme de contrôle est pris en charge par le propriétaire.

Article D4221-19

L'intervention d'une société de classification dans les conditions prévues à l'article D. 4221-18 est obligatoire pour :

1° Les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ou transportant plus de 75 passagers dans les zones 1 ou 2 ;

2° Les automoteurs de longueur supérieure à 110 mètres ;

3° Les bateaux soumis par la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses à l'intervention obligatoire d'une société de classification ;

4° Les pousseurs et remorqueurs, ou tout autre élément moteur qui participent à un convoi transportant des marchandises dangereuses et dont l'un des éléments au moins nécessite l'intervention d'une société de classification ;

5° Les établissements flottants recevant du public dont l'effectif admis est supérieur à 300 personnes.

Article D4221-20

Les modalités d'intervention des organismes de contrôle sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4221-21

Une commission de visite, chargée de donner à l'autorité compétente un avis sur la conformité du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports en vue de la délivrance ou du renouvellement du titre de navigation,

est instituée auprès de chaque autorité compétente.

Article D4221-22

La commission de visite mentionnée à l'article D. 4221-21 comprend uniquement des agents de l'Etat.

Sa composition détaillée et son fonctionnement sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4221-23

Le titre de navigation, y compris provisoire ou prolongé, est communiqué, sur leur demande, notamment :

1° Aux agents de l'Etat, membres des commissions de visite ;

2° A l'organisme de contrôle chargé par le propriétaire ou son représentant d'accomplir les missions définies à l'article D. 4221-18.

Sous-section 4 : Procédure de délivrance du titre de navigation pour les bateaux et engins flottants

Paragraphe 1 : Bateaux ou engins flottants neufs

Article D4221-24

En vue de l'obtention d'un titre de navigation, le propriétaire ou son représentant adresse à l'autorité compétente du lieu de construction du bateau ou de l'engin flottant une déclaration préalable de mise en chantier. Si le lieu de construction se situe en dehors du territoire national, la déclaration préalable est adressée à l'autorité compétente du lieu de domiciliation du demandeur. L'autorité compétente accuse réception de cette déclaration.

Article D4221-25

Le service instructeur peut procéder à des visites au cours des travaux de construction du bateau ou de l'engin flottant.

Article D4221-26

La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant à l'une des autorités mentionnées à l'article R. * 4200-1 sous réserve que les visites prévues à l'article D. 4221-27 puissent se dérouler dans le ressort de cette autorité.

La demande de titre de navigation est complète le jour où la visite à flot prévue à l'article D.

4221-27 peut être réalisée et lorsque toutes les pièces nécessaires à la recevabilité du dossier sont réunies.

Article D4221-27

Préalablement à la délivrance du titre de navigation, la commission de visite procède à une visite à sec ainsi qu'à une visite à flot afin de vérifier les énonciations du rapport de l'organisme de contrôle. La visite à sec peut être réalisée avant la première mise à flot.

Article D4221-28

L'autorité compétente peut dispenser de visite à sec le bateau ou l'engin flottant disposant d'un document établi par une société de classification attestant que sa construction est conforme aux prescriptions de cette société ou d'un certificat établissant que des autorités compétentes d'autres Etats membres de l'Union européenne ont effectué une visite à sec à d'autres fins.

Article D4221-29

L'autorité compétente peut dispenser partiellement ou totalement des visites définies à la présente sous-section le bateau ou l'engin flottant disposant d'un document établi par une société de classification attestant que les éléments qu'elle a contrôlés satisfont aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports. Au vu de ce document, l'autorité compétente définit pour chaque situation le type ou la partie de visite dont le bateau ou l'engin flottant est dispensé.

Article R4221-30

L'autorité compétente se prononce dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande de titre de navigation est complète et délivre, le cas échéant, le titre de navigation dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports. La décision de refus de délivrance est motivée.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

Article D4221-31

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités d'application du présent paragraphe, notamment les modalités d'envoi de la déclaration préalable, les conditions de recevabilité du dossier de demande de titre de navigation et son contenu et les modalités des visites prévues aux articles D. 4221-25 et D. 4221-27.

Paragraphe 2 : Bateau ou engin flottant existant

Article D4221-32

Toute demande de titre de navigation concernant un bateau ou engin flottant existant démunie de titre de navigation est soumise à la procédure prévue par les articles D. 4221-26 à R. 4221-31.

Sous-section 5 : Dispositions applicables aux bateaux et engins flottants munis d'un titre de navigation

Paragraphe 1 : Renouvellement du titre de navigation

Article D4221-33

Un arrêté du ministre chargé des transports définit celles des conditions applicables à la délivrance qui régissent le renouvellement du titre de navigation.

Article D4221-34

Lorsque l'autorité compétente estime que la non-conformité aux prescriptions techniques du bateau ou de l'engin flottant bénéficiaire d'un certificat communautaire relevant de l'article D. 4221-1, à l'exception des bateaux de marchandises visés aux 1°, 2° et 4°, ne présente pas un danger manifeste, il peut être autorisé à naviguer ou à stationner jusqu'au remplacement ou à la modification des éléments ou parties non conformes auxdites prescriptions par des éléments ou parties conformes aux prescriptions techniques.

Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations ou d'entretiens de routine ne doit pas être considéré comme un remplacement au sens du présent article.

Article D4221-35

Un danger manifeste, au sens de l'article D. 4221-34, est présumé notamment lorsque les prescriptions applicables au certificat considéré et à la zone pour laquelle il est valable concernant la solidité structurelle de la construction, la navigation, la manœuvrabilité ou les caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bateau ou de l'engin flottant sont affectées.

Article D4221-36

Tout non-respect des prescriptions techniques citées aux articles D. 4221-34 et D. 4221-35 est mentionné par l'autorité compétente qui le constate sur le titre de navigation.

Paragraphe 2 : Modification ou réparation importante

Article D4221-37

En cas de modification ou de réparation importante affectant la solidité structurelle de la construction, la navigation ou la manœuvrabilité ou les caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bateau ou de l'engin flottant, celui-ci doit être à nouveau soumis, avant tout nouveau déplacement, aux dispositions du paragraphe 1.

Dans les cas où il s'agit de modification du bateau ou de l'engin flottant, il est également soumis aux dispositions des articles D. 4221-24 et D. 4221-25.

L'autorité compétente peut décider de délivrer un nouveau titre de navigation ou de modifier en conséquence le titre existant.

Article D4221-38

L'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le titre est informée dans le délai d'un mois à compter de la délivrance du nouveau titre mentionné à l'article D. 4221-37.

Paragraphe 3 : Visite à sec et visite volontaire

Article D4221-39

Le bateau ou l'engin flottant fait l'objet, de manière périodique, d'une visite à sec réalisée par un organisme de contrôle. Cette visite donne lieu à un rapport de cet organisme portant sur l'état des œuvres vives. Il est joint au dossier de demande de renouvellement du titre de navigation.

Article D4221-40

La visite mentionnée à l'article D. 4221-39 a lieu au moins une fois tous les cinq ans.

Toutefois, pour les bateaux ou engins flottants neufs, à l'exception des bateaux à passagers destinés au transport de plus de douze passagers, la première visite à sec après la mise en service a lieu dans les dix ans suivant la première délivrance du titre de navigation.

Article D4221-41

Pour les bateaux ou engins flottants ne pouvant pas, pour des raisons techniques, faire l'objet d'une visite à sec, l'examen de la coque est réalisé par l'organisme de contrôle selon des modalités proposées par celui-ci, après l'accord de l'autorité compétente pour le renouvellement du titre de navigation.

Article D4221-42

Le propriétaire d'un bateau ou engin flottant ou son représentant peut demander une visite volontaire de celui-ci. S'il est donné une suite favorable à cette demande, la visite est réalisée conformément à la procédure régissant le renouvellement du titre de navigation et donne lieu à un procès-verbal qui est transmis au demandeur ainsi qu'à l'autorité compétente.

Sous-section 6 : Dispositions applicables aux établissements flottants

Article D4221-43

Les dispositions des sous-sections 4 et 5 de la présente section s'appliquent aux établissements flottants, à l'exception des établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres. Toutefois, la visite périodique à sec prévue par l'article D. 4221-40 a lieu au moins une fois tous les dix ans.

Les articles D. 4221-24 et D. 4221-25 ne s'appliquent pas aux établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 24 mètres.

Article D4221-44

Un arrêté précise les modalités procédurales selon lesquelles la conformité des établissements flottants à usage privé d'une longueur inférieure à 20 mètres aux dispositions techniques prévues à l'article D. 4211-5 est appréciée et attestée.

Article D4221-45

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les conditions de délivrance du certificat d'établissement flottant.

Article R4221-46

Les conditions d'enregistrement ainsi que le contenu et le modèle des titres de navigation mentionnés à la présente section sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Section 3 : Dispositions applicables aux bateaux de plaisance

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

Article D4221-47

Sous les réserves énoncées par le présent article, les dispositions des articles D. 4221-8 à D. 4221-42 s'appliquent 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 :

1° La durée maximale de validité du titre de navigation, prévue à l'article D. 4221-8, est limitée à dix ans ;

2° La visite périodique à sec prévue par l'article D. 4221-40 a lieu au moins une fois tous les dix ans ;

3° Pour l'application de l'article D. 4221-17, est également considéré comme un organisme de contrôle pour les bateaux de plaisance un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ;

4° Les dispositions des articles D. 4221-24 et D. 4221-25 ne s'appliquent pas aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres.

Article D4221-48

L'autorité compétente peut fixer, par décision motivée, une durée de validité du titre de navigation plus courte que celle prévue à l'article D. 4221-47, pour des motifs de sécurité des personnes et des biens dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé des transports.

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

Article R4221-49

La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou son représentant à l'autorité compétente pour délivrer ce titre, qui statue dans un délai de trois mois. Un arrêté du ministre chargé des transports définit le contenu du dossier de demande ou de renouvellement du titre de navigation ainsi que les conditions de sa délivrance.

Article R4221-50

La durée de validité du titre de navigation est illimitée, sauf dispositions particulières prises par arrêté du ministre chargé des transports pour des motifs tirés de la sécurité des biens et des personnes.

Article R4221-51

Le contenu et le modèle du titre de navigation et du registre ainsi que les conditions de délivrance et de renouvellement du titre mentionnés à la présente sous-section sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4221-52

Le propriétaire du bateau fait parvenir, à l'une des autorités mentionnées à l'article R.* 4200-1, le titre de navigation accompagné des justificatifs en vue de sa modification en cas de :

1° Changement de devise ;

2° Changement de propriété ;

3° Changement d'immatriculation ;

4° Transformation importante au sens du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ou du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

L'autorité compétente modifie le titre de navigation dans le délai de trois mois.

Article D4221-53

Tout titre de navigation en cours de validité peut être retiré, sur proposition du service instructeur, par l'autorité compétente qui l'a délivré, après que son titulaire a été mis à même de présenter ses observations sur la mesure envisagée, lorsque le bateau n'est plus conforme aux prescriptions techniques correspondant à son titre. En cas d'urgence motivée, le titre peut être retiré immédiatement pour une durée maximale de sept jours durant laquelle l'autorité recueille les observations de la personne intéressée avant de lever ou de confirmer la décision de retrait. Le titre objet d'un retrait est restitué à l'autorité compétente.

Toute décision de retrait est motivée et notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

Article D4221-54

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités procédurales selon lesquelles la conformité des bateaux de plaisance mentionnés à l'article D. 4211-5 aux prescriptions techniques prévues par ce même article est appréciée et attestée.

TITRE III : CERTIFICATS DE CAPACITÉ POUR LA CONDUITE DES BATEAUX

Chapitre unique

Section 1 : Bateaux de commerce

Article R4231-1

Tout conducteur d'un bateau de commerce, à l'exception du conducteur d'un bateau à passagers non motorisé ou dont la motorisation atteint au plus 4,5 kW, et autorisé à transporter au plus douze passagers, doit être titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ou d'un titre équivalent mentionné aux articles R. 4231-19 à R. 4231-21.

Toutefois, dans les conditions prévues par la présente section, le conducteur est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un certificat de capacité de catégorie PA, PB, PC ou d'un permis de conduire des bateaux de plaisance.

Sous-section 1 : Certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce

Article R4231-2

L'obtention du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce est subordonnée à la réussite à un examen comprenant des épreuves théoriques et pratiques portant sur les connaissances professionnelles des candidats, notamment en matière de conduite, de navigation et de sécurité. La nature et le programme des épreuves ainsi que les modalités de délivrance du certificat de capacité sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation. Le contenu de cette épreuve est défini par l'autorité compétente.

Pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, le certificat de capacité mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation qui ont donné lieu à une épreuve complémentaire.

Article R4231-3

Le candidat au certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce doit être âgé de dix-huit ans au moins à la date de délivrance du titre.

Le certificat de capacité délivré à un candidat de moins de vingt et un ans n'est pas valable, tant que le titulaire n'a pas atteint l'âge de vingt et un ans, pour la conduite des bateaux transportant des marchandises dans les Etats membres de l'Union européenne qui n'autorisent la délivrance du certificat de capacité qu'aux personnes ayant au moins vingt et un ans.

Article R4231-4

Le candidat au certificat de capacité doit justifier, par la production d'un certificat médical, de son aptitude physique et mentale à la conduite des bateaux de commerce.

Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4231-5

Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen en vue de l'obtention du certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce.

L'expérience professionnelle est attestée par la présentation d'un livret de service ou d'un livret de formation, accompagné d'un document indiquant le statut au titre duquel le candidat a acquis cette expérience.

Le livret de service ou le livret de formation mentionne chacun des voyages au cours desquels le candidat a participé à la conduite du bateau.

Les informations portées sur le livret de service et le livret de formation et justifiant de l'expérience en navigation intérieure sont validées par l'autorité compétente.

Article R4231-6

La durée de l'expérience professionnelle mentionnée à l'article R. 4231-5 est réduite de trois ans au plus dans les cas suivants :

1° Lorsque le candidat est titulaire d'un diplôme figurant sur une liste définie par arrêté du ministre chargé des transports et sanctionnant une formation spécialisée en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de conduite de bateaux. Les stages effectués par le candidat sont attestés par le livret de formation. L'arrêté susmentionné détermine à quelle réduction ouvre droit chacun de ces diplômes, la réduction ne pouvant être supérieure à la durée de la formation spécialisée ;

2° Lorsque le candidat justifie d'une expérience professionnelle acquise sur un navire en qualité de membre d'équipage de pont. Un arrêté du ministre chargé des transports détermine à quelle réduction ouvre droit, selon sa durée, l'expérience acquise en navigation maritime, la réduction maximale de trois ans ne pouvant être accordée sans justifier d'une expérience professionnelle en navigation maritime d'au moins quatre ans.

Article R4231-7

Par dérogation aux dispositions des articles R. 4231-5 et R. 4231-6, le candidat qui justifie d'une année d'expérience professionnelle en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce peut obtenir le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce. Dans ce cas, le certificat de capacité n'est valable que pour la conduite des bateaux ayant des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau sur lequel l'examen a été passé. Le certificat mentionne le type de bateaux pour lequel il est valable.

Article R4231-8

Le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce mentionne le groupe de voies pour lequel il est valable.

Les voies d'eau du " groupe A " comprennent l'ensemble des eaux intérieures, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Les voies d'eau du " groupe B " comprennent les voies du " groupe A ", à l'exclusion des voies à caractère maritime.

Le titulaire d'un certificat de capacité du " groupe B " peut échanger ce certificat contre un certificat de capacité du " groupe A " s'il satisfait à l'une des conditions suivantes :

1° Avoir réussi un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte notamment sur les conditions de navigation dans les eaux maritimes ;

2° Présenter un titre professionnel de conduite en mer ou la licence de patron-pilote prévue par le titre V du présent livre.

Article R4231-9

Le certificat de capacité est délivré sans limitation de durée par l'autorité compétente.

Toutefois, la validité du certificat de capacité est suspendue lorsque le titulaire du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce, qui atteint l'âge de soixante-cinq ans, ne respecte pas l'obligation de produire, dans les trois mois de son anniversaire et de chacun des anniversaires suivants, un certificat médical attestant son aptitude physique et mentale à exercer cette activité.

Le certificat de capacité mentionne que les obligations définies à l'alinéa précédent ont été respectées.

Tout certificat détruit ou volé peut être remplacé par un duplicata établi par l'autorité compétente définie à l'article R. * 4200-1.

Sous-section 2 : Autres certificats de capacité et équivalence liée au permis plaisance

Article R4231-10

Le conducteur d'un bateau à passagers non motorisé d'une longueur inférieure à quinze mètres, qui transporte des passagers en service saisonnier sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint, est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un certificat de

capacité de catégorie PA.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu. Il mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation pour lesquels il est valable ainsi que le nombre maximal de passagers transportables sur ces bateaux.

Article R4231-11

Le conducteur d'un bateau à passagers d'une longueur d'au plus trente-cinq mètres autorisé à transporter au plus soixante-quinze passagers et qui effectue des services saisonniers sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PB.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu.

Pour être admis à se présenter aux épreuves de cet examen, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de trois mois au minimum en qualité de membre d'équipage de pont, attestée par un livret de service ou un livret de formation prévus au R. 4231-5.

Le certificat de capacité de catégorie PB mentionne le type de bateaux, les périodes et le secteur de navigation pour lesquels il est valable ainsi que le nombre maximal de passagers transportables sur ces bateaux.

Article R4231-12

Le conducteur d'un bateau de marchandises d'une longueur inférieure à vingt mètres est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PC.

Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de conduite, de navigation et de sécurité.

Article R4231-13

Le conducteur d'un bateau à passagers destiné au transport de douze passagers au plus, non compris les membres d'équipage et le personnel de bord, est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un permis de conduire des bateaux de plaisance comportant l'option et, le cas échéant, l'extension nécessaires en eaux intérieures, telles que définies par l'article 2 du décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

Article R4231-14

Les dispositions des articles R. 4231-3, R. 4231-4 et R. 4231-9 sont applicables aux certificats PA, PB et PC.

Sous-section 3 : Attestations pour la conduite au radar et la conduite de bateaux à passagers

Article R4231-15

Pour être admis à conduire un bateau de commerce au radar, le conducteur doit détenir une attestation spéciale " radar " délivrée après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives à la conduite au radar.

Le certificat de capacité mentionne l'aptitude à la conduite au radar.

Article R4231-16

Sur tout bateau transportant des passagers, le conducteur ou un membre d'équipage doit être titulaire d'une attestation spéciale " passagers ". Lorsque plus de cinquante personnes sont admises sur le bateau, la présence à bord d'une seconde personne titulaire de l'attestation spéciale " passagers " est obligatoire.

L'autorité compétente pour la délivrance de cette attestation peut exiger la présence d'une personne titulaire de l'attestation spéciale " passagers " à bord de tout bateau en stationnement ou de tout établissement flottant, recevant du public et dont l'effectif admis est supérieur à douze personnes.

Article R4231-17

L'obtention de l'attestation spéciale " passagers " est subordonnée à la réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives au transport et à la sécurité des passagers.

Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen mentionné au premier alinéa, le candidat doit présenter une attestation de formation aux premiers secours reconnue par l'Etat.

Article R4231-18

Les attestations spéciales sont délivrées sans limitation de durée.

Sous-section 4 : Equivalences

Article R4231-19

Les certificats de capacité pour la conduite de bateaux de commerce du groupe A et du groupe B et les attestations spéciales relatives à la conduite au radar et au transport des passagers, délivrés par un Etat membre de l'Union européenne en conformité avec la directive 96/50/ CE du Conseil du 23

juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans l'Union, sont valables sur les eaux intérieures françaises, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

La grande patente du Rhin et la patente radar délivrées en application du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin sont valables sur les eaux intérieures françaises.

Les dispositions des alinéas précédents s'appliquent, le cas échéant, sous réserve de la réussite aux épreuves complémentaires prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article R. 4231-2.

Article R4231-20

Les certificats techniques délivrés par les autorités militaires et civiles chargées de la police et des secours pour la conduite des bateaux sont équivalents, pour la conduite sur les eaux intérieures françaises, aux certificats de capacité définis aux articles R. 4231-1, R. 4231-10 et R. 4231-11 dans les conditions définies par arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre de la défense et du ministre de l'intérieur.

Article R4231-21

Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux de marchandises délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux munis de radar délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure munis d'un radar est équivalent sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale " radar " prévue à l'article R. 4231-15.

Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux à passagers délivré par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

L'attestation spéciale " passagers " délivrée par un Etat non membre de l'Union européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est équivalente sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale " passagers " prévue à l'article R. 4231-16.

Article R4231-22

Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce et les attestations spéciales prévues aux articles R. 4231-15 et R. 4231-16 peuvent être retirés en cas de perte de l'aptitude physique constatée dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

Section 2 : Engins flottants et navires

Article R4231-23

Les dispositions de la section 1 sont également applicables à la conduite des engins flottants et des navires circulant sur les eaux intérieures.

Section 3 : Bateaux de plaisance

Article R4231-24

Les dispositions relatives aux permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en eaux intérieures, aux établissements de formation et aux formateurs sont régies par le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié relatif aux permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Chapitre Ier : Règlements de police

Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure

Article R4241-1

Les dispositions de la présente section, y compris les arrêtés du ministre chargé des transports auxquels celles-ci font renvoi, constituent le règlement général de police de la navigation intérieure prévu à l'article L. 4241-1.

Article R4241-2

Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété lorsqu'il le prévoit, par des règlements particuliers de police adoptés conformément aux dispositions de l'article R. 4241-66. Ces règlements apportent aux règles générales des adaptations rendues nécessaires par des circonstances locales, notamment en raison des caractéristiques des cours d'eau concernés.

Article R4241-3

Sauf disposition contraire, les obligations pesant sur le conducteur s'imposent également à la personne sous l'autorité de laquelle est placé un établissement flottant.

Article R4241-4

Les membres de l'équipage et les autres personnes se trouvant à bord et déterminant temporairement la route et la vitesse du bateau sont également responsables dans cette mesure de l'observation des prescriptions imposées au conducteur en matière de conduite par le présent chapitre.

Sous-section 1 : Dispositions générales

Paragraphe 1 : Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre

Article R4241-5

Les bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur sont placés sous l'autorité du conducteur du pousseur.

Les règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-6

En cours de route, le conducteur doit être à bord.

Le conducteur d'un engin flottant motorisé doit également être à bord dès lors que l'engin est au travail, même en l'absence de déplacement.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux matériels flottants.

Article R4241-7

A bord des bateaux de commerce en cours de route, lorsque le conducteur ne tient pas la barre du bateau, celle-ci est tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint seize ans, assistée du conducteur. Cette personne est titulaire d'un livret de service ou d'un livret de formation prévus à l'article R. 4231-5.

Ces conditions ne sont pas applicables à la conduite des menues embarcations non motorisées ou dont la puissance motrice est inférieure à 4,5 kW.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les règles applicables à la tenue de barre des bateaux de commerce.

A bord des bateaux de plaisance, les conditions de tenue de la barre sont définies par le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié relatif aux permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

Article R4241-8

Le conducteur d'un bateau soumis à l'obligation de disposer d'une installation de radiotéléphonie doit être capable de communiquer en langue française dans des conditions permettant d'assurer un niveau suffisant de sécurité. A défaut, un membre de l'équipage doit pouvoir faire office d'interprète.

Les règlements particuliers de police peuvent définir des secteurs où une autre langue est admise.

Paragraphe 2 : Obligations générales relatives à la conduite

Article R4241-9

Le conducteur veille à ce que la longueur, la largeur, le tirant d'air et le tirant d'eau de son bateau soient compatibles avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art, notamment la longueur, la largeur, le mouillage et la hauteur libre.

Sauf dispositions prévues par les règlements particuliers de police ou autorisation délivrée en application de l'article R. 4241-35, la hauteur maximale des superstructures des bateaux, accessoires et équipements inclus, au-dessus du plan d'enfoncement du bateau à vide, ne peut dépasser quinze mètres.

Les règlements particuliers de police peuvent également fixer, sur certaines sections d'eau intérieure, les dimensions que les bateaux ne doivent pas excéder, chargement compris.

Article R4241-10

Le conducteur veille à ce que la vitesse de son bateau soit compatible avec les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art. Elle ne peut être inférieure ou supérieure aux vitesses minimales ou maximales édictées par les règlements particuliers de police.

Les limitations de vitesse ne sont pas applicables aux conducteurs des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes et de lutte contre l'incendie lorsqu'ils font usage de leurs dispositifs spéciaux de signalisation dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers des eaux intérieures.

Article R4241-11

Les bateaux naviguant sur un secteur sur lequel une vitesse minimale ou maximale est prévue ainsi que les bateaux motorisés transportant plus de douze passagers ou transportant des matières dangereuses sont équipés d'un dispositif de mesure et de lecture de la vitesse.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'applications du précédent alinéa.

Les règlements particuliers de police peuvent dispenser les menues embarcations de cette obligation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux établissements et matériels flottants.

Article R4241-12

Le conducteur veille à ce que le bateau respecte la distance de sécurité vis-à-vis des ouvrages

lorsque celle-ci est fixée par le règlement particulier de police.

Article R4241-13

La conduite d'un bateau prend en compte l'enfoncement supplémentaire en marche.

Article R4241-14

Les règlements particuliers de police désignent, s'il y a lieu, les sections d'eaux intérieures où des restrictions sont apportées à certains modes de navigation. Ils peuvent notamment définir les moyens de traction ou de propulsion autorisés sur certaines sections d'eau intérieure, les conditions auxquelles est soumis leur emploi et la puissance minimale que doivent posséder les bateaux motorisés.

Paragraphe 3 : Obligations générales de sécurité

Article R4241-15

Le conducteur prend toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter :

- 1° De mettre en danger la vie des personnes ;
- 2° De causer des dommages aux bateaux ainsi qu'à leur dispositif d'ancrage ou d'amarrage, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords ;
- 3° De créer des entraves à la navigation ;
- 4° De porter atteinte à l'environnement.

Article R4241-16

Toute personne se trouvant à bord est tenue de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par le conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de l'ordre à bord.

Article R4241-17

Les règlements particuliers de police peuvent imposer dans certaines circonstances ou secteurs de navigation le port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité.

Article R4241-18

Si un sinistre se déclare à bord d'un bateau, le conducteur prend toutes les mesures prévues et nécessaires à son bord pour maîtriser le sinistre. Il prévient sans délai le gestionnaire ou le

propriétaire de la voie d'eau intérieure compétent, et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

Le conducteur prête son concours, en tant que de besoin, aux actions menées par le commandant des opérations de secours placé sous la direction du directeur des opérations de secours.

Dès que le gestionnaire ou le propriétaire de la voie d'eau intérieure a connaissance d'un sinistre ou de difficultés rencontrées par un bateau, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent.

Article R4241-19

Le fait de laisser déborder sur les côtés d'un bateau des objets de nature à compromettre la sécurité des autres usagers de la voie d'eau, ou des ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords est interdit.

Les ancres relevées ne doivent pas dépasser le fond ou la quille du bateau ou le plan inférieur du matériel flottant.

Article R4241-20

Il est interdit de se servir des signaux se situant sur les eaux intérieures pour amarrer ou déhaler des bateaux, ou de rendre ces signaux impropres à leur destination.

Le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en cas de dommage causé à un signal de navigation ou de déplacement d'un tel signal.

Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R4241-21

En cas de dommages causés aux ouvrages d'art, le conducteur d'un bateau avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R4241-22

Le conducteur d'un bateau perdant un objet ou rencontrant un obstacle avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'incident a eu lieu. Lorsque cet objet crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R4241-23

Le fait de jeter ou de laisser tomber dans les eaux intérieures un objet ou une substance de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de ces eaux est interdit.

Si un tel déversement se produit à partir d'un bateau, le conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau en indiquant aussi exactement que possible la nature et l'endroit du déversement. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R4241-24

Lorsqu'un bateau est échoué ou coulé, son conducteur avise sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. Lorsque ce bateau crée ou est susceptible de créer une obstruction totale ou partielle d'une section d'eau intérieure, le conducteur doit s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée dans les plus courts délais. Un arrêté du ministre chargé des transports peut prévoir des procédures de sécurité complémentaires.

Article R4241-25

Le conducteur d'un bateau renforce les amarres de son bateau en périodes de glaces ou de crues. La glace est brisée autour de la flottaison par le conducteur ou sous sa responsabilité. Les règlements particuliers de police fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la navigation est restreinte ou interdite pendant ces périodes.

Paragraphe 4 : Prescriptions temporaires

Article R4241-26

Le conducteur se conforme aux prescriptions temporaires édictées par le préfet pour assurer la sécurité et la sûreté de la navigation et diffusées selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Il se conforme également aux mesures temporaires prises par le gestionnaire de la voie d'eau en application de l'article L. 4241-3.

Paragraphe 5 : Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement

Article R4241-27

Le chargement à bord ne doit pas étendre la zone de non-visibilité directe ou indirecte pour la conduite du bateau, selon des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-28

Les bateaux transportant des conteneurs sont soumis à des règles relatives à la stabilité du bateau et

à la résistance de la coque, définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-29

Les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement d'un bateau, ainsi que l'embarquement ou le débarquement de passagers sont interdits en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet par les autorités compétentes.

Un arrêté du ministre chargé des transports peut fixer des prescriptions complémentaires afin d'assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers.

Article R4241-30

Le chargement des bateaux est réalisé en tenant compte de l'enfoncement supplémentaire en marche.

Paragraphe 6 : Documents devant se trouver à bord

Article R4241-31

Le conducteur d'un bateau, à l'exception des menues embarcations, des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, et des matériels flottants, doit disposer à bord d'un exemplaire du règlement général de police de la navigation intérieure et des règlements particuliers de police applicables sur le secteur emprunté.

Ces documents peuvent être conservés sous format électronique à condition de pouvoir être consultés à tout moment.

En cas de modification de ces règlements, un exemplaire actualisé doit être à bord au plus tard deux mois à compter de la publication au Journal officiel de l'acte réglementaire modifiant le règlement ou, pour les règlements particuliers de police, à compter de leur mise à disposition du public ou de leur affichage conformément à l'article R. 4241-66.

Article R4241-32

Les règlements particuliers peuvent imposer aux conducteurs de certaines menues embarcations de disposer à bord des documents mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4241-31.

Article R4241-33

La liste des documents imposés par la réglementation relative à la navigation intérieure qui, outre ceux dont la possession sur le bateau est exigée par les articles L. 4111-6, L. 4112-3, L. 4221-1, R. 4241-31, R. 4241-32 et R. 4241-65, doivent se trouver à bord, est fixée par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-34

Dans les convois, les documents dont la présence à bord est obligatoire peuvent être conservés à bord d'un seul bateau.

Paragraphe 7 : Transports spéciaux

Article R4241-35

Sont considérés comme des transports spéciaux les déplacements sur les eaux intérieures de bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure.

Ces transports doivent faire l'objet d'une autorisation préalable précisant les conditions dans lesquelles le transport est effectué, notamment l'itinéraire emprunté, les endroits où le stationnement sera admis et la durée de l'autorisation.

Un conducteur est désigné pour chaque transport spécial.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande, les modalités de son dépôt et les modalités d'information des préfets des départements traversés.

Article R*4241-36

L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation mentionnée à l'article R. 4241-35 est le préfet du département du lieu d'arrivée du transport.

Article R4241-37

Par dérogation aux dispositions de l'article R. 4241-35 et sans préjudice des dispositions de l'article D. 4221-7, le déplacement d'un établissement ou d'un matériel flottant ne répondant pas aux caractéristiques d'une section d'eau intérieure est soumis à la seule autorisation préalable du ou des gestionnaires de la voie d'eau concernée s'il ne peut manifestement en résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation, ni aucun dommage pour les ouvrages d'art.

Paragraphe 8 : Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations

Article R4241-38

Sans préjudice d'autres régimes d'autorisation applicables, les manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques ou autres concentrations de bateaux susceptibles d'entraver la navigation sont soumises à autorisation. L'organisateur de la manifestation doit présenter une demande d'autorisation au préfet du département du lieu de la manifestation. La décision d'autorisation est prise par le préfet. Elle est publiée et notifiée à l'auteur de la demande.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine la composition du dossier de la demande et les modalités de son dépôt.

L'autorisation mentionnée à l'alinéa précédent peut prévoir une interruption de la navigation sur certaines sections des eaux intérieures ; un arrêté du ministre chargé des transports précise la durée maximale de cette interruption.

Les exercices militaires susceptibles de gêner la navigation ou nécessitant son interruption sont soumis aux mêmes règles.

Paragraphe 9 : Intervention des autorités chargées de la police de la navigation

Article R4241-39

Le conducteur d'un bateau se conforme aux ordres particuliers qui lui sont donnés par les fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation mentionnés à l'article L. 4272-1 en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Article R4241-40

Le conducteur d'un bateau donne aux fonctionnaires et agents chargés de la police de la navigation les facilités nécessaires pour leur permettre d'exercer leur mission de constatation d'infractions définie à l'article L. 4272-1.

Article R4241-41

Tout conducteur est tenu de présenter les documents dont la présence à bord est obligatoire à toute réquisition des agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

Article R4241-42

Les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 peuvent vérifier à tout moment la conformité du bateau à son titre de navigation. Ils peuvent également vérifier si le bateau constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation.

Article R4241-43

Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit le défaut de validité du titre de navigation, soit que le bateau n'est pas conforme aux mentions de celui-ci, mais que ce défaut de validité ou cette absence de conformité ne constitue pas un danger manifeste au sens de l'article D. 4221-35, ils mettent en demeure la personne dont le nom figure sur le titre de navigation de prendre toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans un délai qu'ils fixent.

Article R4241-44

Si, lors du contrôle prévu à l'article R. 4241-42, les agents constatent soit l'absence à bord du titre de navigation, soit que le bateau présente un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la navigation ou au sens de l'article D. 4221-35, lesdits agents peuvent interrompre sa navigation dans les plus brefs délais permis par la réglementation de la voie d'eau empruntée jusqu'au moment où les mesures nécessaires auront été prises pour remédier à la situation constatée.

Ils peuvent également prescrire des mesures qui permettront au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son déplacement, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite, soit d'une réparation.

Article R4241-45

Les agents qui réalisent les contrôles prévus aux articles R. 4241-43 et R. 4241-44 informent l'autorité compétente qui a délivré le titre de navigation ou qui l'a renouvelé en dernier lieu des constats qu'ils ont faits ou des mesures qu'ils ont prises. Il en est de même lorsque les agents ont averti le propriétaire de leur intention d'interrompre la navigation du bateau s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées.

Lorsque le titre de navigation a été délivré ou renouvelé en dernier lieu par l'autorité d'un autre Etat membre de l'Union européenne, la même information est adressée à l'autorité de cet Etat membre.

Dans tous les cas, cette information est adressée dans un délai de sept jours à compter de la réalisation du contrôle.

Article R4241-46

Toute décision d'interruption de la navigation, prise en vertu des dispositions des articles R. 4241-43 et R. 4241-44, est notifiée sans délai à la personne dont le nom figure sur le titre de navigation et à l'adresse qu'il mentionne ou, à défaut de titre, à la personne exerçant le contrôle du bateau avec l'indication des voies et délais de recours.

La procédure d'interruption de la navigation à compter de la prise de décision d'y procéder est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

Sous-section 2 : Dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

Article R4241-47

Outre les marques d'identification prévues au titre Ier du livre Ier, tout bateau porte des marques d'enfoncement, des échelles de tirant d'eau et des marques d'identification sur ses ancres.

Tout bateau de marchandise doit également porter les informations relatives à son port en lourd et tout bateau à passagers l'indication du nombre maximal de passagers autorisés.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations, aux établissements et matériels flottants.

Les caractéristiques de ces échelles et de ces inscriptions sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Sous-section 3 : Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants

Article R4241-48

Les bateaux portent une signalisation visuelle. Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté peut également prévoir une signalisation particulière applicable à certains types de bateaux ou à certaines situations.

Sous-section 4 : Dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

Article R4241-49

Les bateaux sont équipés d'un dispositif permettant d'émettre des signaux sonores.

Les bateaux, à l'exception des menues embarcations, sont équipés d'une installation de radiotéléphonie.

Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux établissements et aux matériels flottants.

Article R4241-50

L'usage d'un appareil radar de navigation est imposé, pour des raisons de sécurité, à certains bateaux ou dans certaines situations de navigation déterminés par arrêté du ministre chargé des transports.

Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un système d'identification automatique.

Le type d'équipement, les modalités d'installation et les modalités d'utilisation de l'appareil radar et du système d'identification automatique sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

Sous-section 5 : Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article R4241-51

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les signaux des eaux intérieures, leur signification et les caractéristiques techniques qui leur sont applicables, lorsqu'une telle signalisation est mise en place. Il définit également les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1.

Article R4241-52

Sans préjudice des dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-8, si les conditions de la navigation sur une partie des eaux intérieures le justifient, notamment en raison de l'importance du trafic ou de données issues de l'accidentologie, le préfet du département demande au gestionnaire concerné ou, à défaut, au propriétaire la mise en place et l'entretien d'une signalisation adaptée aux usages de ces eaux, conforme aux dispositions de l'article R. 4241-51 et, le cas échéant, aux caractéristiques des voies d'eau fixées par les règlements particuliers de police.

Si la voie d'eau ou la section de la voie d'eau devant faire l'objet d'une signalisation se situe sur plusieurs départements, la demande est formée conjointement par les préfets des départements intéressés.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'application de cet article.

Sous-section 6 : Dispositions relatives aux règles de route

Article R4241-53

Les bateaux sont soumis à des règles de route fixées par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les règles applicables aux rencontres, aux croisements et dépassements, au passage des ponts, des barrages et des écluses ainsi que les règles applicables en cas de navigation au radar ou en cas de visibilité réduite pour des raisons atmosphériques ou autres. L'arrêté définit également les règles de route applicables à la conduite d'un bac.

Sous-section 7 : Dispositions relatives aux règles de stationnement

Article R4241-54

Les bateaux sont soumis à des règles de stationnement définies par arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté définit notamment les caractéristiques des zones où le stationnement est interdit ou autorisé et les prescriptions applicables en matière d'ancrage et d'amarrage ainsi qu'en matière de surveillance.

Les règlements particuliers de police délimitent, le cas échéant, les zones précitées et peuvent limiter la durée du stationnement des bateaux recevant du public.

Sous-section 8 : Dispositions complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois

Article D4241-55

Le conducteur d'un bateau soumis à la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure, d'un bateau-citerne, d'un bateau dont la longueur dépasse 110 mètres, d'un convoi poussé, d'un bateau à passagers à cabines, d'un navire de commerce et d'un transport spécial mentionné à l'article R. 4241-35 s'annonce avant de pénétrer sur certains secteurs.

Les secteurs concernés par cette obligation sont définis par les règlements particuliers de police. Les modalités de notification d'arrivée et de départ sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-56

La composition d'un convoi poussé, les accouplements au sein d'un convoi poussé, la circulation des personnes à bord d'un convoi poussé et le déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé sont soumis à des prescriptions de sécurité particulières fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-57

Les convois doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie et d'une liaison phonique dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-58

Les bateaux à passagers peuvent être soumis à des règles particulières en ce qui concerne la détermination des fréquences et des durées de leurs circuits réguliers de navigation dans les conditions fixées par les règlements particuliers de police.

Sous-section 9 : Dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives

Article R4241-59

Les bateaux de plaisance sont soumis à des dispositions particulières fixées par arrêté du ministre chargé des transports et relatives notamment au matériel d'armement et de sécurité, à la circulation et au stationnement de ces bateaux.

Article R4241-60

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 214-12 du code de l'environnement et de l'exercice par le maire des pouvoirs de police prévus par l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales, la pratique des sports nautiques est soumise à des dispositions particulières fixées par les règlements particuliers de police.

Article R4241-61

Les règlements particuliers de police peuvent établir la liste des parties des canaux et leurs dépendances, sur lesquelles il est interdit de se baigner.

Sous-section 10 : Dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article R4241-62

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, il est interdit de laisser tomber ou s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec de l'eau.

Article R4241-63

Les déchets dont le déversement est interdit sont déposés dans les stations de réception conformément aux procédures et modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4241-64

Il est interdit d'enduire d'huile usée le bord extérieur des bateaux.

Article R4241-65

Un carnet de contrôle des huiles usées valable est conservé à bord de tout bateau ou engin flottant motorisé, à l'exception des menues embarcations.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit le modèle du carnet de contrôle des huiles usées et ses modalités d'utilisation.

Section 2 : Règlements particuliers de police

Article R4241-66

Les règlements particuliers de police sont pris :

1° Par arrêté du préfet du département intéressé, pour les dispositions de police applicables à l'intérieur d'un seul département ;

2° Par arrêté conjoint des préfets des départements intéressés, pour les dispositions de police applicables à plusieurs départements.

Les règlements particuliers pris en application du 2° peuvent autoriser les préfets de département concernés à prendre les mesures nécessaires à leur application au sein de leur département.

En cas d'urgence, le préfet de département peut prescrire des dispositions dérogeant à celles du règlement particulier de police ou les complétant. Le règlement particulier de police fixe le cas échéant les modalités de diffusion des mesures d'urgence.

Les règlements particuliers de police sont mis à la disposition du public sous forme électronique et affichés dans les lieux qu'ils définissent.

Article R4241-67

Les caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art mentionnés à l'article R. 4241-9 sont fixées par les règlements particuliers de police après avis du propriétaire ou du gestionnaire des voies et plans d'eau intérieurs et des ouvrages d'art concernés. Elles peuvent faire l'objet de modifications temporaires conformément à l'article R. 4241-26.

Section 3 : Règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial

Article R4241-68

Sous réserve des dispositions prévues à l'article R. 4241-70, nul ne peut circuler ou stationner avec un véhicule sur les digues et chemins de halage des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, non plus que sur les chemins de halages et d'exploitation construits le long des cours d'eau domaniaux appartenant à l'Etat, s'il n'est porteur d'une autorisation écrite délivrée par l'autorité gestionnaire du domaine dont relèvent ces digues et chemins de halage non ouverts à la circulation publique.

Article R4241-69

L'autorisation visée à l'article R. 4241-68 peut être délivrée, à la condition qu'elle ne soit pas susceptible d'être une cause de gêne pour la navigation et la sécurité du domaine public fluvial :

1° Aux professionnels du transport fluvial et aux membres de leur famille naviguant avec eux ;

2° Aux entrepreneurs de travaux publics travaillant pour le compte de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial ;

3° Aux personnes dont l'activité présente un intérêt pour le domaine public fluvial ;

4° Aux bénéficiaires d'autorisations domaniales dont l'accès aux dépendances occupées n'est pas possible par d'autres voies ;

5° Aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles justifiant d'un motif légitime de circulation et de stationnement sur le domaine public visé au premier alinéa ;

6° Aux cyclistes.

L'autorisation est délivrée à titre individuel, temporaire et précaire. Elle peut être à tout moment suspendue, limitée ou retirée sans indemnité pour des motifs liés à l'exploitation ou à la préservation du domaine public fluvial ou encore à la sécurité de la navigation ou pour tout autre motif d'intérêt général.

L'autorisation comporte la durée de sa validité, le cas échéant, la désignation du véhicule, ainsi que la mention de la section du domaine public concerné. Le bénéficiaire doit être en permanence porteur de l'autorisation. Si le véhicule comporte un pare-brise, l'autorisation y est apposée en évidence de manière à être vue aisément par les agents habilités à constater les infractions.

La circulation se fait aux risques et périls du bénéficiaire. Si cette circulation est de nature à présenter un caractère onéreux pour l'autorité gestionnaire, l'autorisation est subordonnée au paiement d'une indemnité correspondant aux frais engagés.

L'autorisation prend fin de plein droit dès que le motif de sa délivrance a cessé d'être valable.

Article R4241-70

Sont dispensés de l'autorisation prévue à l'article R. 4241-68 :

1° Pour les besoins de leur service, les agents de l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial, les agents des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du code général de la propriété des personnes publiques, les personnes chargées de la distribution du courrier et les personnes conduisant un véhicule d'intérêt général défini à l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° Les autres usagers lorsque la circulation leur est ouverte dans le cadre d'une superposition d'affectation.

Article R4241-71

Il est interdit de stationner et de circuler sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages à moins qu'elles ne soient aménagées pour servir de passage public et de se tenir sur les ponts mobiles pendant la manœuvre.

Chapitre II : Navigation des bateaux non motorisés

Section 1 : Conditions de signalisation des ouvrages

Article R4242-1

En application de l'article L. 4242-2, le préfet établit par sous-bassin et par cours d'eau la liste des ouvrages présents dans le département pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation des engins nautiques non motorisés à proximité de ces ouvrages. Cette liste est établie en tenant compte notamment :

1° De la signalisation existante à proximité des ouvrages concernés ;

2° Des types d'engins nautiques non motorisés et du niveau de trafic observés à proximité de ces ouvrages ;

3° Du risque d'accident que ces ouvrages présentent, notamment au regard de leur hauteur ou des phénomènes hydrauliques dangereux à leur abord immédiat, et compte tenu des accidents constatés.

La liste est élaborée en concertation avec la fédération sportive délégataire pour l'activité de canoë-kayak et ses disciplines associées et, lorsqu'ils existent, des représentants des propriétaires ou des concessionnaires ou exploitants des ouvrages visés à l'article L. 214-2 du code de l'environnement ou soumis aux dispositions du livre V du code de l'énergie.

Article R4242-2

Le projet de liste est transmis aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages ou, à défaut, aux propriétaires identifiés par le préfet qui les invite à produire leurs observations dans un délai de deux mois à compter de la communication du document.

A l'issue de cette consultation, le préfet arrête la liste des ouvrages pour lesquels il demande la mise en place d'une signalisation appropriée. L'arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et notifié aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages concernés ou, à défaut, à leurs propriétaires.

Article R4242-3

Les destinataires de la notification préfectorale prévue à l'article R. 4242-2 disposent d'un délai de six mois suivant cette notification pour transmettre au préfet le plan de signalisation, existant ou envisagé, de l'ouvrage. Le plan de signalisation mentionne notamment les ouvrages concernés, les signaux et leur implantation.

Dans un délai de six mois à compter de la date de réception de ces documents, le préfet approuve ou

rejette, le cas échéant après avoir demandé à la personne qui lui a proposé d'apporter des modifications, le projet de plan de signalisation. En cas de rejet, le préfet arrête un plan de signalisation.

Cette décision, assortie du plan de signalisation, est prise par arrêté notifié aux intéressés et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Article R4242-4

Afin de tenir compte de l'évolution des conditions de navigation à proximité des ouvrages, ou de la création ou de la modification d'un ouvrage, le préfet modifie la liste des ouvrages prévue à l'article R. 4242-1 et demande au concessionnaire ou à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'élaborer ou de modifier le plan de signalisation.

Les dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-3 sont alors applicables.

Article R4242-5

Lorsqu'un ouvrage se situe sur le territoire de plus d'un département, la décision de l'inscrire sur chaque liste départementale prévue à l'article R. 4242-1 est prise conjointement par les préfets concernés qui désignent un service instructeur. L'approbation ou le rejet du plan de signalisation fait l'objet d'une décision conjointe des préfets concernés selon les modalités prévues par l'article R. 4242-3.

Article R4242-6

Par dérogation aux articles R. 4242-2 et R. 4242-3, l'autorité compétente pour prendre un règlement particulier de police de la navigation intérieure peut arrêter les plans de signalisation auxquels devront répondre des ouvrages identifiés dans ce règlement. Ces plans sont publiés au recueil des actes administratifs de la préfecture et notifiés aux concessionnaires ou exploitants des ouvrages concernés ou, à défaut, à leurs propriétaires.

Article R4242-7

La signalisation arrêtée par le plan approuvé en application de l'article R. 4242-3 ou par le règlement particulier de police en application de l'article R. 4242-6 est adaptée aux usages de la voie d'eau, du cours d'eau ou du plan d'eau concerné et conforme aux signaux prévus par le règlement général de police de la navigation intérieure.

Article R4242-8

Le concessionnaire, l'exploitant ou le propriétaire auquel sont notifiées les décisions prévues aux articles R. 4242-3 ou R. 4242-6 est tenu de mettre en place la signalisation ou, s'il y a lieu, de modifier la signalisation existante, conformément au plan approuvé ou contenu dans le règlement particulier de police dans un délai de douze mois à compter de la date de la notification de ce document.

Il met en place, entretient et, le cas échéant, modifie la signalisation à ses frais.

A défaut du respect des obligations mentionnées aux deux alinéas précédents, les dispositions de l'article L. 216-1 du code de l'environnement sont applicables.

Section 2 : Etablissement de la liste des ouvrages nécessitant un aménagement adapté pour assurer la circulation sécurisée des engins nautiques non motorisés

Article R4242-9

La liste d'ouvrages prévue à l'article L. 4242-3 est établie, dans chaque département, par le préfet. Elle tient compte de la fréquentation observée des cours d'eau ou sections de cours d'eau par une activité nautique non motorisée, de la faisabilité technique et du coût des aménagements à prévoir au regard des avantages escomptés, de la sécurité et de la préservation des milieux aquatiques.

Article R4242-10

Le préfet élabore un projet de liste par sous-bassin, en concertation avec la fédération sportive délégataire pour l'activité de canoë-kayak et ses disciplines associées et, lorsqu'ils existent, des représentants des propriétaires ou exploitants d'ouvrages visés à l'article L. 4242-2.

Ce projet de liste est transmis aux propriétaires, concessionnaires et exploitants des ouvrages figurant sur la liste, en les invitant à produire leurs observations dans un délai de deux mois à compter de la transmission du document.

Le préfet transmet pour avis au conseil général ou, en Corse, à l'Assemblée de Corse le projet de liste accompagné des observations recueillies. Les avis sont réputés favorables s'ils n'interviennent pas dans un délai de deux mois à compter de la transmission de la demande d'avis.

Le préfet arrête la liste par sous-bassin. Il la notifie aux propriétaires, concessionnaires et exploitants des ouvrages concernés. L'arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Article R4242-11

Lorsque l'évolution de la fréquentation d'un cours d'eau ou d'une section de cours d'eau le justifie, la liste est modifiée selon les modalités prévues pour son établissement.

Sont inscrits sur la liste les nouveaux ouvrages dont le titre d'autorisation ou de concession prévoit l'obligation de franchissement ou de contournement.

Article R4242-12

L'acte d'autorisation ou de concession est modifié pour tenir compte des aménagements prescrits. Ces aménagements sont à la charge du propriétaire, de l'exploitant ou du concessionnaire.

Chapitre III : Navigation des bateaux motorisés

Chapitre IV : Déplacement d'office

Article R4244-1

L'autorité administrative compétente prévue à l'article L. 4244-1 est le préfet du département dans lequel le bateau est stationné.

Sauf en cas de péril imminent, si ce dernier envisage de déplacer le bateau dans un autre département, il recueille l'accord préalable du préfet concerné.

Après le déplacement d'office, le préfet qui a procédé au déplacement notifie le nouveau lieu de stationnement du bateau à son propriétaire.

TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER

Chapitre unique : Dispositions générales

Article D4251-1

Les conditions de pilotage des bateaux dans les eaux maritimes sont définies par le décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

TITRE VI : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LÉMAN

Chapitre Ier : Navigation du Rhin

Section 1 : Modalités d'application du règlement de visite des bateaux du Rhin

Sous-section 1 : Autorités compétentes pour l'application du règlement de visite des bateaux du Rhin

Article D4261-1

Les préfets du Bas-Rhin et du Haut-Rhin sont compétents, chacun en ce qui le concerne, pour l'application de l'article 2.11, chiffre 1, du règlement de visite des bateaux du Rhin relatif aux visites d'office.

Article D4261-2

Le ministre chargé des transports est compétent pour l'application du chapitre 8 bis du règlement de visite des bateaux du Rhin relatif aux émissions de gaz et de particules polluants par les moteurs Diesel, à l'exception de l'article 8 bis. 11 pour l'application duquel l'autorité visée à l'article R. * 4200-1 est compétente.

Le recours à un service technique est obligatoire, en application de l'article 8 bis. 02, chiffre 8, du règlement de visite des bateaux du Rhin, pour effectuer les essais prévus en matière d'agrément des moteurs par le chapitre 8 bis.

Est considéré comme service technique tout organisme proposé par le propriétaire du bateau ou son représentant et accepté préalablement à la réalisation des essais par le ministre chargé des transports au vu des compétences et des références de cet organisme.

Article D4261-3

Pour l'application de l'article 7-06 et des annexes M et N du règlement de visite des bateaux du Rhin relatifs aux appareils de navigation, la conformité des appareils, de leur montage et de leur fonctionnement est certifiée selon les modalités prévues par l'article 8 de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Article D4261-4

Pour l'application du règlement de visite des bateaux du Rhin, les commissions de visite interviennent pour le compte du préfet dont elles dépendent.

Sous-section 2 : Autres modalités d'application du règlement de visite des bateaux du Rhin

Article D4261-5

Est considéré comme un organisme de contrôle pour l'application de la présente section :

1° Une société de classification agréée au sens de l'article 1.01 du règlement de visite des bateaux du Rhin ;

2° Une personne physique ou morale qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience personnelle ou de celles de ses représentants, possède des connaissances d'ordre réglementaire et technique dans un ou plusieurs domaines d'intervention relatifs au contrôle et aux expertises des bateaux de navigation intérieure ;

3° Pour les bateaux de plaisance, un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement.

Article D4261-6

Le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant désigne un ou plusieurs organismes de contrôle qui interviennent pour son compte dans les phases préalables à la délivrance ou au renouvellement du titre de navigation.

L'organisme de contrôle est chargé de vérifier que le bateau ou de l'engin flottant satisfait aux prescriptions techniques définies par le règlement de visite des bateaux du Rhin.

Lorsqu'il est fait appel à plusieurs organismes de contrôle, l'ensemble des interventions permet de vérifier que le bateau ou l'engin flottant respecte toutes les prescriptions techniques qui lui sont applicables.

Article D4261-7

Le coût de l'intervention de l'organisme de contrôle mentionné à l'article D. 4261-6 est pris en charge par le propriétaire.

Article D4261-8

L'intervention d'une société de classification, dans les conditions prévues aux articles D. 4261-6 et D. 4261-7, est obligatoire pour :

1° Les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers ;

2° Les automoteurs de longueur supérieure à 110 mètres ;

3° Les bateaux soumis par la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses à l'intervention obligatoire d'une société de classification ;

4° Les pousseurs et remorqueurs, ou tout autre élément moteur qui participe à un convoi transportant des marchandises dangereuses et dont l'un des éléments au moins nécessite en vertu de la réglementation l'intervention d'une société de classification.

Article D4261-9

La commission de visite définie à l'article 2.01, chiffre 1, du règlement de visite des bateaux du

Rhin est instituée auprès de chacune des autorités compétentes au sens de l'article R. * 4200-1. Elle comprend uniquement des agents de l'Etat.

Article D4261-10

La demande de titre de navigation est adressée par le propriétaire du bateau ou de l'engin flottant ou son représentant à l'une des autorités mentionnées à l'article R. * 4200-1, sous réserve que les visites prévues au chapitre 2 du règlement de visite des bateaux du Rhin puissent se dérouler dans le ressort de cette autorité.

La demande de titre de navigation est complète le jour où la visite à flot prévue au chapitre 2 du règlement de visite des bateaux du Rhin peut être réalisée et lorsque toutes les pièces nécessaires à la recevabilité du dossier sont réunies.

L'autorité compétente se prononce dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la demande de titre de navigation est complète et délivre, le cas échéant, le titre de navigation.

Toute décision est notifiée à l'intéressé avec l'indication des délais et des voies de recours.

Article D4261-11

Toute demande de titre de navigation concernant un bateau ou engin flottant existant démunie de titre de navigation est soumise à la procédure prévue à l'article D. 4261-10.

Article D4261-12

Un arrêté du ministre chargé des transports définit :

- 1° Les modalités d'intervention des organismes de contrôle ;
- 2° Le fonctionnement des commissions de visite et les modalités d'organisation de leurs visites ;
- 3° Le contenu et les conditions de recevabilité des dossiers de demande, de renouvellement, de prolongation ou de modification de titre de navigation ;
- 4° Les conditions dans lesquelles les titres de navigation sont délivrés, renouvelés, prolongés ou modifiés.

Section 2 : Modalités d'application du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

Article D4261-13

Outre les autorités définies à l'article R. * 4200-1, les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 sont compétents pour l'application de l'article 3.07, alinéa 2, du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Le ministre chargé des transports est compétent pour l'application de l'article 3.10 relatif à l'agrément des tachygraphes dudit règlement.

Section 3 : Modalités d'application du règlement de police pour la

navigation du Rhin

Article D4261-14

Les autorités compétentes pour l'application des dispositions du règlement de police pour la navigation du Rhin sont les préfets du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Le directeur du Port autonome de Strasbourg est compétent sur l'étendue du domaine géré par ce port.

Article D4261-15

Les autorités compétentes visées aux articles 1.10, chiffre 4,1.19 et 1.20 dudit règlement de police sont les officiers et agents de police judiciaire et les fonctionnaires et agents du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4272-1.

Chapitre II : Navigation de la Moselle

Chapitre III : Navigation sur le Léman

TITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES

Chapitre Ier : Sanctions administratives

Article R4271-1

Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce et les attestations spéciales prévues aux articles R. 4231-15 et R. 4231-16 peuvent être retirés temporairement ou définitivement en cas de contravention aux règlements de police de la navigation, ou de manœuvre, de négligence ou d'imprudence de nature à compromettre la sécurité ou la liberté de la navigation, ou en cas de conduite en état d'ébriété constatées dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4271-2

Le retrait temporaire prévu à l'article R. 4271-1, d'une durée maximale de six mois, est prononcé, après que le titulaire a été entendu, par l'autorité compétente au lieu du contrôle. L'autorité

compétente qui a délivré le certificat est informée de la décision.

Le retrait définitif est prononcé, après que le titulaire a été entendu, sur l'avis conforme de l'autorité compétente au lieu du contrôle, par l'autorité compétente qui l'a délivré.

Article R4271-3

Lorsque le conducteur en infraction est titulaire d'un des documents énumérés aux articles R. 4231-19 à R. 4231-21, l'autorité compétente pour décider du retrait du certificat de capacité informe l'autorité qui a délivré le certificat des constatations faites et des décisions qu'elle a prises ou qu'elle envisage de prendre. Elle peut prononcer à l'encontre du conducteur, après avoir entendu celui-ci, l'interdiction de conduire un bateau de commerce sur les eaux intérieures nationales pour une durée maximum de six mois.

Chapitre II : Recherche et constatation des infractions

Article R4272-1

Les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports mentionnés à l'article L. 4272-1 sont commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par les articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

Article R4272-2

Conformément aux dispositions de l'article L. 4272-2, les personnels de Voies navigables de France peuvent être commissionnés, de manière individuelle, par le directeur général de Voies navigables de France pour constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, à l'exception des infractions suivantes :

1° Le défaut du titre de conduite à bord ;

2° Le défaut du titre de navigation à bord ;

3° L'organisation d'une manifestation nautique sans autorisation ou en ne respectant pas les conditions de l'autorisation délivrée ;

4° La conduite d'un transport spécial sans autorisation ou sans respecter les conditions de l'autorisation délivrée ;

5° Le non-respect des ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation définis à l'article L. 4272-1 ;

6° Le non-respect des règles particulières applicables au transport de personnes fixées par les règlements particuliers de police.

Article R4272-3

Le commissionnement et l'assermentation des personnels de Voies navigables de France ont lieu dans les conditions prévues par les articles R. 4141-2 à R. 4141-4. Pour l'exécution l'article R. 4141-2, les attributions du ministre chargé des transports sont exercées par le directeur général de Voies navigables de France.

Les agents commissionnés ne peuvent constater les infractions que dans le ressort du service territorial de Voies navigables de France où ils sont affectés.

Article R4272-4

Le directeur général de Voies navigables de France peut déléguer ses pouvoirs en matière de commissionnement aux directeurs des services territoriaux de l'établissement qui les exercent en respectant les règles définies aux alinéas précédents.

Chapitre III : Contraventions de grande voirie

Chapitre IV : Sanctions pénales

Section 1 : Sanctions des dispositions du règlement général de police de la navigation intérieure

Sous-section 1 : Sanctions des dispositions générales

Article R4274-1

Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles R. 4241-31 et R. 4241-33.

Article R4274-2

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait :

1° De conduire un bateau sans respecter les dispositions de l'article R. 4241-10 relatives à la vitesse du bateau ;

2° Pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les prescriptions de l'article R. 4241-11 relatives au dispositif de mesure et de lecture de vitesse ;

3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas respecter les procédures prévues en période de crues et de glace définies à l'article R. 4241-25 ;

4° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-27 relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

Article R4274-3

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

- 1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l'article R. 4241-19 ;
- 2° D'endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues à l'article R. 4241-20 relatives aux signaux des eaux intérieures ;
- 3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article R. 4241-23 ;
- 4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles R. 4241-20 à R. 4241-24 ;
- 5° De charger, décharger ou de transborder un bateau ou d'embarquer ou débarquer des passagers en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet conformément à l'article R. 4241-29 ;
- 6° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-29 pour assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers ;
- 7° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article R. 4241-26 ;
- 8° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article R. 4241-38 ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;
- 9° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

Article R4274-4

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

- 1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions de l'article R. 4241-9 ;
- 2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article R. 4241-35 ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;
- 3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article R. 4241-39 ;
- 4° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article R. 4241-28.

Sous-section 2 : Sanctions des dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

Article R4274-5

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues à l'article R. 4241-47.

Article R4274-6

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les

inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article R. 4241-47.

Sous-section 3 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux

Article R4274-7

Sous réserve des sanctions prévues par le décret n° 77-1331 du 30 novembre 1977 applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle prises en application de l'article R. 4241-48.

Article R4274-8

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant :

- 1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;
- 2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

Sous-section 4 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

Article R4274-9

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par les articles R. 4241-49 et R. 4241-50 ou les prescriptions prises en application de ces articles.

Sous-section 5 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article R4274-10

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prises en application de l'article R. 4241-51.

Sous-section 6 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de route

Article R4274-11

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application de l'article R. 4241-53. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 7 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de stationnement

Article R4274-12

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues à l'article R. 4241-54. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 8 : Sanctions des dispositions complémentaires applicables à certains bateaux

Article R4274-13

Sous réserve des sanctions prévues par le décret n° 77-1331 du 30 novembre 1977 applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l'obligation de notification d'arrivée et de départ prévues par l'article R. 4241-55.

Article R4274-14

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives aux convois prises en application des articles R. 4241-56 et R. 4241-57.

Article R4274-15

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur d'un bateau à passagers de ne pas respecter les dispositions prévues à l'article R. 4241-58.

Sous-section 9 : Sanctions des dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives

Article R4274-16

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait de ne pas respecter les interdictions de baignade établies par les règlements particuliers de police en application de l'article R. 4241-61.

Article R4274-17

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de plaisance de ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-59 relatives à la circulation et au stationnement des bateaux de plaisance.

Article R4274-18

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait de ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article R. 4241-59 relatives au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance.

Sous-section 10 : Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article R4274-19

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas conserver à bord un carnet de contrôle des huiles usées rempli conformément aux dispositions prévues par l'article R. 4241-65.

Article R4274-20

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l'article R. 4241-63 ;

2° Le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas s'acquitter de la rétribution d'élimination prévue à l'article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d'application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

3° Le fait d'enduire d'huile usée le bord extérieur d'un bateau.

Article R4274-21

Sans préjudice de l'application des peines prévues par le code de l'environnement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l'interdiction de déversement prévue par l'article R. 4241-62.

Section 2 : Sanctions des dispositions des règlements particuliers de police

Article R4274-22

Sauf disposition contraire du présent chapitre, la violation des interdictions ou le manquement aux obligations prévues par les règlements particuliers de police pris en application de l'article R. 4241-66 sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Section 3 : Sanctions des dispositions du règlement de police de la circulation sur les dépendances du domaine public fluvial

Article R4274-23

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait de ne pas respecter les dispositions relatives à la circulation et au stationnement sur les passerelles et autres dépendances des écluses et barrages prévues à l'article R. 4241-71.

Article R4274-24

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de ne pas respecter les dispositions relatives à la circulation et au stationnement sur les digues et chemins de halage et d'exploitation prévues à l'article R. 4241-68.

Section 4 : Sanctions des dispositions du règlement de police pour la navigation du Rhin

Sous-section 1 : Sanctions des dispositions générales

Article R4274-25

Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait, pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles 1.10 et 1.11 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-26

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe :

1° Le fait de conduire un bateau sans respecter les dispositions de l'article 1.06 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la vitesse du bateau ;

2° Le fait pour le conducteur de ne pas respecter les prescriptions prévues à l'article 1.07 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

Article R4274-27

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l'article 1.12 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

2° D'endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues au premier alinéa de l'article 1.13 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives aux signaux des eaux intérieures ;

3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article 1.15 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles 1.14, 1.17 et 1.18 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

5° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

6° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article 1.23 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;

7° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

Article R4274-28

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions de l'article 1.06 du règlement de police pour la navigation du Rhin relatives à la compatibilité de la longueur, de la largeur, du tirant d'air, du tirant d'eau des bateaux et des convois avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ;

2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article 1.21 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;

3° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article 1.19 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

4° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article 1.07 (3 et 4) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 2 : Sanctions des dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

Article R4274-29

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues aux articles 2.04 et 2.05 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-30

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article 2.01 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 3 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux

Article R4274-31

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle

prises en application du chapitre 3 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-32

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant :

- 1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;
- 2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

Sous-section 4 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

Article R4274-33

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par le chapitre 4 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 5 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article R4274-34

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prise en application de l'article 5.01 (2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 6 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de route

Article R4274-35

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application du chapitre 6 du règlement de police pour la navigation du Rhin. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est

celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 7 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de stationnement

Article R4274-36

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues au chapitre 7 du règlement de police pour la navigation du Rhin. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 8 : Sanctions des dispositions complémentaires applicables à certains bateaux

Article R4274-37

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l'obligation de notification d'arrivée et de départ prévues par l'article 12.01 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-38

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions prises en application des articles 8.01 à 8.10 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 9 : Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article R4274-39

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas conserver à bord un carnet de contrôle des huiles usées rempli conformément aux dispositions prévues par l'article 15.05 (1) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-40

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les dispositions de sécurité et l'interdiction prévues à l'article 15.03 (3) du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

2° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l'article 15.04 du règlement de police pour la navigation du Rhin ;

3° Le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas s'acquitter de la redevance prévue à l'article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d'application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

4° Le fait d'enduire d'huile ou de nettoyer le bord extérieur d'un bateau avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit, conformément à l'article 15.08 du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Article R4274-41

Sans préjudice de l'application des peines prévues par le code de l'environnement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l'interdiction et les modalités de déversement prescrites par l'article 15.03 (1 et 2) du règlement de police pour la navigation du Rhin.

Sous-section 10 : Sanctions des dispositions particulières à certains secteurs

Article R4274-42

Sauf disposition contraire de la présente section, la violation des interdictions et le manquement aux obligations relatives à certains secteurs énoncées par les chapitres 9, 10, 11, 13 et 14 du règlement de police pour la navigation du Rhin sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Section 5 : Sanctions des dispositions du règlement de police pour la navigation de la Moselle

Sous-section 1 : Sanctions des dispositions générales

Article R4274-43

Sous réserve des dispositions spécifiques à certains documents, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas avoir à bord un des documents mentionnés aux articles 1.10 et 1.11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article R4274-44

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe :

- 1° Le fait de conduire un bateau sans respecter les dispositions des articles 1.06 et 8.01 bis du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la vitesse du bateau ;
- 2° Le fait pour le conducteur de ne pas respecter les prescriptions prévues à l'article 1.07 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la visibilité pour la conduite du bateau.

Article R4274-45

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait :

- 1° De ne pas respecter les interdictions prévues à l'article 1.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 2° D'endommager une signalisation faisant partie de la voie navigable ou de ne pas respecter les prescriptions prévues au premier alinéa de l'article 1.13 du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives aux signaux des eaux intérieures ;
- 3° De ne pas respecter l'interdiction prévue au premier alinéa de l'article 1.15 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant, de ne pas aviser l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau ou de ne pas appliquer les procédures de sécurité conformément aux dispositions des articles 1.14, 1.17 et 1.18 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 5° De charger, décharger ou de transborder un bateau ou d'embarquer ou débarquer des passagers en dehors des ports ou des emplacements désignés à cet effet conformément à l'article 8.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 6° De ne pas respecter les dispositions prises en application de l'article 8.12 du règlement de police pour la navigation de la Moselle pour assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des bateaux à passagers ;
- 7° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas se conformer aux prescriptions de caractère temporaire édictées conformément à l'article 1.22 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 8° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article 1.23 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation ;

9° De naviguer dans une section d'eau intérieure où la navigation est interdite.

Article R4274-46

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

- 1° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions des articles 1.06 et 8.01 du règlement de police pour la navigation de la Moselle relatives à la compatibilité de la longueur, de la largeur, du tirant d'air, du tirant d'eau des bateaux et des convois avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art ;
- 2° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément aux articles 8.04 et 8.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;
- 3° Pour le conducteur d'effectuer un transport spécial sans être titulaire de l'autorisation spéciale délivrée conformément à l'article 1.21 du règlement de police pour la navigation du Rhin ou de ne pas respecter les conditions de cette autorisation ;
- 4° Pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les ordres particuliers donnés par les agents chargés de la police de la navigation conformément à l'article 1.19 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
- 5° De ne pas respecter les dispositions relatives à la stabilité du bateau prises en application de l'article 1.07 (3 et 4) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 2 : Sanctions des dispositions relatives aux marques et échelles de tirant d'eau

Article R4274-47

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau ne portant pas les marques d'enfoncement, les échelles de tirant d'eau et les marques d'identification sur ses ancres prévues aux articles 2.04 et 2.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article R4274-48

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le propriétaire de faire naviguer un bateau de commerce ne portant pas les inscriptions relatives au port en lourd et au nombre de passagers prévues à l'article 2.01 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 3 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux

Article R4274-49

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de signalisation visuelle prises en application du chapitre 3 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article R4274-50

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour le conducteur ou le responsable d'un établissement flottant :

- 1° De faire route de nuit avec un bateau totalement dépourvu de signalisation visuelle ;
- 2° De faire naviguer ou de stationner un bac, un bateau incapable de manœuvrer ou un bateau ou établissement flottant utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique dépourvu de la signalisation spécifique qui lui est applicable.

Sous-section 4 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux

Article R4274-51

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à la signalisation sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation prévues par le chapitre 4 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 5 : Sanctions des dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article R4274-52

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les prescriptions résultant de la signalisation des eaux intérieures prise en application de l'article 5.01 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 6 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de route

Article R4274-53

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur

d'un bateau de ne pas respecter les règles de route prises en application du chapitre 6 du règlement de police pour la navigation de la Moselle. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de route est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 7 : Sanctions des dispositions relatives aux règles de stationnement

Article R4274-54

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les règles de stationnement telles que prévues au chapitre 7 du règlement de police pour la navigation de la Moselle. Toutefois, lorsque le manquement aux règles de stationnement est commis par le conducteur d'un bateau à passagers, transportant des matières dangereuses ou naviguant à proximité d'un bateau transportant des matières dangereuses, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Sous-section 8 : Sanctions des dispositions complémentaires applicables à certains bateaux

Article R4274-55

Sous réserve des sanctions applicables lorsque le bateau transporte des matières dangereuses est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions relatives à l'obligation de notification d'arrivée et de départ prévues par l'article 9.05 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article R4274-56

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas respecter les dispositions prises en application des articles 8.02 à 8.11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 9 : Sanctions des dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article R4274-57

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas disposer d'un carnet de contrôle des huiles usées ou de ne pas l'avoir rempli conformément aux dispositions prévues par l'article 11.05 (1) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Article R4274-58

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe :

1° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les dispositions de sécurité et l'interdiction prévues à l'article 11.03 (2) du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

2° Le fait pour le conducteur d'un bateau ou le responsable d'un établissement flottant de ne pas respecter les procédures et modalités relatives à la collecte, au traitement et au dépôt des déchets prévues à l'article 11.04 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

3° Le fait pour le conducteur d'un bateau de ne pas s'acquitter de la redevance prévue à l'article 3 du décret n° 2010-697 du 25 juin 2010 portant diverses dispositions d'application de la convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure ;

4° Le fait d'enduire d'huile ou de nettoyer le bord extérieur d'un bateau avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit, conformément à l'article 11.09 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;

Article R4274-59

Sans préjudice de l'application des peines prévues par le code de l'environnement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas respecter l'interdiction et les modalités de déversement prescrites par l'article 11.03 (1) du règlement de police pour la navigation de la Moselle.

Sous-section 10 : Sanctions des dispositions particulières à certains secteurs

Article R4274-60

Sauf disposition contraire de la présente section, la violation des interdictions et le manquement aux obligations relatives à certains secteurs énoncées par les chapitres 9 et 10 du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX

TITRE Ier : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Chapitre Ier : Objet et missions

Article R4311-1

Voies navigables de France est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Dans le cadre de ses missions définies aux articles L. 4311-1 et suivants et sous réserve des missions attribuées aux ports autonomes fluviaux, à la Compagnie nationale du Rhône ainsi qu'aux concessionnaires et titulaires d'autorisation de la force hydraulique, Voies navigables de France :

1° Au titre de l'exploitation des voies navigables, centralise et diffuse au public les informations relatives à l'utilisation des voies navigables et peut être chargé par l'Etat d'assurer tant le contrôle des flottes françaises circulant sur les voies d'eau soumises à un régime international que l'observation par leurs exploitants des servitudes d'intérêt national ;

2° Au titre de la promotion des voies navigables, peut contribuer à la définition, au financement et à la mise en œuvre des aides financières susceptibles d'être accordées aux entreprises de transport fluvial ;

3° Au titre de l'entretien et de la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine public qui lui est confié, assure les différents usages du réseau navigable ;

4° Au titre de l'appui technique aux autorités administratives de l'Etat, assure, sur le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, la préparation des règlements particuliers de police, des autorisations de manifestations nautiques, des autorisations spéciales de transport en raison des caractéristiques de la voie navigable, des plans de signalisation, des actes de déplacement d'office et de la liste des ouvrages pour lesquels la mise en place d'une signalisation appropriée est nécessaire.

Article R4311-2

Pour la réalisation des missions qui lui sont confiées, Voies navigables de France peut faire appel à

tout établissement public de l'Etat compétent en matières scientifique et technique. Une convention passée entre les deux établissements précise les prestations réalisées pour Voies navigables de France ainsi que leurs modalités de réalisation.

Article R4311-3

Le ministre chargé des transports fixe les caractéristiques générales des voies navigables et arrête le tracé de référence des voies navigables nouvelles.

Voies navigables de France est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le domaine qui lui est confié.

Il soumet à l'approbation du ministre chargé des transports les projets unitaires dont le montant excède un seuil fixé par arrêté de ce ministre, sur la base d'un dossier indiquant l'objectif du projet, la consistance des travaux, l'évaluation de la dépense correspondante et de la rentabilité économique et sociale de l'investissement projeté. Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure.

Article R4311-4

Conformément aux dispositions de l'article L. 4311-3, Voies navigables de France est consulté par l'Etat sur les règlements particuliers de police de la navigation mentionnés à l'article L. 4241-2.

Article R4311-5

Voies navigables de France est consulté par l'Etat préalablement à l'attribution :

1° Des autorisations ou concessions accordées, pour la production d'énergie hydraulique, par le code de l'énergie ;

2° Des concessions accordées en application des articles L. 3211-10 et L. 3211-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

Chapitre II : Organisation administrative

Section 1 : Conseil d'administration

Sous-section 1 : Organisation

Article R4312-1

Le conseil d'administration de Voies navigables de France comprend :

1° Neuf représentants de l'Etat, deux nommés par arrêté du ministre chargé des transports dont un choisi parmi les présidents des directoires des grands ports maritimes, les autres représentants de

l'Etat étant nommés respectivement par arrêté du ministre chargé de l'économie, du ministre chargé du budget, du ministre chargé de l'agriculture, du ministre chargé du tourisme, du ministre chargé de l'environnement, du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des collectivités territoriales ;

2° Neuf personnalités nommées par arrêté du ministre chargé des transports dont deux choisies parmi les élus locaux présidents des commissions territoriales des voies navigables mentionnées à l'article R. 4312-20, une proposée par la Chambre nationale de la batellerie artisanale, une par le Comité des armateurs fluviaux, une par l'Association des utilisateurs de transport de fret, une par le ministre chargé de l'énergie pour représenter les entreprises de production d'électricité utilisant l'énergie hydraulique du domaine confié à l'établissement, une par le ministre chargé de l'environnement pour représenter les associations de protection de la nature et de l'environnement et deux choisies en raison de leur compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dont une titulaire d'un mandat électoral local ou national ;

3° Huit représentants des personnels de l'établissement élus dans les conditions fixées au 3° de l'article L. 4312-1 dont sept représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et un représentant des personnels mentionnés au 4° du même article.

Article R4312-2

Le mandat d'administrateur est gratuit, sans préjudice du remboursement par l'établissement public des frais exposés pour l'exercice dudit mandat.

Chaque représentant des personnels dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

Article R4312-3

Le président du conseil d'administration est nommé dans les conditions prévues par l'article L. 4312-2 pour une durée de cinq ans.

La durée du mandat des membres du conseil d'administration est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs.

Le nombre des membres du conseil d'administration qui ont dépassé l'âge de soixante-cinq ans ne peut être supérieur au tiers du nombre des membres du conseil. Lorsque cette limite est dépassée, le membre le plus âgé est réputé démissionnaire d'office.

Article R4312-4

En cas de vacance par décès, démission ou pour toute autre cause, notamment en cas de perte de la qualité pour laquelle les membres du conseil d'administration ont été nommés ou désignés, il est pourvu à leur remplacement dans les conditions suivantes :

1° Les représentants de l'Etat et les membres nommés en raison de leur compétence sont remplacés dans les conditions prévues par l'article R. 4312-1 ;

2° Les représentants des personnels sont remplacés par le suivant de la liste sur laquelle ils ont été élus dans l'ordre des résultats des élections.

Le mandat d'un nouveau membre expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de son prédécesseur.

Les vacances de siège des membres du conseil d'administration sont portées à la connaissance du ministre chargé des transports par le président du conseil.

Article R4312-5

Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché, un contrat ou un accord-cadre avec Voies navigables de France, sauf accord du commissaire du Gouvernement, après avis du contrôleur budgétaire.

Lorsque le conseil d'administration examine un marché, un contrat ou un accord-cadre susceptibles d'être passés avec une entreprise dans laquelle un administrateur détient un intérêt personnel direct ou indirect, l'administrateur intéressé ne prend pas part à la délibération.

Un administrateur ne prend pas part aux délibérations sur tout dossier examiné en conseil d'administration dans laquelle il pourrait avoir un intérêt personnel direct ou indirect.

Sous-section 2 : Fonctionnement

Article R4312-6

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent qu'il est nécessaire et au moins trois fois par an, sur la convocation de son président qui en fixe l'ordre du jour.

La convocation est de droit si elle est demandée par le commissaire du Gouvernement. Il en est de même si elle est demandée, sur un ordre du jour déterminé, par au moins la moitié des membres du conseil d'administration, dès lors que celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Sur demande de la majorité des représentants du personnel du conseil d'administration, un point peut être inscrit à l'ordre du jour, sous réserve que cette demande soit effectuée vingt et un jours avant la date de réunion du conseil.

Article R4312-7

Le conseil d'administration ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres assiste à la séance ou s'y fait représenter. Si le quorum n'est pas atteint, le conseil est à nouveau convoqué sur le même ordre du jour dans un délai de quinze jours. Il délibère alors valablement quel que soit le nombre de membres présents.

Un membre du conseil d'administration peut donner procuration à un autre membre du conseil d'administration. Nul ne peut être porteur de plus d'une procuration.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage égal des voix, celle du président de séance est prépondérante.

Article R4312-8

Les membres du conseil d'administration peuvent participer à une séance du conseil d'administration par des moyens de visioconférence permettant leur identification et leur participation effective à une délibération collégiale, dans des conditions précisées par le règlement intérieur. En pareil cas, en sus de la règle définie au premier alinéa de l'article R. 4312-7, le nombre de membres physiquement présents à la séance ne peut être inférieur au quart de l'effectif total du conseil.

Article R4312-9

Le directeur général, le commissaire du Gouvernement, le contrôleur budgétaire, l'agent comptable principal et le secrétaire de la formation mentionnée au 2° du I de l'article L. 4312-3-2 assistent aux séances du conseil d'administration avec voix consultative.

Article R4312-10

Le conseil d'administration délibère notamment sur :

1° Les orientations stratégiques de l'établissement, notamment les orientations en matière de recrutement des personnels, les conditions générales d'emploi, les conditions de rémunération des personnels mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 4312-3-1, les contrats d'objectifs, les programmes généraux et annuels d'activités et d'investissement ;

2° Le budget et ses décisions modificatives ;

3° Le rapport annuel d'activité ;

4° Les conditions générales d'organisation et de fonctionnement de l'établissement ;

5° Le montant des péages de navigation, des droits fixes et des redevances d'occupation domaniale ainsi que des redevances perçues en contrepartie d'usage des services d'information fluviale ;

6° L'administration du domaine qui lui est confié par l'Etat et la gestion de ses biens ;

7° Les subventions ;

8° Les concessions, les marchés, les accords-cadres et les contrats de partenariat ;

9° Le compte financier, qui comprend notamment l'annexe et les états de développement des soldes et les propositions relatives à la fixation et à l'affectation des résultats et la constitution de réserves ;

10° La conclusion d'emprunts sur une période n'excédant pas douze mois conformément aux lois et règlements en vigueur ;

11° La création de filiales et les prises, extensions ou cessions de participations financières ;

12° L'acquisition ou l'aliénation des biens immobiliers ;

13° L'octroi d'hypothèques, de cautions ou d'autres garanties ;

14° La participation à des organismes dotés de la personnalité morale ;

15° Les actions en justice et les transactions ;

16° L'acceptation ou le refus des dons et legs ;

17° Les horaires et les jours d'ouverture des ouvrages de navigation qui lui sont confiés, ainsi que les périodes de chômage, sous réserve des attributions dévolues en cas d'urgence au directeur général et mentionnées à l'article R. 4312-16.

Article R4312-11

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur et peut créer des comités en son sein, dont un comité d'audit et un comité de programmation des investissements.

Il crée les commissions territoriales des voies navigables mentionnées à l'article D. 4312-19.

Article R4312-12

Dans des conditions qu'il détermine, et à l'exclusion notamment de l'approbation du budget et du compte financier, le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au directeur général, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets. Le directeur général rend compte au conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de ce conseil.

Article R4312-13

Il est établi un procès-verbal de chaque séance du conseil d'administration, signé par le président de séance et par le secrétaire désigné par le président de séance parmi les agents de Voies navigables de France. Le procès-verbal est adressé sans délai au ministre des transports.

Article R4312-14

Les délibérations du conseil d'administration sont exécutoires de plein droit, sauf si le commissaire du Gouvernement ou le contrôleur budgétaire y font opposition dans les huit jours qui suivent soit la réunion du conseil d'administration, s'ils y ont assisté, soit la réception du procès-verbal de la séance.

Sauf confirmation par le ministre chargé des transports ou par le ministre chargé des finances de cette opposition dans un délai d'un mois à partir de l'opposition du commissaire du Gouvernement ou du contrôleur budgétaire, celle-ci est levée de plein droit.

Les délibérations relatives aux emprunts, aux créations de filiales, aux cessions, prises ou extensions de participations financières sont transmises, pour approbation, au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget. Sauf décision expresse de ces ministres dans les deux mois suivant leur réception, ces délibérations sont réputées approuvées et deviennent exécutoires à l'issue de ce délai.

Article R4312-15

La publication des actes réglementaires pris par l'établissement est assurée par une insertion au Bulletin officiel des actes de Voies navigables de France, édité sous forme papier.

Ce bulletin est tenu à la disposition du public au siège de l'établissement et auprès de ses représentants locaux. Il peut être adressé à toute personne qui en fait la demande.

Ce bulletin est également mis à la disposition du public sous forme électronique de façon permanente et gratuite.

Section 2 : Directeur général

Article R4312-16

Dans le cadre des missions définies à l'article L. 4312-3, le directeur général :

- 1° Exerce la direction générale de l'établissement et est, à ce titre, responsable de la bonne marche de l'établissement et de sa bonne gestion économique et financière ;
- 2° Conclut tout marché ou accord-cadre dont le montant est inférieur à un seuil fixé par le conseil

d'administration ;

3° Signe tous actes et contrats et représente l'établissement dans tous les actes de la vie civile et dans ses rapports avec les tiers ;

4° Représente l'établissement en justice ;

5° Signe les conventions collectives et accords d'établissement ;

6° Nomme et licencie le personnel de droit privé de l'établissement ;

7° Est ordonnateur des dépenses et des recettes et peut désigner des ordonnateurs secondaires parmi les directeurs territoriaux de l'établissement ;

8° Prépare le budget de l'établissement ainsi que les décisions modificatives et veille à leur exécution ;

9° Modifie, en cas d'urgence, les jours et horaires de navigation et rend compte de ses décisions en la matière à la séance du conseil d'administration la plus proche ;

10° Rend compte en conseil d'administration des principales décisions qu'il prend. A ce titre, il lui présente un rapport d'activité de l'établissement.

Article R4312-17

Les directeurs des services territoriaux peuvent, dans les matières où ils ont reçu délégation de pouvoir du directeur général, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3, déléguer leur signature aux personnels de l'établissement qui sont placés sous leur autorité.

Le directeur général peut déléguer sa signature aux personnels de l'établissement qu'il aura désignés.

Section 3 : Contrôle de l'Etat

Article R4312-18

Un commissaire du Gouvernement est nommé par le ministre chargé des transports. Il peut, en cas d'absence ou d'empêchement, se faire représenter aux séances du conseil d'administration.

Le commissaire du Gouvernement peut à tout moment se faire communiquer tous documents, pièces ou archives et procéder ou faire procéder à toutes vérifications.

Section 4 : Commissions territoriales

Article D4312-19

Les commissions territoriales des voies navigables comprennent des élus locaux, des personnalités désignées par les agences de l'eau, des chambres consulaires, des grands ports maritimes, des ports autonomes, des concessionnaires de voies navigables, des professionnels du transport fluvial, des usagers des transports, des autres utilisateurs du domaine confié à l'établissement, des associations de protection de l'environnement ainsi que des représentants des personnels des services territoriaux de Voies navigables de France.

Article D4312-20

Les commissions territoriales des voies navigables sont coprésidées par un président élu par les membres de celles-ci parmi les élus locaux et par le préfet de la région où la commission a son siège, ou par son représentant.

Article D4312-21

Les commissions territoriales des voies navigables assistent le président du conseil d'administration et le directeur général ou son représentant dans l'exercice de leurs missions et donnent leur avis sur toute question qu'ils leur soumettent.

Elles peuvent notamment être consultées sur les péages, droits fixes et redevances domaniales, les priorités d'investissements, les schémas de développement et les conditions d'exploitation du réseau. Elles peuvent, en outre, se saisir de toutes questions relatives à l'exercice des missions de l'établissement public, dans les limites de leur circonscription. Elles se réunissent au moins une fois par an.

Article D4312-22

Le nombre des commissions territoriales des voies navigables, qui ne peut être inférieur à deux, leur composition, le mode de désignation de leurs membres, leur circonscription et leurs règles de fonctionnement sont fixés par le conseil d'administration de l'établissement. Les secrétariats des commissions sont assurés par le représentant du directeur général de l'établissement.

Section 5 : Comité technique unique et comité technique unique de proximité

Sous-section 1 : Comité technique unique

Paragraphe 1 : Compétences et attributions des formations

Article R4312-23

Le comité technique unique institué par le I de l'article L. 4312-3-2 est compétent pour l'examen des questions intéressant les personnels de tout ou partie des directions territoriales de Voies navigables de France et des services du siège de l'établissement.

Il est réuni :

1° Dans sa formation plénière, pour examiner les questions communes à l'ensemble des personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1 ;

2° Dans sa formation restreinte représentant les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, pour examiner les questions intéressant ces seuls personnels ;

3° Dans sa formation restreinte représentant les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, pour examiner les questions intéressant ces seuls personnels.

Article R4312-24

La formation plénière exerce, sous réserve des compétences des formations restreintes mentionnées aux articles R. 4312-25 et R. 4312-26, dans les conditions fixées au 1° de l'article R. 4312-23 :

1° Les compétences d'un comité technique prévues aux articles 34 et 37 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

2° Les attributions d'un comité d'entreprise prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail, à l'exception de celles des troisième et quatrième alinéas de l'article L. 2323-3, de celles des deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2323-4 et de celles des articles L. 2323-8, L. 2323-10, L. 2323-11, L. 2323-20 à L. 2323-26-3, L. 2323-44, L. 2323-45, L. 2323-61, L. 2323-62 à L. 2323-67, L. 2323-78 à L. 2323-82.

Elle reçoit communication et débat d'un bilan social annuel, dont les informations sont adaptées aux personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1.

Article R4312-25

La formation restreinte représentant les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 exerce, dans les conditions fixées au 2° de l'article R. 4312-23, les compétences prévues aux articles 34 et 37 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat.

Cette formation est également compétente en matière d'action sociale.

Ses avis sont communiqués à la formation plénière.

Article R4312-26

La formation restreinte représentant les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 exerce, dans les conditions fixées au 3° de l'article R. 4312-23, les compétences prévues aux articles L. 2323-18, L. 2323-31, L. 2323-49, L. 2323-60 et L. 2323-83 à L. 2323-87 du code du travail.

Sous réserve des compétences de la formation plénière, la formation mentionnée au premier alinéa est également consultée sur les questions et projets relatifs :

1° A la formation, aux modalités particulières d'exécution ou à la rupture du contrat de travail ;

2° A la protection sociale complémentaire prévue à l'article L. 911-2 du code de la sécurité sociale ;

3° Aux salariés protégés au sens du livre IV de la deuxième partie du code du travail.

Ses avis sont communiqués à la formation plénière.

Paragraphe 2 : Composition des formations, élection et mandat des représentants du personnel

Article R4312-27

Le nombre des représentants des personnels siégeant à la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-25 est fixé à dix titulaires et dix suppléants.

Article R4312-28

Le nombre des représentants des personnels siégeant à la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26 est fixé à huit titulaires et huit suppléants.

Article R4312-29

Le nombre des représentants des personnels siégeant à la formation plénière est fixé à douze titulaires et douze suppléants, dont :

1° Dix représentants titulaires et dix représentants suppléants issus de la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-25 ;

2° Deux représentants titulaires et deux représentants suppléants issus de la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26.

Article R4312-30

La date de l'élection des représentants du personnel au sein des formations restreintes mentionnées aux articles R. 4312-25 et R. 4312-26 est celle fixée pour le renouvellement général des instances représentatives du personnel de la fonction publique.

Au moins deux mois avant la date de l'élection, les modalités d'organisation et de déroulement des opérations électorales donnent lieu à concertation avec les organisations syndicales mentionnées à l'article 9 bis de la loi n° 83-364 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et celles mentionnées à l'article L. 2324-4 du code du travail.

Article R4312-31

Les représentants du personnel au sein de la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-25 sont élus au scrutin de liste avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne.

Sont applicables à cette élection les dispositions du I de l'article 18, des articles 19 à 30, 32 et 33 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat.

Les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 constituent un collège électoral unique.

Article R4312-32

Le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 est subdivisé en trois

sous-collèges :

1° Le sous-collège des employés et ouvriers ;

2° Le sous-collège des techniciens et agents de maîtrise ;

3° Le sous-collège des chefs de service, cadres, ingénieurs et assimilés sur le plan de la classification.

Article R4312-33

Les représentants des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 sont élus par sous-collège, au scrutin de liste et à un seul tour avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne. Le quotient électoral est calculé par sous-collège.

Sont applicables à cette élection les dispositions des articles L. 2324-4, L. 2324-14, L. 2324-15, L. 2324-19, L. 2324-20 et R. 2324-18 à R. 2324-20 du code du travail.

Article R4312-34

Sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, les contestations sur la validité des opérations électorales pour chacune des formations restreintes mentionnées aux articles R. 4312-25 et R. 4312-26 sont portées, dans un délai de cinq jours à compter de la proclamation des résultats, devant le directeur général de Voies navigables de France.

Celui-ci se prononce dans un délai de deux jours à compter de la réception de la contestation.

Article R4312-35

Les représentants du personnel issus de la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-25 siègent au sein de la formation plénière.

Article R4312-36

Les représentants du personnel siégeant à la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26 élisent, parmi eux, les représentants du personnel siégeant à la formation plénière.

L'élection a lieu au scrutin de liste et à un seul tour avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne.

Sont applicables à cette élection les dispositions des articles L. 2324-19, L. 2324-20 et R. 2324-18 à R. 2324-20 du code du travail.

Article R4312-37

Les représentants du personnel au sein du comité technique unique sont élus pour une période de quatre ans.

Dans l'intérêt du service, la durée de leur mandat peut être réduite ou prorogée dans la limite de dix-huit mois par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la

fonction publique.

Article R4312-38

Sont applicables aux représentants élus des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 les dispositions des trois premiers alinéas et du 1° de l'article 16 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat.

Article R4312-39

Sont applicables aux représentants élus des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 2324-24 et celles de l'article L. 2324-28 du code du travail.

Paragraphe 3 : Fonctionnement des formations

Article R4312-40

Chaque formation du comité technique unique bénéficie du concours du comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail dans les matières relevant de sa compétence et peut le saisir de toute question y afférant.

Les avis du comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail lui sont transmis.

Article R4312-41

Chaque formation du comité technique unique arrête son règlement intérieur. Celui-ci précise les modalités de son fonctionnement et celles de ses rapports avec les personnels de l'établissement public.

Article R4312-42

I.-Au sein de la formation plénière et de la formation restreinte mentionnée à l'article L. 4312-25, les représentants du personnel désignent, parmi les représentants titulaires, un secrétaire adjoint.

II.-Au sein de la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26, les représentants du personnel désignent, parmi les représentants titulaires, un secrétaire et un trésorier.

Article R4312-43

Chaque formation du comité technique unique se réunit au moins une fois par trimestre sur convocation de son président, à son initiative ou, dans un délai maximum d'un mois, sur demande écrite d'au moins la moitié des représentants titulaires du personnel.

Article R4312-44

L'acte portant convocation d'une formation du comité technique unique fixe l'ordre du jour de la séance. L'ordre du jour de la formation représentant les salariés de droit privé est arrêté conjointement par le président et le secrétaire de la formation. A défaut d'accord entre eux, l'ordre du jour est fixé par le président.

Les questions entrant dans la compétence d'une formation, dont l'examen a été demandé par la moitié des représentants titulaires du personnel, sont inscrites à l'ordre du jour de la séance.

La convocation et l'ordre du jour sont adressés aux membres de la formation au moins huit jours avant la séance. Les documents nécessaires à leur information sont joints à la convocation.

Article R4312-45

Lorsque les circonstances le justifient, une réunion d'une formation du comité technique unique peut être organisée par visioconférence, sous réserve que le recours à cette technique permette, tout au long de la séance, d'assurer que :

1° N'assistent que les personnes habilitées à l'être dans le cadre des dispositions légales et réglementaires en vigueur ;

2° Chaque membre siégeant avec voix délibérative ait la possibilité de participer effectivement aux débats ;

3° Le président soit en mesure d'exercer son pouvoir de police de la séance.

Article R4312-46

Le président d'une formation peut se faire assister de tout membre du personnel de l'établissement exerçant des fonctions de responsabilité dans les domaines de compétence de la formation.

Article R4312-47

A son initiative ou à la demande d'au moins deux représentants du personnel titulaires, le président d'une formation peut faire appel au concours de tout membre du personnel qualifié de l'établissement public ou d'une autre administration afin qu'il soit entendu sur un point inscrit à l'ordre du jour. Cette personne qualifiée ne peut assister, à l'exclusion du vote, qu'à la partie des débats relative à ce même point.

Article R4312-48

Les réunions d'une formation ne sont pas publiques.

Les membres de chaque formation et les personnes participant, à quelque titre que ce soit, aux travaux de celle-ci sont tenus à une obligation de discrétion professionnelle à l'égard des documents ou des informations revêtant un caractère confidentiel dont ils ont eu connaissance à l'occasion de ces travaux.

Article R4312-49

Une formation ne délibère valablement que si la moitié des représentants du personnel ayant voix délibérative sont présents à l'ouverture de la réunion.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, une nouvelle convocation est adressée dans un délai de huit jours calendaires aux membres de la formation qui siège alors valablement sur le même ordre du jour quel que soit le nombre de membres présents. Il ne peut alors être fait application des dispositions de l'article R. 4312-51.

Article R4312-50

Seuls les représentants du personnel titulaires participent au vote. Les représentants du personnel suppléants n'ont voix délibérative qu'en l'absence des titulaires qu'ils remplacent.

Les représentants de l'administration ainsi que les personnes qualifiées ne participent pas au vote.

La formation émet ses avis à la majorité des représentants du personnel titulaires présents ayant voix délibérative. S'il est procédé à un vote, celui-ci a lieu à main levée. Le vote a toutefois lieu à bulletin secret en cas de consultation sur le projet de licenciement d'un salarié protégé pour lequel l'avis est requis en application des dispositions du code du travail. Les abstentions sont admises.

L'avis est favorable ou défavorable lorsque la majorité des membres présents s'est prononcée en ce sens. A défaut de majorité, l'avis est réputé donné ou la proposition formulée.

Article R4312-51

Lorsqu'un projet de texte recueille un vote défavorable unanime, le projet fait l'objet d'un réexamen et une nouvelle délibération est organisée dans un délai qui ne peut être inférieur à huit jours et excéder trente jours. La nouvelle convocation est adressée dans un délai de huit jours aux membres de la formation concernée. Celle-ci siège alors valablement quel que soit le nombre de représentants du personnel présents. Il ne peut être appelé à délibérer une nouvelle fois suivant cette même procédure.

Article R4312-52

Après chaque réunion, il est établi un procès-verbal comprenant le compte rendu des débats et le détail des votes. Ce document est signé par le président et le secrétaire ou le secrétaire adjoint puis transmis, dans le délai d'un mois, aux membres de la formation. Il est soumis à l'approbation des membres de la formation lors de la séance suivante.

Le président fait connaître, lors de cette même séance, les suites données aux propositions et avis des représentants du personnel. Ces déclarations sont consignées dans le procès-verbal.

Dans un délai d'un mois à compter de leur approbation, les procès-verbaux sont portés, par tout moyen approprié, à la connaissance des personnels concernés de l'établissement public.

Article R4312-53

Toute formation du comité technique unique peut créer, dans les conditions prévues à l'article L. 2325-22 du code du travail, des commissions pour l'examen de questions particulières.

Toutefois, seules les formations restreintes mentionnées aux articles R. 4312-25 et R. 4312-26 sont compétentes pour constituer la commission de la formation prévue par l'article L. 2325-26 du code du travail et la commission de l'égalité professionnelle prévue par l'article L. 2325-34 de ce même code.

En outre, la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26 est seule compétente pour constituer la commission d'information et d'aide au logement prévue par les articles L. 2325-27 à L. 2325-33 du code du travail.

Les dispositions des articles L. 2325-23 à L. 2325-25 du code du travail ne sont pas applicables aux formations du comité technique unique.

Article R4312-54

Seule la formation plénière du comité technique unique peut bénéficier du concours de l'expert technique mentionné aux articles L. 2325-38 à L. 2325-40 du code du travail.

Seule la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26 peut bénéficier du concours des experts mentionnés à l'article L. 2325-41 du code du travail.

Les dispositions des articles L. 2325-13 et L. 2325-35 à L. 2325-37 du code du travail ne sont pas applicables aux formations du comité technique unique.

Article R4312-55

Sur simple présentation de leur convocation à une séance d'une formation du comité technique unique, une autorisation d'absence est accordée aux représentants du personnel, titulaires et suppléants, ainsi qu'aux autres personnes appelées à participer aux réunions de ladite formation. La durée de cette autorisation d'absence est calculée en tenant compte des délais de route et de la durée prévisible de la réunion.

Pour les représentants du personnel siégeant à la formation plénière et à la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-25, cette autorisation d'absence est augmentée d'un temps égal à cette durée afin de mettre les intéressés en mesure d'assurer la préparation et le compte rendu des travaux de la formation.

Les représentants du personnel, titulaires et suppléants, au comité technique unique et les autres personnes ne perçoivent aucune indemnité du fait de leurs fonctions. Leurs éventuels frais de déplacement et de séjour sont pris en charge dans les conditions fixées par les textes en vigueur applicables au personnel concerné.

Article R4312-56

Les représentants du personnel siégeant à la formation restreinte mentionnée à l'article R. 4312-26 bénéficient des heures de délégation prévues aux articles L. 2325-6 à L. 2325-9 du code du travail.

Les représentants des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 bénéficient de la formation prévue à l'article L. 2325-44 du code du travail.

Sous-section 2 : Comités techniques uniques de proximité

Paragraphe 1 : Compétences et attributions

Article R4312-57

Outre les comités techniques uniques de proximité institués auprès de chaque directeur territorial, un comité technique unique de proximité placé auprès du directeur général de Voies navigables de France est compétent pour les services du siège de Voies navigables de France.

Chaque comité technique unique de proximité est compétent pour l'ensemble des personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1 relevant de son ressort.

Article R4312-58

Les comités techniques uniques de proximité sont consultés sur les questions et projets relevant de leur ressort et relatifs à :

- 1° L'organisation et au fonctionnement des services ;
- 2° L'emploi et les effectifs ;
- 3° La durée et à l'aménagement du temps de travail ;
- 4° La formation professionnelle ;
- 5° L'insertion professionnelle ;
- 6° L'égalité professionnelle, la parité et la lutte contre toutes les discriminations.

En outre, les incidences sur la gestion des emplois des principales décisions à caractère budgétaire font l'objet d'une information.

Article R4312-59

Dans le ressort de chaque comité technique unique de proximité, il est établi annuellement un bilan social dont les informations sont adaptées aux différentes catégories de personnels mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1.

Chaque comité technique unique de proximité reçoit communication et débat du bilan social qui le concerne.

Paragraphe 2 : Composition, élection et mandat des représentants du personnel

Article R4312-60

Le comité technique unique de proximité d'une direction territoriale est composé du directeur territorial ou son représentant, qui le préside, et des représentants élus du personnel de la direction territoriale concernée.

Le comité technique unique de proximité des services du siège est composé du directeur général de Voies navigables de France ou son représentant, qui le préside, et des représentants élus du personnel des services du siège.

Article R4312-61

Au comité technique unique de proximité d'une direction territoriale, le nombre des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1 est fixé à dix titulaires et dix suppléants.

Au comité technique unique de proximité des services du siège, le nombre des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1 est fixé à huit titulaires et huit suppléants.

Article R4312-62

La date des élections aux comités techniques uniques de proximité est celle fixée pour le renouvellement général des instances représentatives du personnel dans la fonction publique.

Sont applicables à cette élection les dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 4312-30.

Article R4312-63

Les représentants du personnel au comité technique unique de proximité sont élus au scrutin de liste avec représentation proportionnelle à la plus forte moyenne.

Dans chaque direction territoriale et dans les services du siège, les personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1 constituent un collège électoral unique.

Les organisations syndicales mentionnées à l'article 9 bis de la loi du 13 juillet 1983 susvisée et celles mentionnées à l'article L. 2324-4 du code du travail peuvent présenter des candidatures.

Sont applicables à l'élection :

1° Les dispositions des articles 19,21 à 30,32 et 33 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

2° Pour les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, les dispositions des articles 18 et 20 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

3° Pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1, les dispositions des articles L. 2324-14 et L. 2324-15 du code du travail.

Article R4312-64

Les dispositions de l'article R. 4312-37 sont applicables au mandat des représentants du personnel au comité technique unique de proximité.

Article R4312-65

I.-Sont applicables aux représentants élus des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 les dispositions des trois premiers alinéas et du 1° de l'article 16 du décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat.

II.-Sont applicables aux représentants élus des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 2324-24 et celles de l'article L. 2324-28 du code du travail.

Article R4312-66

Le fonctionnement du comité technique unique de proximité est régi par les dispositions de l'article R. 4312-41, celles du I de l'article R. 4312-42, celles de l'article R. 4312-43, celles de la première phrase du premier alinéa et celles des deuxième et troisième alinéas de l'article R. 4312-44, celles des articles R. 4312-45 à R. 4312-52 et celles de l'article R. 4312-55.

Le comité technique unique de proximité bénéficie du concours du comité local d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail dans les matières relevant de sa compétence et peut le saisir de toute question y afférant.

Les avis du comité local d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail lui sont transmis.

Section 6 : Délégués du personnel et représentation syndicale

Article R4312-67

Les délégués du personnel représentent les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 et exercent, au seul bénéfice de ceux-ci, les attributions fixées par les articles L. 2313-1 et suivants du code du travail.

Article R4312-68

Pour les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales qui satisfont aux conditions de l'article 9 bis de la loi n° 83-364 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, et qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections de la formation représentant les agents de droit public au comité technique unique.

Article R4312-69

Lorsqu'une liste commune est établie par des organisations syndicales, la répartition entre elles des suffrages exprimés se fait sur la base indiquée par celles-ci lors du dépôt de leur liste. A défaut d'indication, la répartition des suffrages se fait à part égale entre les organisations concernées.

Ces dispositions sont applicables au collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° et à celui des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1.

Article R4312-70

Pour la négociation des accords mentionnés au V de l'article L. 4312-3-2, la délégation de chacune des organisations représentatives parties à la négociation comprend, selon les personnels concernés par la négociation :

1° Au moins deux délégués syndicaux des personnels mentionnés du 1° au 3° de l'article L. 4312-3-1 ;

2° Le délégué syndical des personnels mentionnés au 4° du même article.

Lorsque la négociation concerne l'ensemble des personnels, tous les délégués syndicaux peuvent être appelés à négocier. Dans ce cas, l'accord prévu à l'article 8 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et l'accord collectif prévu aux articles L. 2211-1 et suivants du code du travail sont distincts et respectent les règles qui leur sont propres.

Chapitre III : Gestion financière, comptable et domaniale

Section 1 : Gestion financière et comptable

Article R4313-1

Sous réserve des modalités particulières de la présente section, l'établissement public est soumis aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Un règlement financier définit les modalités pratiques des dispositions financières et comptables applicables à l'établissement.

Article R4313-2

Le compte financier de l'établissement comprend les comptes sociaux et les comptes consolidés. Ils sont préparés par l'agent comptable.

Ils sont, après adoption par le conseil d'administration, transmis avec leurs annexes au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget pour approbation ainsi qu'à la Cour des comptes.

Article R4313-3

L'agent comptable principal, chef des services de la comptabilité, peut, sous sa responsabilité et avec l'agrément du directeur général de l'établissement, déléguer sa signature à un ou plusieurs de ses agents, qu'il constitue ses fondés de pouvoirs par une procuration régulière.

Article R4313-4

Des comptables secondaires peuvent être désignés sur proposition du directeur général, avec l'agrément de l'agent comptable, par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports.

Les comptables secondaires relèvent de la responsabilité et de l'autorité de l'agent comptable principal.

Article R4313-5

L'inventaire des biens meubles et immeubles et la situation des disponibilités sont dressés, à la fin de chaque exercice comptable, par les soins de l'agent comptable ou sous son contrôle.

L'agent comptable établit ou fait établir l'inventaire des biens immeubles privés acquis au titre de la gestion du domaine confié à l'établissement ainsi que des biens meubles et immeubles confiés par l'Etat en vue de pourvoir aux missions d'administration du domaine public fluvial qui lui est confié.

Article R4313-6

La garde et le maniement des fonds et valeurs de Voies navigables de France incombent à l'agent comptable qui assure la gestion de la trésorerie et du portefeuille sous l'autorité du conseil d'administration et du directeur.

Les fonds disponibles sont déposés au Trésor public.

Un compte peut également être ouvert à la Banque de France, au nom de l'agent comptable, pour permettre l'exécution des opérations en devises.

Les comptes de disponibilités fonctionnent sous la seule signature de l'agent comptable.

Article R4313-7

Avec l'accord du ministre chargé du budget, le directeur général peut autoriser l'agent comptable à payer, sans son intervention préalable et dans la limite des crédits approuvés, certaines menues dépenses.

Ces dépenses sont payées, soit directement par l'agent comptable, soit sous sa responsabilité, par certains agents de Voies navigables de France désignés, avec son accord, par le directeur général.

L'agent comptable est tenu de justifier, chaque mois, des dépenses effectuées. Au vu des justifications produites, le directeur général émet un titre de régularisation au nom de l'agent comptable.

Article R4313-8

Les pièces justificatives de recettes et de dépenses sont conservées dans les archives de l'agent comptable pendant six ans à partir de la date de clôture de l'exercice au cours duquel elles ont été établies.

Article R4313-9

Dans ses relations avec ses usagers et les occupants du domaine public fluvial, Voies navigables de France peut recourir à la facturation.

Article R4313-10

Des régies d'avances ou des régies de recettes peuvent être instituées par le directeur général après avis de l'agent comptable, dans les conditions prévues par le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics.

Article R4313-11

Des avances peuvent être consenties, dans les conditions fixées par le conseil d'administration avec l'accord du contrôleur budgétaire, aux personnels de Voies navigables de France ainsi qu'aux personnes, sociétés ou organismes mandatés par l'établissement pour opérer pour son compte, aux entrepreneurs et aux fournisseurs.

Le mode de justification de ces avances est déterminé par le règlement financier.

Article R4313-12

Un règlement adopté par le conseil d'administration sur proposition du directeur général fixe les modalités de constitution et de fonctionnement d'une commission consultative des marchés.

Le règlement est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget. L'approbation est réputée acquise, à défaut d'opposition de leur part, dans un délai de deux mois à compter de la date de leur saisine.

Section 2 : Gestion domaniale

Article R4313-13

Sur le domaine qui lui est confié et pour l'exercice de ses missions, Voies navigables de France est substitué de plein droit à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci, tels qu'ils résultent des conventions, contrats et concessions qu'il a conclus avec des tiers antérieurement à la création de l'établissement public.

Article R4313-14

Voies navigables de France exerce sur le domaine public qui lui est confié par l'Etat et pour la réalisation des missions définies aux articles L. 4311-1 et L. 4311-2 les pouvoirs d'administration et de gestion.

A ce titre, il lui appartient notamment, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions législatives mentionnées à l'article R. 4311-5, d'autoriser toute occupation et autre utilisation du domaine public fluvial. Il a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues à l'article R. 2122-15 du code général de la propriété des personnes

publiques, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 2122-5 à L. 2122-19 du même code, à l'exception de l'article L. 2122-15.

Il peut procéder à tous travaux sur le domaine qui lui est confié, sous réserve des dispositions de l'article R. 4311-3.

Article R4313-15

Toute concession d'outillage public, d'installation portuaire de plaisance ou autorisation d'outillage privé avec obligation de service public délivrée dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 4313-14 donne lieu à une convention avec cahier des charges passée par Voies navigables de France avec le demandeur.

Article R4313-16

Voies navigables de France est l'autorité gestionnaire, au sens de l'article R. 4400-1, du domaine public fluvial qui lui est confié par l'Etat.

Article R4313-17

Les règles de circulation sur le domaine public et de sécurité de la navigation demeurent fixées par l'Etat.

L'Etat demeure responsable sur le domaine confié à Voies navigables de France des polices de la navigation, des eaux, des installations classées, de l'hydroélectricité, de la pêche, de la chasse et des mines et carrières.

Article R4313-18

Voies navigables de France procède aux acquisitions et prises à bail des biens immobiliers, après avoir consulté le directeur des services fiscaux, dans les conditions prévues par les articles R. 1211-1 à R. 1211-6 et R. 4111-1 à R. 4111-5 du code général de la propriété des personnes publiques.

Les biens immobiliers acquis à l'amiable ou par voie d'expropriation par l'établissement public, à l'exception de ceux qui le sont en réemploi du produit de la vente d'un bien propre, sont acquis au nom de l'Etat et réputés être immédiatement confiés par celui-ci à l'établissement public.

Voies navigables de France communique aux ministres chargés des transports et du domaine, avant le 1er mars de chaque année, l'état des biens immobiliers acquis l'année précédente.

Article R4313-19

Les immeubles confiés à l'établissement public ne peuvent faire l'objet d'un déclassement, d'un changement d'affectation, d'un transfert de gestion ou d'une aliénation que dans les conditions et suivant les procédures applicables aux biens de l'Etat.

Chapitre IV : Domaine confié à Voies navigables de France

Article D4314-1

Le domaine confié à Voies navigables de France en application de l'article L. 4314-1 est le domaine public fluvial de l'Etat tel qu'il est défini aux articles L. 2111-7, L. 2111-10 et L. 2111-11 du code général de la propriété des personnes publiques, à l'exclusion :

1° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau domaniaux ayant fait l'objet d'un décret de radiation ;

2° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau non reliés au réseau principal des voies navigables dont la liste est fixée à l'article D. 4314-3 ;

3° Des cours d'eau, lacs, canaux, plans d'eau et ports intérieurs faisant l'objet d'une expérimentation de transfert de propriété conformément à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques ;

4° Du domaine public fluvial dont la gestion est confiée aux ports autonomes fluviaux, tel qu'il est défini par les dispositions législatives et réglementaires qui leur sont propres ;

5° Du domaine public fluvial inclus dans la circonscription des grands ports maritimes, telle qu'elle est définie conformément à l'article L. 5312-5, ainsi que du domaine public fluvial dont la gestion leur est confiée au titre des services annexes, dans les conditions prévues à l'article R. 111-13 du code des ports maritimes ;

6° Des emprises des ports maritimes implantés sur le domaine public fluvial.

Les chenaux de navigation restent confiés à l'établissement en cas de transfert de propriété ou d'une expérimentation de transfert de propriété d'un port intérieur en application des articles L. 3113-1 et L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

L'étendue de ce domaine peut être modifiée par le déclassement ou la remise à une autre personne publique d'un élément de celui-ci.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du domaine énumère les éléments du domaine public confié à Voies navigables de France.

Article D4314-2

Outre le domaine déterminé à l'article D. 4314-1, l'Etat confie à Voies navigables de France les biens immeubles nécessaires à l'exercice de ses missions.

Des conventions conclues dans les conditions prévues aux articles R. 2313-1 à R. 2313-6 et R. 4121-2 du code général de la propriété des personnes publiques fixent la liste des immeubles mentionnés au présent article et en déterminent les conditions d'utilisation.

Article D4314-3

La liste des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau appartenant au domaine public fluvial de l'Etat, qui ne sont pas confiés à Voies navigables de France en application du 2° de l'article D. 4314-1, est fixée par département ainsi qu'il suit :

1° Ain :

La Chalaronne ;
2° Charente-Maritime :
La Charente, entre le pont de Tonny et l'océan ;
La Seudre ;
Le canal maritime de Marans au Brault ;
La Sèvre niortaise, de l'embouchure du Mignon à Croix des Maries, puis d'Entonne au Petit Brault ;
Le Mignon, de l'écluse de Chaban à l'embouchure dans la Sèvre niortaise ;
3° Côtes-d'Armor :
Le Trieux ;
Le Jaudy ;
Le Guer ;
Le Gouët ;
4° Deux-Sèvres :
Le Mignon, du port de Mauzé jusqu'à l'écluse de Chaban ;
La Sèvre niortaise, du port de Niort jusqu'au PK 8,415 ;
5° Eure :
La Risle ;
6° Finistère :
Le Dourduff ;
L'Elorn ;
Le Goyen ;
L'Aber-Wrach ;
La rivière de Morlaix ;
L'Odet ;
La Pensé ;
La rivière de Pont-l'Abbé ;
La Laita ;
L'Aven ;
La Douffine ou rivière du Pont-de-Buiz ;
7° Haute-Garonne :
La Garonne, de Portet-sur-Garonne (embouchure de l'Ariège) jusqu'à Crespis ;
8° Gironde :
La Leyre, du pont de chemin de fer Bordeaux-Bayonne à Lamothe jusqu'à son embouchure dans le bassin d'Arcachon ;
9° Landes :
Les gaves réunis, de Peyrehorade jusqu'au Bec-du-Gave ;
L'Adour (voir à Pyrénées-Atlantiques) ;
10° Loiret :
Le canal d'Orléans, de l'écluse de Combleux jusqu'à sa confluence avec la Loire ;
Le canal d'Orléans, de l'écluse de la Folie jusqu'à sa confluence avec les canaux de Briare et du Loing ;
11° Manche :
Le canal de jonction entre la Taute et Carentan ;
12° Morbihan :
Le Scorff ;
La rivière d'Auray ;

La rivière de Vannes ;
Le Bono ;
13° Nièvre :
Le lac des Settons ;
14° Pyrénées-Atlantiques :
L'Adour, de sa jonction avec les gaves réunis (PK 101) jusqu'à son embouchure dans la mer. Cette section de l'Adour sert à plusieurs reprises de limite départementale avec les Landes ;
La Bidouze, de la confluence du Lihoury à son confluent avec l'Adour ;
Le Lihoury, du pont de la RN 636 (PK 0,9) au confluent avec la Bidouze ;
L'Aran, depuis le port de l'Arroque jusqu'à son confluent avec l'Adour ;
L'Ardanavy, depuis le pont de fer (PK 2,650) jusqu'à son confluent avec l'Adour ;
La Nive, depuis le barrage d'Haïtze (port de Compaïto, PK 45) jusqu'à son confluent avec l'Adour ;
La Nivelles ;
La Bidassoa ;
15° Savoie :
Le lac du Bourget ;
Le canal de Savières ;
La Leysse, entre Nant-Varron et l'embouchure dans le lac du Bourget ;
16° Haute-Savoie :
Le lac Léman ;
Le lac d'Annecy ;
Le Thiou, du lac d'Annecy jusqu'au barrage de l'usine Sainte-Claire ;
Le Vassé, du lac d'Annecy jusqu'au pont de la République. (Le Thiou et le Vassé sont des émissaires du lac d'Annecy qui servent de ports) ;
17° Seine-Maritime :
Le canal d'Eu au Tréport ;
18° Somme :
La Petite-Avre, depuis le pont Mathieu jusqu'à son embouchure dans le bras dérivé de la rivière Somme (canal maritime) ;
19° Vendée :
La Jeune-Autise ;
Le canal de la Vieille-Autise ;
La Sèvre niortaise, d'Irleau jusqu'au Mazeau, puis de Damvix à l'écluse de Bazoin, puis de Croix des Maries à l'embouchure de la Vendée, puis la partie comprenant les 7 kilomètres jusqu'à son embouchure dans l'océan.

Chapitre V : Patrimoine

Chapitre VI : Ressources de Voies navigables de France

Section 1 : Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article R4316-1

La taxe annuelle mentionnée à l'article L. 4316-3 est due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau ou autres ouvrages et détenteurs à ce titre d'une autorisation d'occupation du domaine délivrée avant le 1er janvier de l'année au titre de laquelle est perçue la taxe, quelle que soit l'autorité qui a délivré l'autorisation.

Les redevables adressent au comptable de Voies navigables de France leur déclaration accompagnée du paiement de la taxe avant le 1er mai de l'année au titre de laquelle cette taxe est due.

Toutefois, la taxe peut donner lieu, à partir de la deuxième année d'assujettissement, au versement d'acomptes avant le 1er février et avant le 1er mai de l'année au titre de laquelle elle est due, le solde étant acquitté avant le 1er août de la même année. Le premier acompte est égal au tiers de la taxe versée au titre de l'année précédente. Le deuxième acompte est égal à la moitié de la différence entre le montant de la taxe due, tel qu'il ressort de la déclaration effectuée au titre de l'année en cours, et le premier acompte versé.

Article R4316-2

Pour les ouvrages autres que les ouvrages liés à un usage agricole, le taux de base mentionné au 1° de l'article L. 4316-4 est fixé à :

1° 1,15 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de moins de 2 000 habitants ;

2° 11,20 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de 2 000 habitants et de moins de 100 000 habitants ;

3° 22,50 € par mètre carré pour une emprise située dans une commune de 100 000 habitants et plus.

Pour les ouvrages liés à un usage agricole, ce taux de base est celui fixé au 1° ci-dessus, quelle que soit la commune d'implantation de l'ouvrage.

Pour l'ensemble des usages, ce taux est réduit de 50 % pour la fraction de la superficie de l'emprise au sol des ouvrages comprise entre 10 000 et 20 000 mètres carrés et de 85 % pour la fraction de la superficie de l'emprise supérieure à 20 000 mètres carrés.

Le nombre d'habitants de chaque commune est déterminé par le dernier recensement disponible de l'Institut national de la statistique et des études économiques. La population de référence est la population avec doubles comptes.

Article R4316-3

Pour les ouvrages autres que les ouvrages hydroélectriques autorisés par le code de l'énergie, le taux de base mentionné au 2° de l'article L. 4316-4 est fixé à 5,7 € par millier de mètre cube prélevable ou rejetable.

Le volume prélevable est le volume maximal annuel prélevable de l'ouvrage, tel qu'il résulte de la capacité physique de celui-ci. Le volume rejetable est le volume maximal annuel rejetable par l'ouvrage, tel qu'il résulte de la capacité physique de rejet de l'ouvrage et des quantités susceptibles de transiter par celui-ci.

Les coefficients d'abattement appliqués à cet élément de la taxe prévus au 2° de l'article L. 4316-4 sont de 94 % pour les usages agricoles et de 10 % pour les usages industriels.

La superficie d'emprise et les volumes définis ci-dessus sont mentionnés dans les actes autorisant

l'occupation du domaine confié à l'établissement public postérieurs au 22 août 1991.

Article R4316-4

Pour les ouvrages hydroélectriques autorisés par le code de l'énergie, le taux de base mentionné au 2° de l'article L. 4316-5 est fixé à 8,67 €.

Le coefficient d'abattement appliqué à ce deuxième élément de la taxe est celui applicable aux usages industriels, tel qu'il est défini à l'article R. 4316-3.

La superficie d'emprise au sol des ouvrages correspondants et la puissance maximale brute autorisée de la chute sont mentionnés dans les actes autorisant l'occupation du domaine confié à l'établissement public.

Article R4316-5

Lorsqu'un titulaire pour un même usage de l'eau utilise une installation comprenant, à proximité et dans le même bief, soit un ouvrage mixte de prise et de rejet d'eau, soit un ensemble d'ouvrages assurant une fonction de prise et de rejet d'eau, il est assujéti à une taxe unique pour l'installation de prise et de rejet d'eau. Dans ce cas :

Pour le calcul du premier élément de la taxe, la superficie à prendre en compte est la somme des superficies d'emprise des ouvrages de l'installation ;

Pour le calcul du second élément de la taxe, le volume retenu est le plus grand des deux volumes suivants : volume maximal prélevable ou volume maximal rejetable.

Article R4316-6

Le paiement de la taxe prévue à l'article L. 4316-3 tient lieu de redevance pour occupation du domaine par les ouvrages de prise ou de rejet d'eau.

Article R4316-7

La contre-valeur de la taxe due à Voies navigables de France par les titulaires d'ouvrages mentionnée à l'article L. 4316-3 peut, sur décision de la collectivité publique ou de l'établissement public compétent, être répercutée en tout ou partie sur chaque usager des services publics de distribution d'eau et d'assainissement, sous la forme d'un supplément au prix du mètre cube d'eau.

Article R4316-8

Le montant du supplément mentionné à l'article R. 4316-7 est déterminé, pour une année donnée, en divisant le montant de la taxe due par le titulaire d'ouvrages pour cette même année majoré du moins-perçu ou minoré du trop-perçu de l'année précédente, selon le cas, par le volume d'eau total facturé aux usagers au cours de l'année précédente ; le montant ainsi obtenu est arrondi au centime ou au demi-centime le plus proche.

Le moins-perçu ou le trop-perçu est égal à l'insuffisance ou à l'excédent du montant mis à la charge de l'ensemble des usagers qui résulte de ce que le supplément est déterminé en fonction du volume

d'eau facturé l'année précédente.

Le montant mis à la charge de chaque usager est obtenu en multipliant le supplément au prix du mètre cube d'eau par le volume d'eau consommé. Il est individualisé dans la facture adressée à l'usager.

Article R4316-9

Lorsqu'un titulaire d'ouvrages répercute la taxe sur une personne publique ou privée qui gère un service public de distribution d'eau ou d'assainissement, cette dernière peut répercuter à son tour le montant qu'elle acquitte au titulaire d'ouvrages sur l'usager final du service, selon les modalités prévues aux articles R. 4316-7 et R. 4316-8.

Sous-section 2 : Contrôle

Article R4316-10

Les agents chargés de contrôler l'acquittement de la taxe instituée au profit de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4316-10 sont commissionnés et assermentés dans les conditions définies aux articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

Section 2 : Redevances domaniales et autres produits

Article R4316-11

Voies navigables de France fixe, conformément aux dispositions de l'article L. 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques, le montant des redevances, prévues au 2° de l'article L. 4316-1, dues à raison de toute emprise ou de tout autre usage que ceux mentionnés aux articles R. 4316-1 à R. 4316-5, y compris le prélèvement de matériaux.

Il perçoit à son profit les redevances dues pour l'utilisation du domaine non concédé.

Article R4316-12

Les frais exceptionnels d'entretien ou de restauration des voies navigables entraînés par certaines utilisations du domaine, telles que le rejet dans ces voies de quantités importantes de sédiments, peuvent donner lieu au versement de participations proportionnées au montant de ces frais. Ces participations sont dues par l'utilisateur du domaine et versées par lui à Voies navigables de France. A défaut d'accord amiable, leur montant est fixé par le conseil d'administration de l'établissement public.

Article R4316-13

Sur le domaine qui est confié à Voies navigables de France, le droit de pêche et le droit de chasse sont exploités par l'Etat dans les conditions habituelles.

L'Etat reverse à l'établissement public les produits du droit de pêche et du droit de chasse.

Article R4316-14

L'établissement public reverse aux concessionnaires, s'il y a lieu, la participation prévue à l'article R. 4316-12 et les produits du droit de pêche et du droit de chasse.

TITRE II : LES PORTS FLUVIAUX

Chapitre Ier : Organisation

Section 1 : Voies ferrées des ports fluviaux

Article D4321-1

Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux mentionnées aux articles L. 4321-1 et L. 4321-2 sont fixées aux articles R. 411-1 à R. 411-10 du code des ports maritimes.

Section 2 : Police

Article D4321-2

Pour des raisons de sécurité publique ou de bonne exploitation, des parties d'un port fluvial peuvent être encloses dans les conditions définies à la présente section.

Ne pourront être clos que des terrains dépendant uniquement du domaine fluvial, à l'exclusion des voies publiques terrestres classées dans la voirie nationale, départementale ou communale.

Article D4321-3

Il est statué, tant sur l'établissement des clôtures que sur les mesures spéciales de police concernant les surfaces encloses, après avis :

1° De la chambre de commerce et d'industrie de la circonscription du lieu ;

2° Du conseil municipal de la commune.

Chaque organisme rend son avis dans un délai d'un mois suivant sa saisine. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.

Article D4321-4

Le projet de clôture est approuvé par le conseil d'administration du port pour les ports autonomes, le préfet pour les autres ports relevant de la compétence de l'Etat, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent pour les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Le projet de clôture comprend tous les éléments explicatifs nécessaires pour déterminer complètement le tracé et les dispositions de ces clôtures, les emplacements et les dimensions des portes.

Article D4321-5

L'accès des surfaces encloses est réservé, pendant les heures d'ouverture des portes, aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation du port ainsi qu'aux personnes munies d'une autorisation spéciale et temporaire délivrée par le directeur du port.

Les fonctionnaires et agents des services publics ont toujours accès aux surfaces encloses pour les besoins de leurs services.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à ce que le préfet prenne, lorsque les circonstances l'exigent, toutes mesures nécessaires à la défense de l'ordre public et à la sûreté de l'Etat ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire.

Article D4321-6

Sous les réserves mentionnées à l'article D. 4321-5, des arrêtés fixent dans chaque cas :

- 1° Les heures d'ouverture et de fermeture des portes ;
- 2° Les catégories de personnes auxquelles l'accès à l'intérieur de l'enceinte est permis ou interdit soit constamment, soit pendant certaines périodes ;
- 3° Les mesures spéciales de police concernant les surfaces encloses.

Les arrêtés sont pris par le préfet pour les ports relevant de la compétence de l'Etat, après avis du conseil d'administration du port autonome lorsqu'il s'agit d'un port autonome, ou par l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent pour les ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Article D4321-7

Sans préjudice de leur publication et affichage réglementaires, les arrêtés mentionnés à l'article D. 4321-6 sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière apparente aux endroits fixés par le directeur du port.

La charge de l'apposition de ces affiches, la responsabilité de leur conservation et l'obligation de les remplacer toutes les fois qu'il y a lieu incombent à celui qui a établi les clôtures.

Article D4321-8

Les agents que des collectivités ou des particuliers emploient pour le gardiennage des portes ou la surveillance des surfaces encloses peuvent être commissionnés et assermentés devant le tribunal d'instance, dans les conditions prévues pour les gardes particuliers par le code de procédure pénale. Ils portent des signes distinctifs de leurs fonctions.

Chapitre II : Port autonome de Paris

Section 1 : Nature et attributions

Article R4322-1

Port autonome de Paris est un établissement public de l'Etat placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Article D4322-2

La procédure de l'enquête préalable à la délimitation de la circonscription du port mentionnée à l'article L. 4322-2 est engagée par le ministre chargé des transports.

Le dossier d'enquête préalable à la délimitation de cette circonscription est établi par le préfet de la région Ile-de-France sur proposition du directeur général du port autonome.

Ce dossier comporte :

1° Une notice relative aux limites de la circonscription du port ;

2° Un plan au 1/100 000 de ces limites ;

3° La liste des collectivités publiques, des services publics, des établissements publics et des organisations d'usagers régulièrement constituées dont la consultation doit être effectuée au cours de l'enquête.

Article D4322-3

Le préfet de la région Ile-de-France soumet sans délai à l'approbation du ministre chargé des transports le dossier constitué conformément à l'article D. 4322-2 accompagné d'un rapport justificatif.

Le ministre chargé des transports invite le préfet de la région Ile-de-France à procéder à l'enquête.

Le délai imparti aux organismes mentionnés au 3° de l'article D. 4322-2 consultés au cours de l'enquête pour faire connaître leur avis est de deux mois. Passé ce délai, les avis non fournis sont réputés favorables.

Le préfet de la région Ile-de-France adresse au ministre chargé des transports, dans le délai maximum d'un mois après clôture de l'enquête, son rapport avec le dossier de l'enquête.

Article D4322-4

L'enquête prévue à l'article L. 4322-3 est effectuée dans les formes indiquées aux articles D. 4322-1

à D. 4322-3, le dossier d'enquête étant limité à l'objet de la substitution de Port autonome de Paris à des collectivités publiques ou établissements publics concessionnaires d'outillage portuaire.

Article R4322-5

Le ministre chargé des transports peut, après avis du conseil d'administration, confier par arrêté à Port autonome de Paris la gestion de services dépendant de son département et dont il définit la consistance. Ces services constituent des services annexes de Port autonome de Paris.

Pour cette gestion, le directeur général relève directement de l'autorité du ministre chargé des transports et le personnel de Port autonome de Paris agit pour le compte de l'Etat.

Article R4322-6

En vue d'assurer l'unité de gestion des activités portuaires de l'agglomération parisienne, les collectivités territoriales propriétaires des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq et de leurs dépendances fonctionnelles et portuaires peuvent confier tout ou partie de la gestion de ces biens à Port autonome de Paris par voie de conventions approuvées par le ministre de l'intérieur et par le ministre chargé des transports.

Section 2 : Organisation administrative

Sous-section 1 : Conseil d'administration

Paragraphe 1 : Organisation

Article R4322-7

Le conseil d'administration comprend trente-deux membres :

- 1° Seize membres désignés ou élus dans les conditions mentionnées à l'article R. 4322-8 ;
- 2° Seize membres nommés par décret sur le rapport du ministre chargé des transports.

Article R4322-8

Les seize membres mentionnés au 1° de l'article R. 4322-7 sont :

- 1° Un membre désigné par le conseil régional d'Ile-de-France ;
- 2° Deux membres désignés par le conseil de Paris, un au titre de la commune et un au titre du département ;
- 3° Sept membres désignés respectivement par chacun des conseils généraux des départements de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;

4° Un membre désigné par le conseil municipal de la commune siège de la plus importante zone portuaire de l'établissement ;

5° Un membre désigné par la chambre régionale de commerce et d'industrie Paris-Ile-de-France ;

6° Quatre représentants des salariés, dont un représentant des cadres, élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public.

Article R4322-9

Les seize membres mentionnés au 2° de l'article R. 4322-7 sont :

1° Un membre du Conseil d'Etat nommé sur proposition de son vice-président ;

2° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget ;

3° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé des transports ;

4° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'industrie ;

5° Un membre nommé sur proposition du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ;

6° Un membre nommé sur proposition du ministre de l'intérieur ;

7° Dix personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les domaines relatifs aux ports, à la navigation, aux transports, à l'économie régionale et à l'économie générale, dont deux proposées par la chambre régionale de commerce et d'industrie Paris-Ile-de-France.

Article R4322-10

Le préfet de la région Ile-de-France est consulté par le ministre chargé des transports avant la désignation des personnalités nommées par décret qui exercent leur activité principale dans le cadre local, départemental ou régional.

En cas de silence gardé pendant quinze jours, l'avis est réputé donné.

Article R4322-11

Les usagers qui peuvent être nommés au conseil d'administration du port en application du 7° de l'article R. 4322-9 doivent appartenir à l'une des catégories suivantes :

1° Principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port ;

2° Entreprises de navigation ;

3° Entreprises de transports terrestres ;

4° Entreprises de manutention, d'entrepôt, de transit.

Article R4322-12

Les membres du conseil d'administration, autres que ceux désignés par le conseil régional, le conseil de Paris et les conseils généraux, sont nommés, désignés ou élus pour cinq ans.

Les mandats des membres désignés par le conseil régional, le conseil de Paris et les conseils généraux prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

Article R4322-13

Les mandats des membres du conseil d'administration peuvent être renouvelés. Lorsque les circonstances l'exigent, ces mandats peuvent, en outre, être prorogés pour une durée n'excédant pas six mois par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R4322-14

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres, autres que les représentants des salariés, qui ont perdu la qualité en vertu de laquelle ils étaient désignés ou nommés. Il est alors pourvu à leur remplacement jusqu'à l'expiration normale de leur mandat.

Article R4322-15

A l'exception des représentants des salariés, qui doivent remplir les conditions prévues par l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française ou ressortissant d'un des Etats membres de l'Union européenne et jouir de leurs droits civiques et politiques.

Article R4322-16

Les dispositions des articles R. 102-4 et R. 102-5 du code des ports maritimes relatives aux obligations déclaratives des membres du conseil de surveillance des grands ports maritimes s'appliquent aux membres du conseil d'administration de Port autonome de Paris.

Article R4322-17

Les vacances de membres du conseil pour décès, démission, expiration du mandat ou pour toute autre cause sont immédiatement portées, par le président du conseil d'administration, à la connaissance du ministre chargé des transports en vue d'assurer leur remplacement pendant le temps restant à courir de leur mandat. Les règles à suivre pour le remplacement des membres des diverses catégories sont celles applicables pour leur nomination. Le ministre chargé des transports notifie au président du conseil d'administration les noms des nouveaux membres.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, le remplacement des administrateurs représentant les salariés est assuré dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Paragraphe 2 : Fonctionnement

Article R4322-18

Dès sa formation ou son renouvellement, le conseil d'administration se réunit sur la convocation et sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France ou de son délégué, cette convocation étant adressée aux membres du conseil d'administration au moins dix jours avant la date prévue.

Article R4322-19

Dès sa première réunion, le conseil d'administration élit son bureau composé d'un président, d'un vice-président et d'un secrétaire choisis parmi les membres du conseil. Il peut également élire un second vice-président.

Article R4322-20

Les candidats aux fonctions de membres du bureau doivent, au moins trois jours ouvrables avant la séance du conseil au cours de laquelle il doit être procédé à l'élection du bureau, se faire connaître auprès du commissaire du Gouvernement et lui transmettre la déclaration mentionnée à l'article R. 4322-16. Faute pour les candidats d'avoir observé ces formalités, leur candidature est irrecevable.

Préalablement au vote, le commissaire du Gouvernement informe le conseil d'administration de ce qu'un candidat, s'il venait à être élu, lui paraîtrait susceptible de s'exposer, dans ses fonctions de membre du bureau, à l'application des dispositions de l'article 432-12 du code pénal.

Article R4322-21

Le président, les deux vice-présidents et le secrétaire du conseil d'administration sont élus pour cinq ans. Les membres sortants du bureau sont rééligibles à celui-ci.

Le conseil d'administration peut adjoindre au secrétaire des secrétaires auxiliaires pris dans le personnel du port autonome qui assistent aux séances sans participer aux délibérations.

Le mandat des membres du bureau expire normalement avec leur mandat de membres du conseil d'administration. Toutefois, le mandat de président du conseil d'administration prend fin au plus tard lorsque son titulaire atteint l'âge de soixante-sept ans.

Article R4322-22

Le conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins quatre fois par an sur convocation de son président.

Le conseil d'administration peut en outre être réuni en séance extraordinaire, sur un ordre du jour déterminé, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du conseil ou à l'initiative du président du conseil d'administration.

Article R4322-23

Les convocations aux séances sont adressées dix jours au moins avant la date de réunion du conseil au préfet de la région Ile-de-France, au commissaire du Gouvernement et du contrôleur budgétaire ; elles sont accompagnées des ordres du jour et des mêmes documents que ceux qui sont transmis aux membres du conseil d'administration.

Le préfet de la région Ile-de-France, le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire peuvent demander au président du conseil d'administration l'inscription à l'ordre du jour des questions sur lesquelles ils estiment nécessaire de provoquer une délibération de cette assemblée.

Article R4322-24

Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à trois jours d'intervalle, et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité des suffrages exprimés. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Article R4322-25

Le vote a lieu au scrutin secret dans le cas de nomination ou d'avis sur une désignation. Dans ces deux cas, si, après deux tours de scrutin, aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et la nomination ou la désignation a lieu à la majorité relative ; à égalité de voix, la nomination ou la désignation est acquise au candidat le plus âgé.

Article R4322-26

Tout membre du conseil d'administration peut, par mandat spécial, déléguer à un autre membre la faculté de voter en son lieu et place sur les questions portées à l'ordre du jour ; un membre ne peut être mandataire que d'un seul de ses collègues.

Article R4322-27

Les dispositions de l'article R. 102-8 du code des ports maritimes relatives aux obligations déontologiques des membres du conseil de surveillance des grands ports maritimes s'appliquent aux membres du conseil d'administration de Port autonome de Paris.

Article R4322-28

Les membres du conseil d'administration ont droit au remboursement des frais occasionnés par leur mandat dans des conditions fixées par décision conjointe du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Chaque représentant des salariés dispose d'un crédit de quinze heures par mois pour l'exercice de son mandat.

Article R4322-29

Le préfet de région Ile-de-France ou son représentant, le commissaire du Gouvernement, le

directeur général, le contrôleur budgétaire et le secrétaire du comité d'entreprise assistent avec voix consultative aux séances du conseil d'administration.

L'agent comptable du port assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration traitant de questions budgétaires et comptables.

Article R4322-30

Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de Port autonome de Paris. A ce titre, il :

- 1° Adopte, au plus tard le 1er novembre de l'année précédant celle pour laquelle il est établi, le budget et ses décisions modificatives, notamment portant sur l'évolution de la dette, les politiques salariales et les effectifs ;
- 2° Adopte le compte financier et l'affectation des résultats aux fins de vérification et de contrôle ;
- 3° Approuve, hormis le cas des marchés passés par les services annexes du port mentionnés à l'article R. 4322-5, les marchés d'un montant supérieur à une valeur qu'il détermine et, pour les marchés d'un montant inférieur à cette valeur, fixe les règles de leur passation par le directeur général dans le respect des dispositions du second alinéa de l'article D. 4322-50 ;
- 4° Fixe les principes techniques et tarifaires d'utilisation des installations gérées par le port dans les conditions de la réglementation en vigueur ;
- 5° Décide de la création de filiales ainsi que des prises, cessions ou extensions de participations financières prévues au dernier alinéa de l'article L. 4322-1, après approbation des ministres chargé des transports, de l'économie et du budget, dans les conditions prévues à l'article R. 4322-47 ;
- 6° Adopte les conditions des emprunts et des prêts ;
- 7° Décide des acquisitions et aliénations de biens immobiliers ainsi que du déclassement de terrain, ouvrage ou bâtiment faisant partie du domaine public de l'établissement ;
- 8° Approuve les transactions prévues aux articles 2044 et suivants du code civil, lorsque leur montant est supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 9° Accorde des cautions, avals et garanties ;
- 10° Décide des opérations d'investissement d'un montant supérieur à un seuil qu'il fixe ;
- 11° Approuve les conventions visées au III de l'article R. 102-8 du code des ports maritimes ;
- 12° Fixe les conditions générales de rémunération des personnels ;
- 13° Fixe les limites d'emploi des fonds excédant les besoins de la trésorerie et le placement des réserves ;
- 14° Définit les règles générales de gestion domaniale ;
- 15° Institue et modifie les droits de port mentionnés à l'article R. 4322-62 ;
- 16° Fixe les conditions dans lesquelles le directeur général peut déléguer sa signature et, en particulier, les modalités de publication des actes de délégation correspondants.

Article R4322-31

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur qui détermine notamment les modalités de publication des décisions de l'établissement public.

Article R4322-32

Le conseil d'administration constitue en son sein un comité d'audit qui l'assiste dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'Etat.

Le conseil d'administration fixe, dans la limite de ses attributions, les affaires qui sont de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, les risques d'engagement hors bilan significatifs, l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

Le président du conseil d'administration ne peut faire partie du comité d'audit.

Le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire assistent avec voix consultative aux séances de ce comité.

Article R4322-33

Le conseil d'administration peut constituer en son sein des comités ou commissions spécialisées. Il détermine la composition de ces comités ou commissions, les catégories d'affaires qui peuvent leur être soumises et toutes les dispositions utiles à leur fonctionnement.

Le préfet de la région Ile-de-France ou son représentant, le commissaire du Gouvernement, le directeur général et le contrôleur budgétaire assistent avec voix consultative aux séances des comités ou commissions créés en application du premier alinéa. L'agent comptable assiste avec voix consultative aux séances traitant de questions budgétaires et comptables.

Ils assistent dans les mêmes conditions aux séances du comité de direction prévu à l'article L. 4322-6.

Article R4322-34

Le conseil d'administration peut déléguer certaines de ses attributions soit au comité de direction, soit au directeur général du port.

Toutefois, ne peuvent pas faire l'objet de la délégation prévue au précédent alinéa les attributions mentionnées du 1° au 11° à l'article R. 4322-30.

La fixation des rémunérations des personnels dont les échelles ne sont pas fixées par le régime général du port ne peut être déléguée qu'au comité de direction.

Article R4322-35

Il est établi un procès-verbal de chaque séance signé par le président et le secrétaire.

Ce procès-verbal est adressé au ministre chargé des transports, au ministre chargé de l'économie, au ministre chargé du budget, aux administrateurs, au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et au préfet de la région Ile-de-France.

Article R4322-36

Les délibérations du conseil d'administration sont transmises au ministre chargé des transports, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget. Elles sont communiquées en même temps, par les soins du président, au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et au

préfet de la région Ile-de-France.

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement deviennent de plein droit exécutoires si le commissaire du Gouvernement n'y fait pas opposition dans les huit jours qui suivent la réunion du conseil d'administration.

Les délibérations portant sur le budget et le compte financier sont exécutoires dans les conditions prévues par le titre II du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Sauf confirmation par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à partir de l'opposition du commissaire du Gouvernement, celle-ci est levée de plein droit.

Article R4322-37

Dans le cadre des missions qui sont définies à l'article L. 4322-5, le président du conseil d'administration prépare le rapport que le conseil d'administration doit présenter chaque année sur la situation du port et l'état des différents services. Le rapport du conseil, accompagné d'un extrait du procès-verbal de la discussion, est adressé avant le 31 mars à chacun des ministres chargé des transports et de l'économie et du budget.

Article R4322-38

En cas d'absence ou pour tout autre empêchement, le président du conseil d'administration est provisoirement remplacé dans la plénitude de ses fonctions par le vice-président et, s'il existe deux vice-présidents, par l'un d'eux dans les conditions définies par le règlement intérieur du conseil prévu à l'article R. 4322-31.

Sous-section 2 : Directeur général

Article R4322-39

Dans le cadre des missions qui lui sont confiées à l'article L. 4322-8, le directeur général :

- 1° Exerce la direction générale de l'établissement et est, à ce titre, responsable de sa bonne marche et de sa bonne gestion économique et financière ;
- 2° Est l'ordonnateur principal des dépenses et des recettes ;
- 3° Nomme, gère, révoque et licencie le personnel du port autonome de Paris, remet à la disposition de leur administration d'origine les fonctionnaires placés dans la position de service détaché et fixe la rémunération du personnel dans les limites arrêtées par le conseil d'administration, sous réserve de l'observation des règles de tutelle et des dispositions mentionnées au troisième alinéa de l'article R. 4322-34;
- 4° Prépare le budget de l'établissement ainsi que les décisions modificatives et veille à leur exécution ;
- 5° Représente l'établissement en justice ;
- 6° Conclut tout marché ou accord-cadre dont le montant est inférieur au seuil fixé par le conseil d'administration ;
- 7° Signe tous actes et contrats et représente l'établissement dans les actes de la vie civile et dans ses

rapports avec les tiers ;

8° Assure la gestion domaniale et arrête les conditions techniques et financières des autorisations d'occupation du domaine public ;

9° Rend compte au président du conseil d'administration des décisions qu'il a prises par délégation de cette assemblée.

Article R4322-40

Le directeur général peut déléguer sa signature aux agents placés sous son autorité dans les limites et selon les conditions fixées par le conseil d'administration.

Article R4322-41

En cas de vacance momentanée du poste de directeur général, d'absence ou d'empêchement du directeur général, ce dernier est remplacé dans ses fonctions par un agent du port désigné à l'avance par le ministre chargé des transports, après avis du conseil d'administration.

Si l'absence du directeur général se prolonge, un directeur général intérimaire peut être désigné par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, soit à l'initiative de ce dernier, après avis du conseil d'administration, soit à l'initiative du conseil d'administration

Article R4322-42

Il ne peut être mis fin aux fonctions du directeur général, autrement que sur sa demande, que par un décret en conseil des ministres, sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration.

Sous-section 3 : Personnel

Article R4322-43

Les fonctionnaires soumis aux dispositions de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique d'Etat et mis à la disposition du port pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de détachement prévue aux articles 45 à 48 de cette loi.

Les fonctionnaires de la ville de Paris et du département de Paris soumis aux dispositions du décret n° 94-415 du 24 mai 1994 portant dispositions statutaires relatives aux personnels des administrations parisiennes peuvent être détachés auprès de Port autonome de Paris.

Section 3 : Gestion financière, comptable et domaniale

Sous-section 1 : Gestion financière et comptable

Article R4322-44

Dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels mentionnés à l'article D. 4322-45, le conseil d'administration statue définitivement dans les conditions fixées à l'article R. 4322-36 sur les mesures concernant l'exploitation du port et fixe notamment les principes techniques et tarifaires d'usage pour les outillages gérés par lui.

Article D4322-45

Le budget est établi pour la période de douze mois commençant le 1er janvier.

La section des opérations en capital doit comporter une annexe faisant apparaître la liste, le coût total et l'échéancier des paiements des opérations nouvelles de toute nature dont l'engagement est proposé au titre de l'exercice concerné.

Un document annexe fait apparaître les prévisions propres à chaque service annexe : il comporte deux sections qui retracent les charges et les produits de chacun des services.

Les frais généraux du port autonome de Paris dont la détermination est nécessaire pour calculer le montant du remboursement par l'Etat au titre du fonctionnement des services annexes et au titre des travaux exécutés pour ces mêmes services font l'objet d'une justification spéciale annexée au budget.

Les opérations en capital peuvent donner lieu à des prévisions d'exécution échelonnées sur plusieurs années.

Article D4322-46

Le budget mentionné à l'article D. 4322-45 est présenté par le directeur au conseil d'administration. Il est soumis à l'approbation du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget au plus tard le 30 novembre précédant l'ouverture de l'exercice.

Article R4322-47

Les créations de filiales, les prises, cessions ou extensions de participations financières prévues au dernier alinéa de l'article L. 4322-1 sont décidées par le conseil d'administration du port autonome et sont soumises à l'approbation préalable du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, lorsque ces participations financières sont d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté conjoint de ces ministres. L'approbation est réputée acquise à défaut d'opposition de l'un d'entre eux notifiée dans un délai de deux mois à compter de la date la plus tardive de réception de la demande par ces derniers.

Article R4322-48

La comptabilité du port autonome est tenue dans les formes prévues au plan comptable général.

Le port autonome est soumis aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, à l'exception des 1° et 2° de

l'article 175, des articles 178 à 185,204 à 208 et 220 à 228.

Article R4322-49

Sauf convention spéciale avec l'Etat, le port ne peut engager des dépenses concernant la gestion des services annexes qui lui sont confiés en application de l'article R. 4322-5 que dans la limite des crédits mis à sa disposition pour l'exercice par le ministre chargé des transports.

L'engagement des dépenses de travaux exécutés au titre des services annexes doit correspondre aux autorisations de programme accordées par le même ministre. Le port doit régler la cadence d'exécution des opérations visées ci-dessus en fonction des crédits de paiement dont il dispose.

Article R4322-50

Les marchés relatifs à des opérations concernant les services annexes sont soumis à la réglementation des marchés de l'Etat.

Les marchés relatifs aux autres opérations sont passés suivant les règles fixées par le conseil d'administration et approuvés par le ministre chargé des transports, le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé du budget. Ces règles s'inspirent des règles applicables aux marchés de l'Etat.

Article R4322-51

Les droits, redevances et taxes perçus au profit de Port autonome de Paris sont recouvrés par l'agent comptable, sous réserve des dispositions particulières relatives au recouvrement des droits de port perçus sur le trafic maritime par application de l'article L. 4323-1.

Article R4322-52

Il peut être institué des régies de recettes et des régies d'avances dans les conditions prévues par le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics.

Sous-section 2 : Gestion domaniale

Article R4322-53

Les remises de biens à Port autonome de Paris en application des articles L. 4322-16 et L. 4322-19 ne modifient pas le statut légal des terrains, ouvrages et matériels en ce qui concerne la police de leur conservation.

Article R4322-54

Port autonome de Paris a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues à l'article R. 2122-15

du code général de la propriété des personnes publiques, les titres d'occupation du domaine public en application des articles L. 2122-5 à L. 2122-19 du même code, à l'exception de l'article L. 2122-15.

Section 4 : Contrôle de l'Etat

Article R4322-55

Sous réserve de l'application des dispositions de l'article R. 4322-47, Port autonome de Paris est soumis de plein droit aux règles de tutelle financière prévues par le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises publiques nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social et au contrôle budgétaire prévu par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Article R4322-56

Un commissaire du Gouvernement est désigné par le ministre chargé des transports. Il contrôle l'ensemble des opérations du conseil d'administration et vérifie le fonctionnement de tous les services.

Le contrôleur budgétaire est désigné par les ministres chargés de l'économie et du budget.

Article R4322-57

Le commissaire du Gouvernement correspond directement pour les besoins du service avec le président du conseil d'administration et avec le directeur général du port.

Il prend connaissance des projets en préparation ou en cours d'exécution.

Il a le droit de prendre connaissance à tout moment de tous les documents qu'il juge nécessaire pour constater la situation active et passive du port.

Article R4322-58

Le commissaire du Gouvernement transmet au ministre chargé des transports ses observations sur le rapport annuel d'activité présenté par le conseil d'administration.

Le contrôleur budgétaire établit un rapport sur la gestion économique et financière du port pendant l'année précédente ainsi que sur les comptes de la même année. Ce rapport est adressé aux ministres de l'économie et du budget.

Le commissaire du Gouvernement et le contrôleur budgétaire se communiquent leur rapport et leurs observations respectifs avant la transmission à leur ministre.

Section 5 : Domaine

Article R4322-59

Dans le cas où intervient un décret de substitution, par application de l'article L. 4322-3, les dispositions suivantes sont applicables :

1° La remise en toute propriété à Port autonome de Paris de l'actif et du passif des concessions d'outillage portuaire des collectivités locales, des chambres de commerce et d'industrie, des établissements publics a lieu à la date fixée par le décret prononçant cette substitution ;

2° Les articles L. 4322-3 et L. 4322-14 s'appliquent aux concessions et services organisés des établissements publics ou associations de toute nature formés entre les chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port ;

3° Les éléments d'actif des établissements visés au présent article comportent les participations qu'ils ont prises, au titre des ressources procurées par l'activité portuaire, dans des organismes de toute nature.

Article R4322-60

Lors de chacune des remises prévues aux articles L. 4322-16 et L. 4322-19, il est dressé contradictoirement entre Port autonome de Paris et la collectivité publique propriétaire ou attributaire un inventaire descriptif des terrains, ouvrages, bâtiments ainsi que du matériel compris dans la remise.

Il est également dressé contradictoirement un état des éléments d'actif autres que ceux visés à l'alinéa précédent et détenus par les concessionnaires d'outillage public, au titre des ressources procurées par l'activité portuaire. Ces éléments d'actif comportent notamment les fonds libres, les dépôts, les valeurs en portefeuille et les créances de toute nature.

Cet inventaire porte également sur les charges et obligations attachées aux biens remis et aux activités transférées.

Les différends auxquels pourraient donner lieu l'établissement des inventaires sont réglés par le ministre chargé des transports et le ministre intéressé.

Section 6 : Patrimoine

Article R4322-61

Les biens et installations portuaires dont Port autonome de Paris est propriétaire ou dont la gestion lui est confiée font l'objet d'une liste répertoire consultable au siège de Port autonome de Paris.

Section 7 : Ressources

Article R4322-62

Pour faire face aux charges résultant de l'application des articles L. 4322-1 et L. 4322-14, d'une part en matière d'exploitation et d'entretien des infrastructures, d'autre part en matière de travaux d'établissement, d'amélioration et de renouvellement des ouvrages et des outillages du port et pour assurer notamment le service des emprunts contractés à cet effet, Port autonome de Paris peut

instituer des droits de port sur les marchandises, les voyageurs, les bateaux et convois du trafic fluvial utilisant les installations portuaires situées dans la circonscription de cet établissement. Ces droits sont institués, après avis de Voies navigables de France et le cas échéant des services des douanes, par délibération du conseil d'administration ; ils peuvent être modifiés dans les mêmes formes.

Article R4322-63

Les droits de port s'appliquant au trafic fluvial institués à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris peuvent comprendre :

- 1° Une redevance sur les marchandises à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- 2° Une redevance sur les passagers à la charge de l'exploitant du bateau ou convoi ;
- 3° Une redevance de stationnement à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du bateau ou convoi.

Article R4322-64

Les taux de la redevance sur les marchandises déchargées, chargées ou transbordées à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris sont fixés soit au poids, soit à l'unité.

Pour les transbordements entre navire et bateau, la seule redevance pouvant être perçue est celle fixée en application de la législation sur les droits de port applicables aux navires.

Article R4322-65

Des réductions peuvent être accordées :

- 1° Aux marchandises chargées ou rechargées ;
- 2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;
- 3° Aux marchandises déchargées, chargées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription de Port autonome de Paris ;
- 4° Aux marchandises chargées puis déchargées à l'intérieur de cette circonscription.

Article R4322-66

Sont exonérés de la redevance sur les marchandises :

- 1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des bateaux ou convois et ne donnant lieu à aucune opération commerciale ;
- 2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des bateaux ou convois ;
- 3° Les marchandises appartenant à l'Etat ou au port autonome et transportées sur des bateaux de service des administrations de l'Etat ou du port autonome ;
- 4° Les bagages et véhicules de tourisme, objets et animaux appartenant aux équipages et au personnel en service sur les bateaux ou convois ;
- 5° Les marchandises mises à terre temporairement et rechargées sur le même bateau ou convoi en continuation du transport ou, en cas de force majeure, concernant le premier bateau ou convoi, sur un bateau ou convoi différent ;

- 6° Le matériel déchargé des bateaux ou convois pour réparation ou nettoyage ;
- 7° Les bagages et approvisionnement accompagnant les passagers ;
- 8° La tare des cadres, containers, palettes, remorques ou semi-remorques, transportés en charge ou à vide.

Article R4322-67

Le taux de la redevance sur les passagers est fixé par passager débarqué, embarqué ou transbordé à l'intérieur des limites de la circonscription de Port autonome de Paris.

Cette redevance peut être récupérée sur les passagers.

Article R4322-68

Le taux de la redevance sur les passagers peut être réduit :

- 1° En faveur des personnes âgées de moins de seize ans ;
- 2° En faveur des groupes d'élèves ou d'étudiants ;
- 3° En faveur des militaires en uniforme.

Pour les passagers embarqués et débarqués dans les limites de la circonscription du port, la redevance n'est perçue qu'une fois.

Article R4322-69

Sont exonérés de la redevance sur les passagers :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents des compagnies voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les passagers des bateaux de croisière qui ne débarquent que temporairement au cours de l'escale.

Article R4322-70

Le taux de la redevance de stationnement des bateaux ou convois dont le séjour dans la circonscription du port autonome dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic du port est fixé selon la surface du rectangle circonscrit hors tout au bateau ou convoi.

Des délais et des taux différents peuvent être fixés selon les catégories de bateaux ou convois et selon le lieu de stationnement.

Article R4322-71

Port autonome de Paris peut s'assurer des concours extérieurs pour le recouvrement des droits de

port dans des conditions qui seront approuvées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et des finances et éventuellement des autres ministres intéressés. L'arrêté précise notamment les conditions financières de ces concours.

Chapitre III : Droits de port

Section 1 : Ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et de la Moselle

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article R4323-1

Peuvent être perçus, sur les navires de commerce, dans les ports fluviaux ouverts au trafic des navires autres que les ports du Rhin et que les ports de la Moselle situés entre la frontière française et la porte de garde de Wadrineau à Metz, des droits de port qui comprennent :

1° Une redevance sur le navire, à la charge de l'armateur, pouvant se décomposer en deux éléments :

- a) Une redevance fluviale correspondant à la partie fluviale du parcours accompli par le navire ;
- b) Une redevance maritime correspondant à la partie maritime de ce parcours ;

2° Une redevance sur les marchandises, à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;

3° Une redevance sur les passagers, à la charge de l'armateur.

Article R4323-2

La redevance fluviale, la redevance sur les marchandises et la redevance sur les passagers, pour la partie qui ne revient pas à l'Etat, sont perçues dans chaque port fluvial au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux du port.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier ces redevances et à fixer leurs taux est instruit dans les conditions définies aux articles R. * 211-2, R. * 211-4 à R. * 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. * 211-2 sont alors limitées au seul service des douanes et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R. * 211-6 et R. * 211-7 sont exercées par le ministre chargé des transports.

Article R4323-3

La redevance maritime est perçue au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux d'aménagement du port maritime dont bénéficient les navires utilisés pour accéder au réseau de navigation intérieure.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier cette redevance et à fixer son taux est instruit dans les

conditions définies aux articles R. * 211-2, R. * 211-4 à R. * 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. * 211-2 sont alors remplacées par celles du service des douanes, de Voies navigables de France et des ports autonomes fluviaux concernés et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R. * 211-6 et R. * 211-7 sont exercées par le ministre chargé des transports.

Article R4323-4

La redevance fluviale, la redevance sur les marchandises et la redevance sur les passagers sont perçues, tant à l'entrée qu'à la sortie, lors de chaque escale des navires de commerce, dans les ports fluviaux définis à l'article R. 4323-1.

La redevance maritime est perçue à la montée dans le premier port où les navires mentionnés au premier alinéa de l'article R. 4323-3 font escale et, à la descente, dans le dernier port fluvial où ils font escale.

Les aéroglisseurs et les hydroglisseurs qui effectuent une navigation maritime sont considérés comme navires de commerce pour l'application de la présente section.

Article R4323-5

Les tarifs fixant les taux des droits de port prévus par les articles R. 4323-2 et R. 4323-3 sont présentés suivant un cadre type uniforme fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des douanes et des droits indirects et du ministre chargé des transports.

Article R4323-6

Les tarifs des droits de port perçus au titre de la présente section fixent un seuil par déclaration en dessous duquel les droits de port ne sont pas perçus et, à partir de ce seuil, un minimum de perception. Ce minimum de perception ne peut excéder le double de la valeur du seuil de perception.

Article R4323-7

Les tarifs fixant les taux des droits de port prévus dans la présente section entrent en vigueur dans les conditions fixées à l'article R. * 211-8 du code des ports maritimes.

Article R4323-8

Les dispositions de l'article L. 5321-3 sont applicables aux droits de port perçus par application de la présente section.

Sous-section 2 : Redevance sur le navire

Paragraphe 1 : Modalités de fixation

Article R4323-9

Sauf pour le cas particulier des aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi, en fonction de ses caractéristiques physiques, par la formule ci-après :

$$V = L \times b \times Te$$

dans laquelle V est exprimé en mètres cubes, L, b, Te représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximal d'été, et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximal du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à :

Vous pouvez consulter la formule dans le JO n° 73 du 27/03/2013 texte numéro 47 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130327&numTexte=47&pageD

Article R4323-10

Pour les aéroglisseurs, l'assiette de la redevance sur le navire est le volume V établi selon la formule de l'article R. 4323-9 en prenant forfaitairement un tirant d'eau égal à un mètre.

Article R4323-11

La redevance fluviale et la redevance maritime sont fixées dans chaque port par mètre cube ou fraction de mètre cube. Elles comprennent un taux pour les navires n'effectuant au port que des opérations de soutage ou d'avitaillement et, pour les autres navires, des taux variant selon les types de navires et les genres de navigation énumérés aux articles R. 4323-12 et R. 4323-13.

Les tarifs fixés pour chaque port peuvent prévoir des réductions de ces taux pour des catégories de navires appartenant à un même type afin de tenir compte de leurs caractéristiques particulières de taille, de structure et d'équipement et du coût du service rendu par le port qui en découle.

Article R4323-12

Les types de navires mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

- 1° Navires à passagers ;
- 2° Navires transbordeurs ;
- 3° Navires transportant des hydrocarbures liquides ;
- 4° Navires transportant des gaz liquéfiés ;

- 5° Navires transportant principalement des marchandises liquides en vrac autres qu'hydrocarbures ;
- 6° Navires transportant des marchandises solides en vrac ;
- 7° Navires réfrigérés ou polythermes ;
- 8° Navires de charges à manutention horizontale ;
- 9° Navires porte-conteneurs ;
- 10° Navires porte-barges ;
- 11° Aéroglisseurs ;
- 12° Hydroglisseurs ;
- 13° Navires autres que ceux désignés ci-dessus.

Article R4323-13

Les genres de navigation (selon la zone de provenance ou de destination) mentionnés à l'article R. 4323-11 sont les suivants :

- 1° France métropolitaine, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon ;
- 2° Cabotage international ;
- 3° Long cours.

Article R4323-14

Un navire est classé en fonction de son utilisation dominante lorsque, en raison de son chargement, il relève de plusieurs types à la fois ; les unités prises en compte pour cette appréciation sont respectivement le passager et la tonne de marchandises.

Toutefois, les tarifs pris pour chaque port peuvent prévoir la possibilité de classer certains navires en fonction de leur aménagement, indépendamment de leur chargement.

Article R4323-15

La redevance fluviale est liquidée distinctement à raison des opérations d'entrée et des opérations de sortie en fonction de la provenance et de la destination du navire. L'ensemble des droits ainsi calculés fait l'objet d'une perception unique, par touchée du navire au port.

Lorsqu'un navire, à l'entrée ou à la sortie, ne débarque, n'embarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, la redevance fluviale n'est liquidée et perçue qu'une fois, à la sortie ou à l'entrée, selon le cas. Lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement, la redevance sur le navire n'est liquidée et perçue qu'une fois à la sortie.

Article R4323-16

Pour la détermination des zones de provenance ou de destination, il est tenu compte :

- 1° A l'entrée, du port d'embarquement des marchandises ou des passagers débarqués ou transbordés ;
- 2° A la sortie, du port déclaré comme celui du débarquement des marchandises ou des passagers embarqués ou transbordés.

Lorsque les marchandises et les passagers d'un même navire sont embarqués ou débarqués dans plusieurs ports n'appartenant pas à la même zone, il est tenu compte, pour le calcul de la redevance fluviale, de la zone la plus éloignée.

Article R4323-17

Les dispositions de l'article R. 4323-16 relatives à la détermination de la zone de provenance et de destination du navire sont applicables à la redevance maritime.

Article R4323-18

La redevance fluviale et la redevance maritime doivent être payées, ou garanties avant le départ du navire.

Paragraphe 2 : Réductions et exemptions de la redevance fluviale

Article R4323-19

Lorsque, pour les navires qui transportent des passagers, le rapport existant entre le nombre de passagers débarqués, embarqués ou transbordés et la capacité du navire en passagers est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est réduit dans les proportions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à :

- 1° $\frac{2}{3}$: réduction de 10 % ;
- 2° $\frac{1}{2}$: réduction de 30 % ;
- 3° $\frac{1}{4}$: réduction de 50 % ;
- 4° $\frac{1}{8}$: réduction de 60 % ;
- 5° $\frac{1}{20}$: réduction de 70 % ;
- 6° $\frac{1}{50}$: réduction de 80 % ;
- 7° $\frac{1}{100}$: réduction de 95 %.

Article R4323-20

Lorsque, pour les navires qui transportent des marchandises, le rapport existant entre le nombre de tonnes de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées et le volume V calculé comme indiqué à l'article R. 4323-9 est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est réduit dans les proportions suivantes :

Rapport inférieur ou égal à :

- 1° $\frac{2}{15}$: réduction de 10 % ;
- 2° $\frac{1}{10}$: réduction de 30 % ;
- 3° $\frac{1}{20}$: réduction de 50 % ;
- 4° $\frac{1}{40}$: réduction de 60 % ;
- 5° $\frac{1}{100}$: réduction de 70 % ;

6° 1/250 : réduction de 80 % ;

7° 1/500 : réduction de 95 %.

Les tarifs fixés pour chaque port peuvent prévoir des réductions plus élevées et définir des rapports différents tenant compte du type de navire et de la nature de la marchandise qu'il transporte.

Article R4323-21

Les réductions mentionnées aux articles R. 4323-19 et R. 4323-20 ne s'appliquent pas aux navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement.

Article R4323-22

Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute en provenance ou à destination de la France continentale ou de la Corse, les taux de la redevance fluviale sont réduits de moitié.

Article R4323-23

Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance fluviale peuvent être réduits, en fonction du nombre de départs de la ligne par le tarif fixé dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 4323-2.

Une réduction peut également être accordée aux autres navires, dans la limite de 30 %, en fonction du nombre de départs.

Article R4323-24

Les réductions prévues aux articles R. 4323-19, R. 4323-20 et R. 4323-23 ne sont pas cumulables ; seule est appliquée la plus avantageuse pour le navire.

Article R4323-25

Des réductions de la redevance fluviale peuvent également être accordées par les tarifs pris pour chaque port :

1° A la sortie, aux navires de certains types, cette réduction pouvant être limitée au navire de la ligne régulière ;

2° Aux navires de lignes régulières effectuant, au cours d'un même voyage, des escales successives dans plusieurs ports français de la métropole ;

3° Aux navires en provenance ou à destination de la Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte, de La Réunion, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin ou de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

4° Aux navires qui opèrent dans certaines parties de la circonscription portuaire ;

5° Aux navires de croisière.

Article R4323-26

La redevance fluviale n'est pas due pour les navires énumérés ci-après :

1° Navires affectés au pilotage, au sauvetage et au remorquage ;

2° Bâtiments de servitude ;

3° Navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;

4° Navires qui n'embarquent, ne débarquent ou ne transbordent ni passagers ni marchandises autres que le fret postal ou les colis postaux et qui n'effectuent aucune opération de soutage ou d'avitaillement ;

5° Navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, se trouvent obligés d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement, en dehors du port.

Paragraphe 3 : Réductions et exemptions de la redevance maritime

Article R4323-27

Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance maritime peuvent être réduits, en fonction du nombre de fois où la ligne remonte le fleuve, par le tarif fixé dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3.

Article R4323-28

Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute en provenance ou à destination de la France continentale ou de la Corse, les taux de la redevance maritime sont réduits de moitié.

Article R4323-29

Des réductions de la redevance maritime peuvent également être accordées par les tarifs fixés dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article R. 4323-3 aux navires en provenance de la Corse, de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte, de La Réunion, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ou aux navires de croisières.

Article R4323-30

La redevance maritime n'est pas due pour les navires affectés au pilotage, au sauvetage et au remorquage ainsi que pour les bâtiments de servitude.

Sous-section 3 : Redevance sur les marchandises

Article R4323-31

Les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-1 sont soumises à une redevance dont les taux sont fixés dans chaque port soit au poids, soit à l'unité.

Article R4323-32

Des réductions de la redevance sur les marchandises peuvent être accordées :

- 1° Aux marchandises embarquées ou réembarquées ;
- 2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;
- 3° Aux marchandises débarquées puis acheminées en transit douanier à destination de l'étranger ;
- 4° Aux marchandises embarquées qui sont arrivées directement de l'étranger en transit douanier ;
- 5° Aux marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription portuaire.

Article R4323-33

La redevance sur les marchandises n'est pas due pour :

- 1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des navires s'ils sont effectivement débarqués et ne donnent lieu à aucune opération commerciale ;
- 2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des navires et les marchandises de pacotille appartenant aux équipages ;
- 3° Les marchandises appartenant à l'Etat et transportées sur les navires de guerre et les bâtiments de services des administrations de l'Etat ;
- 4° Les marchandises mises à terre temporairement dans l'enceinte du port et qui, sans avoir quitté cette enceinte, sont chargées sur le même navire en continuation du transport ;
- 5° Le matériel débarqué des navires pour réparation ou nettoyage ;
- 6° Les sacs de dépêches, les sacs postaux et les colis postaux ;
- 7° Les bagages et approvisionnements accompagnant les passagers ;
- 8° La tare des cadres, containers, palettes, remorques et semi-remorques transportés en charge ou à vide.

Sous-section 4 : Redevance sur les passagers

Article R4323-34

Il est perçu pour chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer une redevance à la charge de l'armateur, lequel peut la récupérer sur les passagers. Elle est payée en même temps que la redevance fluviale.

Article D4323-35

La redevance sur les passagers n'est pas perçue pour :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;

- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les passagers des navires de croisières qui ne débarquent que temporairement au cours de l'escale.

Article D4323-36

Les dispositions de l'article R. 212-19 du code des ports maritimes sont applicables dans les ports fluviaux ouverts au trafic par navire.

Section 2 : Ports du Rhin et de la Moselle

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article R4323-37

Peuvent être perçus dans les ports du Rhin et dans les ports de la Moselle situés entre la frontière française et la porte de garde de Wadrineau à Metz des droits de port comprenant :

1° Pour les bateaux et navires de commerce :

- a) Une redevance sur les marchandises à la charge, selon le cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- b) Une redevance sur les passagers à la charge, selon le cas, du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire ;
- c) Le cas échéant, une redevance de stationnement à la charge, selon le cas, du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire.

Les aéroglisseurs et les hydroglisseurs qui effectuent une navigation maritime ou fluviale sont considérés comme navires de commerce pour l'application de la présente section ;

2° Pour les bateaux et navires de plaisance et de sport :

Une redevance d'équipement des ports de plaisance, à la charge du propriétaire du bateau ou du navire.

Article R4323-38

La redevance sur les marchandises, la redevance sur le stationnement des bateaux ou navires et la redevance d'équipement des ports de plaisance, prévues à l'article R. 4323-37, sont perçues au profit des collectivités, établissements publics et autres organismes participant au financement des travaux du port.

Tout projet tendant à instituer ou à modifier ces redevances et à fixer leurs taux est instruit dans les conditions définies aux articles R. * 211-2, R. * 211-4 à R. * 211-7, à l'exception de l'article R. 211-5-1, du code des ports maritimes. Les consultations mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. * 211-2 sont alors limitées au seul service des douanes et les attributions conférées au ministre chargé des ports maritimes par les articles R. * 211-6 et R. * 211-7 sont exercées par le ministre

chargé des transports.

Article R4323-39

Les tarifs des droits de port institués dans les ports du Rhin et de la Moselle en vertu des dispositions de la présente section sont présentés suivant un cadre type uniforme fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des douanes et des droits indirects et du ministre chargé des transports.

Article R4323-40

Les tarifs des droits de port perçus au titre de la présente section fixent un seuil par déclaration au dessous duquel les droits de port ne sont pas perçus et, à partir de ce seuil, un minimum de perception. Ce minimum de perception ne peut excéder le double de la valeur du seuil de perception.

Article R4323-41

Les tarifs fixant les taux des droits de port entrent en vigueur dans les conditions fixées à l'article R.* 211-8 du code des ports maritimes.

Article R4323-42

Les dispositions de L. 5321-3 sont applicables aux droits de port perçus par application de la présente section.

Article R4323-43

Les collectivités, établissements publics et autres organismes bénéficiaires des droits de port dans les ports non autonomes sont tenus de présenter, le 31 mars de chaque année au plus tard, au ministre de l'économie et des finances, au ministre chargé des transports et au ministre de l'intérieur un compte d'utilisation des droits de port pour l'exercice clos, extrait de leur comptabilité.

Les modalités de présentation de ce compte sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances, du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur.

Sous-section 2 : Droit de port

Paragraphe 1 : Redevance sur les marchandises

Article R4323-44

Les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-37 et qui sont, soit arrivées d'un autre de ces ports ou expédiées dans un autre de ces ports, selon un trajet empruntant le Rhin ou la Moselle, soit arrivées de l'étranger ou expédiées à l'étranger par le Rhin ou la Moselle, sont soumises à une redevance dont les taux sont fixés dans chaque port, soit au poids, soit à l'unité.

Article R4323-45

Des réductions de la redevance sur les marchandises peuvent être accordées :

- 1° Aux marchandises embarquées ou réembarquées ;
- 2° Aux marchandises transbordées, celles-ci ne payant qu'une seule fois la redevance ;
- 3° Aux marchandises débarquées puis acheminées en transit douanier à destination de l'étranger ;
- 4° Aux marchandises embarquées qui sont arrivées directement de l'étranger en transit douanier ;
- 5° Aux marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans certaines parties de la circonscription portuaire ;
- 6° Aux marchandises embarquées puis débarquées à l'intérieur de la circonscription d'un même port.

Article R4323-46

La redevance sur les marchandises n'est pas due pour :

- 1° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des bateaux ou des navires s'ils sont effectivement débarqués et ne donnent lieu à aucune opération commerciale ;
- 2° Les produits livrés à l'avitaillement, au gréement ou à l'armement des bateaux ou des navires ;
- 3° Les bateaux ou marchandises appartenant à l'Etat ou au port et transportées sur les navires de guerre et les bateaux ou navires de service des administrations de l'Etat ou du port ;
- 4° Les bagages et véhicules de tourisme, objets et animaux appartenant aux équipages et personnels en service sur les bateaux ou navires de commerce ;
- 5° Les marchandises et les véhicules transportés par bacs, faisant office de pont, d'une rive à l'autre du Rhin ou de la Moselle ;
- 6° Les marchandises mises à terre temporairement dans l'enceinte du port et qui, sans avoir quitté cette enceinte, sont rechargées sur le même bateau ou navire en continuation du transport ou sur un bateau ou navire différent pour le cas de force majeure ;
- 7° Le matériel débarqué des bateaux ou navires pour réparation ou nettoyage ;
- 8° Les bagages et approvisionnements accompagnant les passagers ;
- 9° Les produits de la pêche locale en provenance des bateaux de pêche ;
- 10° Les matériaux destinés à être incorporés dans les ouvrages de la voie d'eau navigable ouverte au trafic international ;
- 11° Le matériel de sauvetage et les véhicules des corps de pompiers et autres corps de secours intervenant sur le Rhin ou la Moselle en cas de sinistre ;
- 12° La tare des cadres, containers, palettes, remorques et semi-remorques transportés en charge ou à vide.

Paragraphe 2 : Redevance sur les passagers

Article R4323-47

Il est perçu une redevance, à la charge du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire, pour chaque passager qui est débarqué, embarqué ou transbordé dans l'un des ports définis à l'article R. 4323-37 et qui est, soit arrivé d'un autre de ces ports ou conduit dans un autre de ces ports, selon un trajet empruntant le Rhin ou la Moselle, soit arrivé de l'étranger ou conduit à l'étranger par le Rhin ou la Moselle.

Cette redevance peut être récupérée sur les passagers.

Article D4323-48

Le taux de la redevance sur les passagers des bateaux ou des navires de commerce perçue au titre du droit de port dans les ports du Rhin et de la Moselle est fixé à 0,36 € pour chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé.

Article D4323-49

Le taux de la redevance sur les passagers est réduit de 50 % en faveur :

- 1° Des passagers transbordés ;
- 2° Des excursionnistes âgés de moins de seize ans ;
- 3° Des groupes scolaires ;
- 4° Des militaires en uniforme ;
- 5° Des passagers des bateaux ou navires de croisière en escale lorsque celle-ci ne dépasse pas vingt-quatre heures.

Article D4323-50

La redevance sur les passagers n'est pas perçue pour :

- 1° Les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- 2° Les militaires voyageant en formations constituées ;
- 3° Le personnel de bord, les agents du propriétaire du bateau ou de l'armateur du navire voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- 4° Les fonctionnaires chargés d'assurer à bord un service administratif ;
- 5° Les membres des corps de pompiers et autres corps de secours intervenant sur le Rhin ou la Moselle en cas de sinistre.

Article D4323-51

Les liaisons fluviales de caractère local peuvent donner lieu à des taux particuliers déterminés, dans chaque port, en fonction du prix du billet, par le tarif qui fixe les droits de port.

Paragraphe 3 : Redevance sur le stationnement des bateaux et navires

de commerce

Article R4323-52

Lorsque, par application des dispositions de l'article R. 4323-37, il est institué, dans l'un des ports définis à ce même article, une redevance de stationnement sur les bateaux et navires de commerce, les modalités de perception et les taux de cette redevance sont déterminés par le tarif qui fixe les taux du droit de port.

Paragraphe 4 : Redevance d'équipement des ports de plaisance

Article R4323-53

La redevance d'équipement des ports de plaisance mentionnée à l'article R. 4323-37 est perçue en fonction de la durée de stationnement du bateau ou navire dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur dudit bateau ou navire.

Article R4323-54

Les bateaux ou navires qui stationnent dans leur port d'attache bénéficient d'une réduction de 50 % du montant de la redevance.

Pour les bateaux ou navires qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du treizième mois de stationnement dans le port.

Le stationnement n'est pas considéré comme interrompu par une sortie terminée par une rentrée au port, le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux ou navires de moins de deux tonneaux de jauge brute.

La redevance n'est pas due pendant le séjour des bateaux ou navires dans les chantiers navals pour entretien, réparation ou transformation ou lorsqu'ils sont tirés à terre pour gardiennage.

Article R4323-55

La redevance d'équipement des ports de plaisance est à la charge du propriétaire du bateau ou navire. Elle doit être payée ou garantie avant le départ du bateau ou du navire.

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE IV : LE TRANSPORT FLUVIAL

Article R4400-1

L'autorité gestionnaire du domaine public fluvial de l'Etat est chargée de déterminer les horaires et les jours d'ouverture des ouvrages nécessaires à la navigation ainsi que les périodes de chômage pendant lesquelles la navigation est interrompue ou restreinte pour permettre de réaliser les travaux d'entretien, de restauration ou de modernisation.

Sauf cas d'urgence, l'autorité gestionnaire organise une concertation préalable avec les personnes intéressées avant de déterminer les périodes de chômage.

L'autorité gestionnaire coordonne les horaires, les jours d'ouverture des ouvrages de navigation et les périodes de chômage avec ceux qui sont fixés sur le domaine public fluvial situé en continuité.

La publication, au moins annuelle, des informations relatives aux horaires, jours d'ouverture et périodes de chômage programmées est assurée par l'autorité gestionnaire.

Cette publication est mise à la disposition du public sous forme électronique de façon permanente et gratuite.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier : Schéma de développement du transport fluvial

Section unique : Services d'information fluviale

Article D4411-1

La présente section établit le cadre du déploiement et de l'utilisation des services d'information fluviale (SIF) mis en place dans le but de soutenir le développement du transport fluvial, de renforcer la sécurité, l'efficacité, le respect de l'environnement et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport.

Article D4411-2

Au sens de la présente section, les services d'information fluviale sont les services d'information favorisant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris, dans tous les cas où cela est techniquement possible, les interfaces avec d'autres modes de transport.

Le contenu des services d'information fluviale est précisé par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4411-3

Les gestionnaires de voies navigables mettent en place et gèrent les services d'information fluviale conformément aux règlements communautaires relatifs aux orientations techniques concernant la planification, la mise en œuvre et l'exploitation opérationnelle des services, ainsi qu'aux spécifications techniques portant sur :

1° Les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure ;

2° La notification électronique des transports ;

3° Les avis à la batellerie ;

4° Les systèmes de repérage et de suivi des bateaux ;

5° La compatibilité de l'équipement nécessaire pour l'utilisation des services d'information fluviale.

Article D4411-4

Au plus tard trente mois après le jour suivant celui de la publication au Journal officiel de l'Union européenne des règlements fixant les orientations et les spécifications techniques, les gestionnaires de voies navigables prennent les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences définies à l'article D. 4411-3 et par ces règlements.

Article D4411-5

Voies navigables de France assure la coordination de la mise en place et de l'interopérabilité des services d'information fluviale, conformément aux règlements communautaires mentionnés à l'article D. 4411-3, sur l'ensemble des réseaux concernés par la mise en œuvre des services d'information fluviale et mentionnés à l'article D. 4411-7.

Voies navigables de France assure l'échange au niveau national, ainsi que les traitements rendus nécessaires par ces échanges, avec les gestionnaires et utilisateurs des services d'information fluviale. Il en est de même au niveau international avec les autorités en charge des services d'information fluviale notifiées à la Commission européenne. Les modalités de ces échanges sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article D4411-6

Les données personnelles nécessaires à l'exploitation des services d'information fluviale sont traitées conformément aux règles communautaires et nationales protégeant les libertés et les droits fondamentaux des individus, notamment par les lois n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à

l'informatique, aux fichiers et aux libertés et n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

Article D4411-7

Les services d'information fluviale sont mis en œuvre sur toutes les voies navigables de classe IV et supérieure reliées à une voie navigable de classe IV ou supérieure d'un autre Etat membre de l'Union européenne, ainsi que dans les ports situés sur ces voies navigables équipés d'installations de transbordement pour le transport intermodal ou dont le volume annuel du trafic de fret est d'au moins 500 000 tonnes.

Le ministre chargé des transports peut étendre par arrêté la mise en œuvre d'un service d'information fluviale à d'autres voies navigables ainsi qu'à des ports situés sur ces voies navigables.

Article D4411-8

Si la sécurité de la navigation ou les spécifications techniques correspondantes l'exigent, la conformité des équipements et des applications logicielles à ces exigences est certifiée par des organismes habilités à cet effet par arrêté du ministre chargé des transports, qui définit également les missions pour lesquelles ils reçoivent cette habilitation. Cette certification peut, pour certains équipements ou applications logicielles, être mise en œuvre par le fabricant sous le contrôle de ces organismes.

Chapitre II : Péages fluviaux

Section unique : Péages fluviaux perçus sur le domaine confié à Voies navigables de France

Article R4412-1

Pour le transport public ou privé de marchandises à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4412-1, le transporteur acquitte un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial. Les tarifs du péage sont fonction des caractéristiques du bateau, du trajet, de la nature des marchandises transportées, du chargement du bateau ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Il est dû en sus des impôts et cotisations de toute nature que les transporteurs de marchandises doivent acquitter par ailleurs.

Le transport de marchandises destinées à l'entretien de la voie d'eau confiée à l'établissement public n'est pas soumis à péage.

Article R4412-2

Pour le transport public de personnes à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4412-1, le transporteur acquitte un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial. Les tarifs du péage sont fonction des sections de voies navigables empruntées par le transporteur, des caractéristiques du bateau, de la durée d'utilisation des voies du réseau, du trajet ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Article R4412-3

Les propriétaires de bateaux de plaisance mentionnés à l'article L. 4412-1 acquittent un péage lorsque ces bateaux naviguent à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies navigables de France. Les tarifs du péage sont fonction des sections des voies navigables empruntées, des caractéristiques du bateau, de la durée d'utilisation des voies ainsi que, le cas échéant, de la période d'utilisation du réseau, que ce bateau relève du régime de la navigation intérieure ou de celui de la navigation maritime.

Sont toutefois exemptées du péage les personnes publiques propriétaires de bateaux utilisés, pour l'exercice de leurs fonctions, par les officiers de police judiciaire et agents de la force publique, les sapeurs-pompiers, les agents de la protection civile, du service des douanes et les agents mentionnés à l'article L. 4462-4.

Article R4412-4

Les péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3 peuvent être établis sous la forme de forfaits calculés selon la durée, la période d'utilisation du réseau, la portion du réseau emprunté et les caractéristiques du bateau.

Article R4412-5

Le conseil d'administration de Voies navigables de France fixe le montant des péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3, les modalités de calcul des péages forfaitaires mentionnés à l'article R. 4412-4 ainsi que les modalités de la facturation d'office prévue aux articles R. 4462-2 à R. 4462-4.

Article R4412-6

Le péage prévu à l'article R. 4412-1 est recouvré par Voies navigables de France, en fonction des règles établies par son conseil d'administration, sur la base de la déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1.

Article R4412-7

Les transporteurs mentionnés à l'article R. 4412-2 et les personnes dont l'activité professionnelle est la location des bateaux mentionnés à l'article R. 4412-3 doivent transmettre chaque année à Voies navigables de France, au plus tard le 1er février, une déclaration de flotte. Cette déclaration précise

notamment le nombre, les caractéristiques des bateaux susceptibles de naviguer dans l'année et le mode d'acquittement des péages sur la base du tarif, réel ou forfaitaire, choisi pour chacun d'entre eux.

Article R4412-8

Les transporteurs et les personnes qui ont choisi d'acquitter les péages dus au tarif réel doivent produire avant chaque trajet une déclaration de navigation qui précise notamment le numéro d'immatriculation, la devise, les dates de navigation et le trajet du bateau.

Article R4412-9

La forme, les conditions de renseignement de la déclaration de flotte prévue à l'article R. 4412-7 et de la déclaration de navigation prévue à l'article R. 4412-8, leurs modalités de transmission à Voies navigables de France ainsi que les conditions de recouvrement des péages prévus aux articles R. 4412-1 à R. 4412-3 et les documents attestant du paiement des péages au tarif forfaitaire sont définis par le conseil d'administration de Voies navigables de France.

Article R4412-10

Voies navigables de France est consulté préalablement à la fixation des péages établis en application de l'article L. 4412-2 sur les voies d'eau reliées au réseau qui lui est confié, à l'exception de celles qui sont gérées par des collectivités territoriales bénéficiant d'un transfert de compétence.

Article R4412-11

Les péages fluviaux prévus au profit des concessionnaires sont recouverts par Voies navigables de France sur le domaine qui lui est confié. L'établissement public reverse à chaque concessionnaire le produit des péages qui correspond à l'utilisation du domaine qui lui est concédé.

Chapitre III : Cabotage fluvial

Article R4413-1

Les conditions d'application de l'article L. 4413-1 sont définies aux articles R. 4462-7 à R. 4462-10.

TITRE II : ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

Chapitre Ier : Entreprises de transport fluvial de marchandises

Article R*4421-1

Le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais est l'autorité compétente pour :

1° Délivrer et retirer l'attestation de capacité professionnelle nécessaire pour exercer la profession de transporteur fluvial ;

2° Autoriser la poursuite d'une exploitation dans le cas prévu au troisième alinéa de l'article R. 4421-5.

Article R4421-2

Pour l'application du présent chapitre, est regardée comme exerçant la profession de transporteur fluvial de marchandises toute personne physique ou toute entreprise dont l'activité, même si elle n'est exercée qu'à titre occasionnel, consiste à effectuer au moyen d'un bateau un transport de marchandises pour le compte d'autrui. Est considérée comme une telle entreprise tout groupement ou coopérative de bateliers, même n'ayant pas la personnalité morale, ayant pour objet de passer des contrats avec des chargeurs en vue d'en répartir l'exécution entre ses adhérents ou ses membres.

Article R4421-3

Les personnes physiques qui demandent à exercer la profession de transporteur fluvial de marchandises doivent satisfaire aux conditions de capacité professionnelle même si elles adhèrent à un groupement ou sont membres d'une coopérative de bateliers.

En ce qui concerne les entreprises mentionnées à l'article R. 4421-2, la condition de capacité professionnelle susmentionnée doit être remplie par la personne qui, dans l'entreprise, dirige effectivement et en permanence l'activité de transport, pour compte de tiers ou, si cette direction est exercée par plusieurs personnes, par une d'entre elles au moins.

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à toute personne physique ou morale qui exerce son activité de transport pendant une durée déterminée comme sous-traitant d'une autre entreprise de transport fluvial. Elles ne le sont pas aux exploitants de bacs ou de bateaux dont le port en lourd à l'enfoncement maximum est inférieur ou égal à 200 tonnes.

Article R4421-4

La condition de capacité professionnelle prévue au présent chapitre fait l'objet d'une attestation délivrée :

1° Soit aux personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation qui permette d'assurer la direction d'une entreprise de transport ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant une formation qui prépare aux activités de transport ;

2° Soit aux personnes qui ont exercé pendant au moins trois années consécutives des fonctions de direction ou d'encadrement dans une entreprise de transport fluvial de marchandises ou dans une autre entreprise, si l'activité qu'elles y ont exercée relève du domaine des transports ;

3° Soit aux personnes qui ont satisfait aux épreuves d'un examen permettant d'apprécier leurs aptitudes professionnelles.

Sont définies par arrêté du ministre chargé des transports les modalités d'application du présent article, notamment la liste des diplômes mentionnés au 1°, l'appréciation de l'expérience

professionnelle prise en compte au 2° et les modalités de l'examen permettant d'apprécier les aptitudes professionnelles mentionnées au 3°.

Article R4421-5

Par dérogation à l'article R. 4421-3, l'exploitation peut être poursuivie à titre provisoire pendant une période maximum d'un an, prorogeable de six mois au plus, en cas de décès ou d'incapacité physique ou légale de la personne physique exerçant l'activité de transporteur.

En cas de départ du titulaire de l'attestation de capacité, l'entreprise peut continuer d'exercer son activité jusqu'au recrutement d'un remplaçant dans un délai n'excédant pas six mois.

La poursuite, à titre définitif, de l'exploitation, par une personne ayant une expérience pratique d'au moins trois ans dans la gestion de cette exploitation, peut toutefois être autorisée à titre exceptionnel et en vue de répondre à de graves difficultés familiales ou sociales.

Article R4421-6

Toute décision de rejet d'une demande d'attestation de capacité de transporteur fluvial de marchandises est motivée. Elle est notifiée à l'intéressé avec l'indication des voies et des délais de recours ouverts par les lois et règlements.

Article R4421-7

Lorsqu'il n'est plus satisfait aux conditions énoncées aux articles R. 4421-3 et R. 4421-4, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur fluvial de marchandises est retirée par une décision motivée, prise après que l'intéressé a été en mesure de présenter ses observations.

Article R4421-8

Sont reconnues comme preuve satisfaisante de la capacité professionnelle des intéressés les attestations délivrées par les autorités des autres Etats membres dès lors qu'elles ont un objet conforme à celui de l'article R. 4421-4.

Chapitre II : Entreprises de transport fluvial de personnes

TITRE III : BATELLERIE ARTISANALE

Chapitre Ier : Entreprises de la batellerie artisanale

Article R4431-1

L'immatriculation au registre des entreprises de la batellerie artisanale prévue à l'article L. 4431-1 et l'inscription au registre des patrons et compagnons bateliers mentionné à l'article L. 4432-1 ainsi que la radiation de ces registres sont opérées par le président du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Une commission présidée par le ministre chargé des transports ou son représentant et composée en nombre égal de membres désignés par le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale et de représentants de l'Etat désignés par le ministre chargé des transports apprécie, si elle est contestée, la régularité de ces immatriculations, inscriptions et radiations. Elle peut, à la demande du ministre ou de tout intéressé, décider de toute immatriculation, inscription ou radiation.

En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine le nombre des membres et les règles de fonctionnement de la commission.

Article R4431-2

Sont inscrites au registre des patrons et compagnons bateliers :

1° En qualité de patron batelier, les personnes mentionnées à l'article L. 4430-3 ;

2° En qualité de compagnon batelier, les personnes autres que celles mentionnées au 1° travaillant dans les entreprises de batellerie artisanale et possédant une qualification professionnelle justifiée soit par la possession du certificat de compagnon, soit par un apprentissage préalable, soit par l'exercice prolongé du métier. Les compagnons bateliers salariés sont inscrits à une section particulière du registre.

Le conjoint d'un patron batelier qui apporte une collaboration effective habituelle et sans rémunération au fonctionnement de l'entreprise et n'exerce aucune autre profession est inscrit au registre en qualité de patron batelier dans les mêmes conditions que le chef d'entreprise.

Le conjoint collaborateur remplissant les conditions fixées par l'article R. 121-1 du code de commerce fait l'objet d'une mention au registre.

Article R4431-3

Les dispositions des articles 2, 3 et 4 du décret n° 83-316 du 15 avril 1983 relatif au crédit à l'artisanat sont applicables aux patrons bateliers inscrits au registre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Lorsque des prêts bonifiés sont consentis à des patrons bateliers, l'arrêté prévu à l'article 2 de ce décret est pris conjointement par le ministre chargé de l'économie, des finances et du budget, par le ministre chargé des transports et par le ministre chargé du commerce et de l'artisanat.

Chapitre II : Chambre nationale de la batellerie artisanale

Section 1 : Objet et missions

Article R4432-1

La Chambre nationale de la batellerie artisanale, mentionnée à l'article L. 4432-1, est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports.

Article R4432-2

Dans le cadre des missions générales conférées par l'article L. 4432-1, la Chambre nationale de la batellerie artisanale est chargée :

- 1° D'émettre un avis sur les projets de loi ou de décret relatifs au transport fluvial ; elle est également saisie de toutes autres questions qui lui sont soumises par le ministre chargé des transports ;
 - 2° De gérer tout fonds qui serait créé en vue de favoriser l'adaptation de la capacité de la flotte artisanale ;
 - 3° D'organiser ou de concourir à l'organisation de l'apprentissage et de la formation continue en vue de favoriser la promotion professionnelle des patrons et des compagnons bateliers ;
 - 4° De coordonner l'action des entreprises de batellerie artisanale, notamment par la création de services communs destinés à améliorer la rentabilité, la qualité, les techniques et les méthodes de cette batellerie ;
 - 5° De créer des institutions d'entraide et d'assistance ou de concourir à leur fonctionnement.
- Elle peut, en outre, procéder à toutes études et émettre tous vœux sur des matières relevant de sa compétence, notamment sur les qualifications spécifiques aux métiers de la batellerie.

Section 2 : Organisation administrative

Sous-section 1 : Le conseil d'administration

Paragraphe 1 : Organisation

Article R4432-3

Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale comprend :

- 1° Vingt-deux membres, dont quatre exploitant un ou plusieurs bateaux dont le port en lourd est supérieur à 500 tonnes, élus pour six ans par les patrons et compagnons bateliers non salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2. Ils sont renouvelés par moitié tous les trois ans ;
- 2° Un membre élu pour trois ans par les compagnons bateliers salariés inscrits dans la section particulière du registre prévue à l'article R. 4431-2 relative aux compagnons bateliers salariés. Ce nombre est porté à deux lorsque la proportion des compagnons bateliers salariés dépasse 10 % du nombre total des patrons et des compagnons bateliers salariés et non salariés.

Le mandat des membres du conseil d'administration est renouvelable.

Article R4432-4

Les membres du conseil d'administration sont élus au scrutin plurinominal direct à un tour selon les modalités suivantes :

1° En ce qui concerne les membres élus par les patrons et les compagnons bateliers non salariés :
Peuvent seuls être candidats les patrons ou les compagnons bateliers non salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2.

L'ensemble des candidats est porté sur deux listes distinctes dont l'une comprend ceux qui exploitent un ou plusieurs bateaux dont le port en lourd est supérieur à 500 tonnes. Ces listes sont établies par ordre alphabétique. Leur publicité est assurée dans les conditions fixées par l'arrêté prévu au dernier alinéa.

Chaque électeur choisit, au plus, quatre candidats sur la liste de ceux exploitant un ou plusieurs bateaux de plus de 500 tonnes et, au plus, dix-huit candidats sur l'autre liste.

Sont proclamés élus :

- a) Sur la première liste, les quatre candidats ayant obtenu le plus de voix ;
- b) Sur la seconde, les dix-huit candidats ayant obtenu le plus de voix.

Si deux ou plusieurs candidats de la même liste obtiennent le même nombre de voix, le ou les plus jeunes sont proclamés élus ;

2° En ce qui concerne le ou les membres élus par les compagnons bateliers salariés :

Peuvent seuls être candidats les compagnons bateliers salariés inscrits au registre prévu à l'article R. 4431-2.

Le vote par correspondance est autorisé.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'organisation du scrutin.

Article R4432-5

Il est pourvu au remplacement des membres décédés ou démissionnaires lors du prochain renouvellement.

Toutefois, lorsque le conseil d'administration est réduit à moins de dix-sept membres par l'effet de vacances survenues pour une cause quelconque, il est procédé à des élections complémentaires dans le délai de deux mois à compter de la vacance qui a eu pour effet de faire descendre le nombre des membres au-dessous de dix-sept.

Dans l'année qui précède un renouvellement partiel, les élections complémentaires sont reportées à la date de ce renouvellement.

Les membres élus à la faveur des dispositions susmentionnées ne demeurent en fonctions que jusqu'à l'expiration de la durée du mandat confié à leurs prédécesseurs.

Article R4432-6

Le ministre chargé des transports détermine par arrêté les organisations syndicales les plus représentatives de la profession appelées à désigner chacune auprès du conseil d'administration et pour une durée de trois ans un représentant qui siège avec voix consultative. Le nombre de ces représentants ne peut être supérieur à dix. Ils sont remplacés dans les mêmes conditions lorsqu'ils perdent la qualité au titre de laquelle ils ont été désignés.

Paragraphe 2 : Fonctionnement

Article R4432-7

Le conseil d'administration élit en son sein un bureau qui comprend au moins un président, un trésorier et un secrétaire. Les membres du bureau sont élus au vote secret par un scrutin distinct pour chaque poste. L'élection a lieu à la majorité absolue des suffrages exprimés au premier tour et, le cas échéant, au second tour. S'il y a lieu de procéder à un troisième tour, la majorité relative suffit.

Le conseil d'administration établit, sur proposition du bureau, son règlement intérieur, qui est transmis, pour approbation, au ministre chargé des transports.

Article R4432-8

Le conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son président, au moins trois fois par an. Il se réunit également à la demande du ministre chargé des transports ou si la moitié de ses membres le demandent.

Article R4432-9

Les convocations sont adressées au moins quinze jours avant chaque séance du conseil d'administration. Elles précisent l'ordre du jour, qui est fixé par le président du conseil d'administration et qui doit comporter, notamment, les questions dont le commissaire du Gouvernement a demandé l'inscription.

Les convocations sont également adressées au commissaire du Gouvernement, au contrôleur budgétaire et à l'agent comptable. Ceux-ci assistent aux réunions du conseil avec voix consultative.

Article R4432-10

Le conseil d'administration délibère sur les missions énumérées aux articles L. 4432-1 et R. 4432-2. Il peut déléguer une partie de ses attributions à son président.

Il ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice sont présents. Si cette condition n'est pas remplie, les membres sont convoqués pour une nouvelle réunion au cours de laquelle le conseil peut délibérer quel que soit le nombre des membres présents. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage égal, la voix du président est prépondérante.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire. Ils font mention des personnes présentes.

Article R4432-11

Les membres élus du conseil d'administration sont remboursés de leurs frais de transport, d'hébergement et de restauration, au titre des déplacements accomplis dans l'exercice de leur mandat, dans les conditions et selon les modalités fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget.

Article R4432-12

Le président et les membres élus du conseil d'administration peuvent également se voir attribuer des indemnités de fonctions au titre de leurs activités au sein de ce conseil. Le montant et les modalités d'attribution de ces indemnités sont déterminés, selon les fonctions exercées, par l'arrêté prévu à l'article R. 4432-11.

Article R4432-13

En cas de faute grave, il peut être mis fin aux fonctions du président et des autres membres du bureau par décret pris sur proposition du ministre chargé des transports.

Sous-section 2 : Le président

Article R4432-14

Le président du conseil d'administration a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement public.

Il est ordonnateur des dépenses et des recettes.

Il représente l'établissement en justice et dans les actes de la vie civile.

Il recrute, gère et licencie le personnel de l'établissement.

Il signe les baux et conventions.

Après accord du bureau, il peut déléguer une partie de ses attributions à un secrétaire général nommé par ses soins et placé sous son autorité.

Section 3 : Gestion financière et comptable

Article R4432-15

La Chambre nationale de la batellerie artisanale est soumise aux dispositions des titres Ier et III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Article R4432-16

Les délibérations portant sur le budget et le compte financier sont exécutoires dans les conditions prévues par le titre III du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Section 4 : Ressources de l'établissement

Article R4432-17

Les ressources de la Chambre nationale de la batellerie artisanale comprennent notamment :

- 1° Le produit de la taxe prévue à l'article L. 4432-3 et des autres taxes qui viendraient à être créées au profit de l'établissement ;
- 2° Les subventions de l'Etat et d'autres personnes de droit public ;
- 3° Le produit des emprunts que l'établissement public est autorisé à contracter par décision conjointe du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget ;
- 4° Le produit des rémunérations pour services rendus ;
- 5° Les revenus des biens et valeurs lui appartenant ;
- 6° Les dons et legs.

Section 5 : Contrôle de l'Etat

Article R4432-18

Un commissaire du Gouvernement est nommé par arrêté du ministre chargé des transports.

Il peut faire opposition à toute délibération du conseil d'administration dans un délai de dix jours à compter du jour où il en a reçu notification. L'opposition est levée de plein droit si elle n'est pas confirmée par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à compter du jour où le président du conseil d'administration a reçu notification de cette opposition.

TITRE IV : COURTIER DE FRET FLUVIAL

Chapitre unique

Article R*4441-1

Le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais est l'autorité compétente pour :

- 1° Procéder à l'inscription et à la radiation des courtiers de fret fluvial sur un registre qu'il tient à jour et délivrer les certificats d'inscription y afférents ;
- 2° Délivrer et retirer l'attestation de capacité professionnelle pour exercer la profession de courtier de fret fluvial ;
- 3° Autoriser la poursuite de l'exploitation dans les conditions énoncées à l'article R. 4441-10 ;
- 4° Effectuer la notification de toute modification portée au registre des courtiers de fret fluvial, dans les conditions prévues à l'article R. 4441-11.

Article R4441-2

Le courtier de fret fluvial établi en France doit être inscrit au registre des courtiers de fret fluvial. Les divers établissements de l'entreprise sont mentionnés au registre des courtiers de fret fluvial. Le registre est ouvert au public. La composition du dossier de demande d'inscription est définie par arrêté du ministre chargé des transports.

Par dérogation aux alinéas précédents, les ressortissants légalement établis dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen sont dispensés de l'obligation d'inscription au registre pour exercer en France l'activité de courtier en fret fluvial à titre temporaire.

Article R4441-3

Il est justifié de la capacité professionnelle requise pour l'inscription au registre par une attestation dont doit être titulaire la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise ou la personne chargée au sein de l'entreprise de l'activité mentionnée à l'article L. 4441-1.

Le nom et les fonctions de cette personne sont mentionnés au registre.

Article R4441-4

L'attestation de capacité professionnelle mentionnée à l'article R. 4441-3 est délivrée aux personnes répondant à l'une des conditions suivantes :

1° La possession d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant une formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique préparant à la gestion d'une entreprise, ou d'un diplôme d'enseignement technique sanctionnant une formation qui prépare aux activités de transport ;

2° L'exercice pendant au moins trois années consécutives de fonctions de direction ou d'encadrement, à condition que ces fonctions n'aient pas pris fin depuis plus de trois ans à la date de la demande d'attestation de capacité professionnelle, soit dans une entreprise exerçant les activités mentionnées à l'article L. 4441-1 ou dans une entreprise de transport fluvial de marchandises, soit dans une autre entreprise si l'activité ainsi exercée relève du domaine des transports.

Article R4441-5

La condition d'honorabilité requise pour l'inscription au registre est remplie dès lors que le demandeur ne se trouve pas frappé d'une interdiction d'exercer une profession industrielle et commerciale et inscrit, à ce titre, au fichier mentionné au chapitre VIII du titre II du livre Ier de la partie législative du code de commerce.

Article R4441-6

Toute personne n'ayant pas la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne ni d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peut être inscrite au registre à la condition d'être ressortissant d'un Etat avec lequel la France ou l'Union européenne ont conclu un accord de réciprocité permettant son établissement sur le territoire national et dans les conditions définies par cet accord.

Article R4441-7

Les courtiers de fret fluvial possédant le certificat d'inscription au registre ou bénéficiant de la dérogation prévue à l'article R. 4441-2 sont habilités à effectuer toute opération de courtage sur le territoire métropolitain. Ce certificat est personnel et incessible.

En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire, s'il est établi en France, doit demander une nouvelle inscription, en justifiant qu'il satisfait aux conditions énoncées au présent chapitre. S'il s'agit d'une location de fonds de commerce, le certificat d'inscription qui est délivré au locataire mentionne le nom du bailleur.

Article R4441-8

Tout changement de nature à modifier la situation de l'entreprise au regard des règles auxquelles est subordonnée l'inscription au registre doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente pour procéder à cette inscription dans un délai maximum d'un mois sous peine de radiation dans les conditions prévues à l'article R. 4441-9.

Article R4441-9

Sous réserve des dispositions de l'article R. 4441-10, la radiation du registre des courtiers de fret fluvial est prononcée lorsque les conditions requises pour l'inscription ne sont plus satisfaites. La radiation ne peut être prononcée qu'après une mise en demeure restée sans effet, invitant l'entreprise à régulariser dans un délai de trois mois sa situation au regard de la condition à laquelle il a cessé d'être satisfait.

Article R4441-10

Lorsque le titulaire de l'attestation de capacité professionnelle décède ou se trouve dans l'incapacité physique ou légale de gérer ou de diriger l'entreprise, la poursuite de l'activité peut être autorisée pendant une période maximum d'un an à compter du jour du décès ou de l'incapacité, sans qu'il soit justifié de la capacité professionnelle d'une autre personne. Ce délai peut, à titre exceptionnel, être prorogé de six mois par décision motivée du préfet.

En cas de départ du titulaire de l'attestation de capacité professionnelle, l'entreprise peut continuer d'exercer son activité jusqu'au recrutement d'un remplaçant dans un délai n'excédant pas six mois.

Article R4441-11

Toute modification portée au registre mentionné à l'article R. 4441-2 fait l'objet d'une notification par l'autorité responsable de la tenue du registre, dans un délai de quinze jours, à la Chambre nationale de la batellerie artisanale et à Voies navigables de France.

TITRE V : CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Chapitre Ier : Le contrat de transport

Section 1 : Dispositions générales

Article D4451-1

Le chargement et le déchargement ne sont considérés comme terminés que lorsque le transporteur a reçu à bord la lettre de voiture avec ou sans réserve, dûment signée de l'expéditeur ou du destinataire ou de leur mandataire.

La lettre de voiture, accompagnant obligatoirement le chargement, doit être conforme à un modèle type fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

Section 2 : Contrats types

Article D4451-2

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet de mettre à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre un ou plusieurs bateaux et leur équipage pour une durée déterminée, dit " contrat à temps ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Article D4451-3

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet le transport d'un tonnage déterminé, dit " contrat au tonnage ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Article D4451-4

Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, dit " contrat de voyages simple ou multiples ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.

Chapitre II : Contrats de sous-traitance

Article D4452-1

Le contrat ayant pour objet de sous-traiter un transport fluvial de marchandises, dit " contrat de sous-traitance ", mentionné à l'article L. 4452-1, prend obligatoirement la forme d'un des contrats de transport mentionnés à l'article L. 4451-1.

Article D4452-2

Le contrat type pour le contrat de sous-traitance mentionné à l'article D. 4452-1 figure en annexe au présent livre.

Chapitre III : Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance

Chapitre IV : Contrat de location d'un bateau de marchandises

Chapitre V : Contrat d'assurance de navigation intérieure

TITRE VI : CONTRÔLE ET DISPOSITIONS PÉNALES

Chapitre Ier : Contrôle

Article R4461-1

La déclaration de la nature et du poids des chargements mentionnée à l'article L. 4461-1 est réalisée par une déclaration de chargement que, pour chaque transport, toute personne qui effectue un transport fluvial de marchandises établit et transmet à l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial.

La déclaration de chargement est tenue à jour pour prendre en compte les variations du chargement. Un arrêté du ministre chargé des transports détermine le contenu ainsi que les modalités de délivrance des déclarations de chargement et précise les conditions dans lesquelles elles sont établies, tenues à jour et transmises à l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial.

Article R4461-2

La déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1 est présentée, à leur demande, aux agents mentionnés à l'article L. 4461-1. Ces agents peuvent se rendre à bord pour vérifier la quantité et la nature des marchandises transportées.

Les documents de transport, tels que la lettre de voiture ou le connaissement, peuvent être demandés par ces mêmes agents afin de vérifier leur concordance avec les mentions inscrites sur la

déclaration de chargement présentée.

La présentation de la déclaration de chargement et des autres documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article est faite au moment même de la demande des agents.

Les systèmes informatiques d'enregistrement de données sont admis lorsqu'ils permettent de satisfaire aux obligations du présent article.

Article R4461-3

Lors de tout contrôle effectué dans les conditions prévues à l'article L. 4462-4, le transporteur, la personne dont l'activité professionnelle est la location de bateaux ou le propriétaire d'un bateau de plaisance doit produire un exemplaire de la déclaration de chargement ou de la déclaration de navigation ou le document attestant du paiement du péage forfaitaire.

Les personnes habilitées à exercer les contrôles susmentionnés peuvent demander au transporteur ayant à produire une déclaration de chargement de présenter en outre, au moment même de la demande, les documents de transport, tels que la lettre de voiture ou le connaissement, afin de vérifier leur concordance avec les mentions inscrites sur la déclaration présentée.

Chapitre II : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Section 1 : Dispositions relatives aux péages fluviaux

Sous-section 1 : Péages fluviaux perçus au profit de Voies navigables de France

Article R4462-1

Les agents chargés de contrôler l'acquittement des péages institués au profit de Voies navigables de France mentionnés au 1° de l'article L. 4462-4 sont commissionnés et assermentés dans les conditions définies aux articles R. 4141-1 à R. 4141-4.

Article R4462-2

L'absence de transmission de la déclaration de chargement mentionnée à l'article R. 4461-1, constatée, y compris postérieurement au transport, par les agents assermentés et commissionnés mentionnés à l'article R. 4462-1 entraîne la rédaction par ces agents d'un constat sur la base des éléments de fait dont ils disposent. Ce constat se substitue à la déclaration de chargement et entraîne la facturation d'office du montant du péage dû, auquel s'ajoute une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

Article R4462-3

L'absence de transmission, avant le 1er février, de la déclaration de flotte mentionnée à l'article R. 4412-7, et après mise en demeure restée sans effet pendant quinze jours, constatée par les agents mentionnés à l'article R. 4462-1, entraîne l'établissement par le directeur général de Voies navigables de France, à partir des éléments de connaissance de la flotte dont il dispose, d'un état qui se substitue à la déclaration de flotte. Sur cette base, il détermine le montant du péage à acquitter selon les règles définies par le conseil d'administration et en poursuit le recouvrement. La régularisation du défaut de paiement de tout ou partie des acomptes forfaitaires dus au titre des péages est assortie d'une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

Article R4462-4

L'absence de transmission avant la date de départ de la déclaration de navigation mentionnée à l'article R. 4412-8, constatée par les agents mentionnés à l'article R. 4462-1, y compris postérieurement au transport, entraîne la rédaction par ces agents d'un constat sur la base des éléments de fait dont ils disposent. Ce constat se substitue à la déclaration de navigation et entraîne la facturation d'office du montant du péage dû, auquel s'ajoute une majoration dont le taux est fixé par le conseil d'administration, dans la limite de la moitié des sommes éludées. La même procédure s'applique en cas de déclaration inexacte.

Sous-section 2 : Dispositions communes

Article R4462-5

La proposition de transaction en matière d'infractions relatives à l'acquittement des péages prévue par l'article L. 4462-5 est adressée par l'autorité compétente au procureur de la République dans le délai de deux mois à compter de la clôture du procès-verbal.

Elle précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public et les délais dans lesquels elle devra être exécutée.

Article R4462-6

Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, celle-ci est notifiée en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose d'un mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

Section 2 : Dispositions relatives au cabotage fluvial et à l'immobilisation des bateaux

Article R4462-7

Dans la stricte mesure nécessaire au contrôle des durées mentionnées à l'article L. 4413-1, les agents mentionnés à l'article L. 4272-1 peuvent consulter les informations issues des déclarations effectuées au cours des douze derniers mois et au titre des transports réalisés avec le bateau concerné pour l'établissement des péages dus en vertu des articles L. 4412-1 à L. 4412-3.

Les traitements mentionnés à l'alinéa précédent qui portent sur des données à caractère personnel ne peuvent être mis en œuvre qu'après avoir été autorisés dans les conditions prévues à l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les transporteurs non résidents qui acquittent les péages mentionnés au premier alinéa sous la forme de forfaits en vertu de l'article R. 4412-4 doivent être en mesure d'attester par tout moyen du respect des durées mentionnées à l'article L. 4413-1.

Article R4462-8

L'immobilisation prévue à l'article L. 4462-7 est l'obligation faite au conducteur ou au propriétaire d'un bateau de maintenir ce bateau au lieu où l'infraction a été constatée ou, si les règles relatives au stationnement, au déchargement ou au débarquement l'exigent, en un autre lieu désigné par l'agent ayant constaté l'infraction.

Pendant tout le temps de l'immobilisation, le bateau demeure sous la responsabilité de son conducteur.

Article R4462-9

Lorsque l'infraction qui a motivé l'immobilisation n'a pas cessé au moment où l'agent quitte le lieu où le bateau est immobilisé, l'agent retient le titre de navigation du bateau et rédige une fiche d'immobilisation. Il saisit l'agent territorialement compétent en lui remettant les deux documents précités. Un double de la fiche d'immobilisation est remis au contrevenant.

La fiche d'immobilisation énonce les date, heure et lieu de l'immobilisation, l'infraction qui l'a motivée et le lieu de sa constatation s'il est distinct du lieu de l'immobilisation, les éléments d'identification du bateau et du titre de navigation retenu, les nom et adresse du contrevenant, les nom, qualité et affectation de l'agent qui la rédige et précise la résidence de l'agent qualifié pour lever la mesure.

Article R4462-10

L'immobilisation est levée dès la cessation de l'infraction par l'agent qui l'a prescrite s'il est encore présent lors de la cessation de l'infraction ou par l'agent saisi dans les conditions prévues à l'article R. 4462-9. Dans ce cas, le titre de navigation est restitué au conducteur au lieu indiqué par l'agent qui l'a retenu.

L'immobilisation cesse lorsque l'entreprise exécutant l'opération de cabotage justifie par tous moyens appropriés et vérifiables que le bateau est réaffecté à une opération autorisée, le cas échéant après le déchargement ou le transbordement des marchandises ou le débarquement des personnes. Les frais qui en résultent sont à la charge de l'entreprise exécutant l'opération de cabotage.

Chapitre III : Sanctions pénales

Article R4463-1

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe le fait pour tout transporteur, toute personne dont l'activité professionnelle est la location de bateaux ou tout propriétaire d'un bateau de plaisance de ne pas présenter les documents mentionnés à l'article R. 4461-3 ou de présenter des documents inexacts, sans préjudice de la rectification de droit de l'assiette du péage par les représentants assermentés de Voies navigables de France.

TITRE VII : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS SUR LE RHIN ET LA MOSELLE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Article R4471-1

La perception en France des péages dus pour la navigation sur la partie internationale de la Moselle, en application de la convention du 27 octobre 1956 entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle, est assurée par Voies navigables de France, qui en remet le produit à la Société internationale de la Moselle.

Chapitre II : Sanctions pénales

Section 1 : Recherche, constatation et poursuite des infractions

Article R4472-1

La proposition de transaction, prévue à l'article L. 4472-2, relative aux infractions énumérées à l'article L. 4472-9, est adressée par le ministre chargé des transports au procureur de la République dans le délai d'un an à compter de la clôture du procès-verbal.

Elle précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public et les délais dans lesquels elle devra être exécutée.

Article R4472-2

Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, le ministre chargé des transports la notifie en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose de deux mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

Section 2 : Appréhension et saisie du bateau ou navire

Article R4472-3

L'appréhension du bateau ou du navire qui a servi à commettre les infractions énumérées à l'article L. 4472-9 a lieu au moment de la constatation de l'infraction, que ce soit durant la navigation, au mouillage ou à quai.

Les officiers et agents qui ont qualité, en application de l'article L. 4472-5, pour procéder à l'appréhension des bateaux et des navires établissent un procès-verbal de l'appréhension et le notifient au contrevenant ou à son préposé. Ils en adressent une copie au représentant local de Voies navigables de France territorialement compétent.

Le procès-verbal de l'appréhension contient toutes les indications de nature à justifier l'existence de l'infraction et la régularité de l'appréhension. Il comporte l'indication de la date et de l'heure de la notification de cette mesure.

Article R4472-4

La durée d'effet de l'appréhension ne peut dépasser soixante-douze heures. La remise des bateaux ou des navires qui ont fait l'objet d'une appréhension à l'autorité compétente pour les saisir doit intervenir avant la fin de ce délai.

S'il décide de ne pas opérer la saisie, le représentant local de Voies navigables de France qui s'est vu remettre un bateau ou un navire ayant fait l'objet d'une appréhension restitue le bateau ou le navire, le mentionne sur le procès-verbal d'appréhension et en informe le procureur de la République dans le délai prescrit à l'alinéa précédent.

Article R4472-5

Le représentant local de Voies navigables de France compétent pour opérer la saisie prévue par l'article L. 4472-3 est celui dans la circonscription duquel l'infraction prévue à l'article L. 4472-9 a été commise.

Article R4472-6

La saisie peut être opérée à tout moment, qu'il y ait eu auparavant appréhension ou non.

En cas de saisie, le représentant local de Voies navigables de France dresse procès-verbal, le notifie au contrevenant ou à son préposé qui doit le signer, puis le transmet au procureur de la République accompagné, le cas échéant, du procès-verbal d'appréhension. Lorsqu'il y a lieu, il informe le commettant de cette mesure. Si le contrevenant ou son préposé refuse de signer le procès-verbal, il en est fait mention dans celui-ci.

Article R4472-7

Le représentant local de Voies navigables de France peut, après avoir consulté le contrevenant ou son préposé, désigner un gardien de saisie pour la durée nécessaire au déroulement de la procédure. Le gardien désigné peut être le patron ou le propriétaire du bateau ou du navire, le consignataire, l'armateur ou toute autre personne choisie par le représentant local de Voies navigables de France. Notification de cette désignation est faite au gardien.

Article R4472-8

La destination donnée au bateau ou au navire saisi est le port, le quai de stationnement, le point d'amarrage ou d'ancrage déterminé par le représentant local de Voies navigables de France, qui tient compte de la sécurité de la navigation et de celle du bateau ou du navire saisi, des coûts entraînés par son acheminement et son séjour et, s'il y a lieu, des difficultés de liaison du gardien de saisie.

Article R4472-9

La destination du bateau ou du navire et les autres modalités de la saisie sont fixées après consultation du contrevenant ou de son préposé.

Article R4472-10

Le procès-verbal de saisie contient toutes les indications de nature à justifier l'existence de l'infraction et la régularité de la saisie. Il fait mention, s'il y a lieu, du gardien de saisie désigné. Il comporte une estimation du bateau ou du navire saisi ainsi qu'un état des frais résultant des différentes opérations requises par la procédure. Il mentionne également la destination donnée au bateau ou au navire et les opérations requises à cette fin.

Le procès-verbal de saisie indique si les souhaits exprimés par le contrevenant ou son préposé en ce qui concerne l'organisation de la saisie ont été pris en compte et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles ils ne l'ont pas été.

Il est adressé au juge d'instance dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures.

Article R4472-11

Lors de la notification du procès-verbal de saisie du bateau ou du navire, le représentant local de Voies navigables de France informe le contrevenant ou son préposé de la possibilité d'obtenir du juge d'instance du lieu de la saisie la mainlevée de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement. Dans le cas où il a désigné un gardien de saisie, le représentant local de Voies navigables de France en fait la mention dans la requête qu'il adresse au juge d'instance aux fins de confirmation de la saisie.

Article R4472-12

Quand il a été décidé de mettre fin à la saisie, soit par le représentant local de Voies navigables de France, soit par le juge d'instance, que la saisie soit ou non remplacée par le dépôt d'un

cautionnement, le représentant local de Voies navigables de France notifie cette décision au contrevenant ou à son préposé, en l'accompagnant de l'indication des modalités pratiques de restitution du bateau ou du navire.

Cette restitution donne lieu à un procès-verbal de restitution, signé si possible par le contrevenant ou son préposé, et transmis par le représentant local de Voies navigables de France au juge d'instance. Si le contrevenant ou son préposé refuse de signer le procès-verbal, il en est fait mention dans celui-ci.

Article R4472-13

Le cautionnement est restitué dès que le contrevenant ou son préposé a satisfait aux obligations découlant de l'infraction commise.

Annexes au LIVRE IV

Article Annexe à l'article D4451-2

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-2,
DIT " CONTRAT À TEMPS "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat à temps

Le présent contrat a pour objet de mettre à disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé.

Cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Durée du contrat.

Le contrat prend fin à la date convenue par les parties ou à la fin du dernier voyage en cours à cette date. Toutefois, si ce dernier voyage compromet la réalisation d'engagements pris antérieurement par l'entrepreneur de transport, ce dernier peut refuser ledit voyage. Dans ce cas, le contrat prend fin à la date demandée de chargement de ce dernier transport.

2.4. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.5. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.6. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.7. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis ou unités de charge embarqués et débarqués, au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

Article 3

Données nécessaires à l'exécution du contrat

3.1. Données fournies par le donneur d'ordre.

Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

les dates de prise d'effet et de fin du contrat ;

les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;

la ou les voies empruntées, en précisant les points ou zones de chargement et de déchargement sur la ou les voies empruntées ;

les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement qui doivent être compatibles avec les caractéristiques des bateaux ;

la nature des marchandises, leurs caractéristiques de volume et leurs dimensions, leur caractère périssable ou dangereux et les précautions à prendre pour leur transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;

le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre ou du destinataire ;

le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;

toute autre modalité d'exécution du contrat.

Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de lui laisser ignorer le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

3.2. Données fournies par l'entrepreneur de transport.

Il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau.

Article 4

Matériel de transport

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports qui lui seront confiés à l'aide de matériel en bon état de navigabilité et de propreté, conforme aux réglementations en vigueur, et à le maintenir dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant de la conformité avec lesdites réglementations lui soient présentés.

Article 5

Rémunération de la prestation liée à l'exécution du contrat

5.1. Nature du prix.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

5.2. Eléments du prix.

Sont prises en considération pour le calcul du prix les charges fixes résultant de la mise à disposition du ou des bateaux utilisés et de l'équipage ainsi que les charges variables liées à l'exécution des transports. Le prix n'est pas exprimé en fonction du tonnage transporté.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des

transports.

Les prestations supplémentaires ou annexes, les péages et redevances maritimes ainsi que la prime d'assurance responsabilité du transporteur s'ajoutent à ce fret principal.

Les modalités exactes du calcul du prix, le débiteur et l'unité de temps prise en compte pour les règlements sont indiqués au plus tard au moment de la conclusion du contrat.

En contrepartie de la perception du prix tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau, de son équipage et au transport de la marchandise entre les ports désignés à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

5.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du prix et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

les frais de chargement et de déchargement ;

les frais d'arrimage ;

les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;

l'indemnité de comptage des colis ;

l'indemnité de bâchage et de débâchage ;

le coût de la protection particulière des marchandises ;

les frais d'assurance de la marchandise ;

les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;

les frais de pilotage maritime ;

l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 13.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Article 6

Modalités de paiement

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 5 est exigible par mois.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée par mois. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 7

Modification du contrat

Toute instruction nouvelle du donneur d'ordre par rapport aux dispositions convenues à l'article 3.1 donne lieu à ajustement du contrat.

Article 8

Résiliation du contrat

La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de

l'une ou l'autre des parties moyennant le respect d'un préavis de cinq jours par mois du contrat initial, notifié par écrit avec accusé de réception.

Dans ce cas, la partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre partie une indemnité égale à 50 % de la rémunération prévue par le contrat initial pour la période restant à couvrir.

Article 9

Assurances

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 17.1.

Article 10

Documents de transport

Sur la base des indications mentionnées à l'article 3 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

L'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement et éventuellement les réserves motivées au déchargement.

Article 11

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

pour le personnel navigant ou de manutention ;

pour le bateau ;

pour les marchandises transportées ;

pour les tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 12

Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

12.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

12.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure en liaison avec le donneur d'ordre que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

12.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture par écoutes. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

12.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

Article 13

Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

L'entrepreneur de transport doit se tenir et tenir le bateau à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, il est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement, et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

Article 14

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, l'exécution du ou des transports est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu d'en informer immédiatement le donneur d'ordre.

Si le motif de l'inexécution est imputable à l'entrepreneur de transport, ce dernier est tenu, sauf avis contraire du donneur d'ordre, de fournir le matériel de remplacement ou, s'il ne le peut, de supporter l'écart de prix résultant pour le donneur d'ordre du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

Toutefois, si le motif de l'inexécution est extérieur à l'entreprise de transport, l'entrepreneur de transport est tenu de demander au donneur d'ordre des instructions et, en leur absence, de veiller au mieux à la sauvegarde des marchandises.

Article 15

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 16

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre ses instructions.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs.

Article 17

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. # Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3 ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 18

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de supporter une indemnité déterminée aux conditions du contrat ramenées à la journée et appliquée au nombre de jours de retard.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.1.

Article 19

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;

la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

Article 20

Réglemations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 21

Sous-traitance

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, sauf avis contraire du donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4451-3

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-3,
DIT " CONTRAT AU TONNAGE "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat au tonnage

Le présent contrat a pour objet le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne. Il porte sur une durée maximale et un tonnage déterminés.

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.

Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.

2.2. Mandataire.

Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux

interventions de son mandataire.

2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires, pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement ou au déchargement.

2.13. Surestaries.

Indemnité payée à l'entrepreneur de transport, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

2.14. Tonnage.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une fourchette de 10 % en plus ou en moins fixant un tonnage minimum et un tonnage maximum.

2.15. Programmation.

Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une programmation à laquelle s'applique la fourchette définie à l'article 2.14 et qui répartit pro rata temporis la quantité de marchandises à transporter.

2.16. Prise d'effet du contrat.

Le contrat prend effet le jour de l'accord des deux parties.

Article 3

Données relatives à l'exécution du transport

3.1. Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

a) Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

- # les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, si du moins le nom de ce dernier est connu ;
- # les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
- # les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
- # la nature de la marchandise, ses caractéristiques de volume et ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour son transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- # le prix du transport fixé à la tonne et le débiteur du fret ;
- # toute autre modalité particulière d'exécution du contrat de transport et du ou des transports eux-mêmes.

b) Au plus tard au moment de chaque prise en charge de la marchandise :

- # le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;
- # le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.

3.2. Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer à l'entrepreneur de transport le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

3.3. Sur la base des indications mentionnées aux alinéas 3.1 et 3.2 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Au moment des opérations de déchargement, l'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les

jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler à l'entrepreneur de transport et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

Article 4

Modification du contrat de transport

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Dans ce cadre, toute nouvelle instruction du donneur d'ordre donne lieu à ajustement du contrat.

Article 5

Matériel de transport

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports à l'aide d'un bateau :

en bon état de navigabilité et de propreté et conforme aux réglementations en vigueur ; le bateau doit être maintenu dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant cette conformité lui soient présentés ;

adapté aux installations de chargement et de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;

dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

Article 6

Assurances

L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.

La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise.

A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 18.1.

Article 7

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

pour le personnel navigant ou de manutention ;

pour le bateau ;

pour les marchandises transportées ;

pour des tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du

conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 8

Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

8.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

8.2. Conservation de la marchandise.

L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.

L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

8.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autres que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

8.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.

Article 9

Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

L'entrepreneur de transport doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.

Par ailleurs, l'entrepreneur de transport est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.

Article 10

Délai de chargement et de déchargement des bateaux

10.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;

3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;

3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5, ils prennent effet à :

12 heures, le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure, si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 13, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsqu'en raison d'escales les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

10.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé à l'entrepreneur de transport des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par l'entrepreneur de transport pendant la période de surestaries.

Article 11

Défaillance du donneur d'ordre

11.1. Défaut de respect de la programmation.

Dans le cas où la programmation ne serait pas respectée par le donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.

La somme des indemnités définies ci-dessus ne peut excéder l'indemnité définie à l'article 11.2.

11.2. Défaut d'exécution des tonnages.

Au cas où les tonnages minima ne seraient pas atteints au cours de la durée du contrat pour des raisons mettant en jeu la responsabilité du donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser à l'entrepreneur de transport une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non

exécutés.

Cette indemnité ne se cumule pas avec celle versée pour défaut de programmation.

Article 12

Défaillance de l'entrepreneur de transport

En cas de panne ou d'avarie survenant au matériel de transport, il appartient à l'entrepreneur de transport contractant de fournir le matériel de remplacement ou de supporter l'écart de prix résultant, pour le donneur d'ordre ou le destinataire, du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.

En cas d'observation des dates de mise à quai convenues dans le cadre du respect de la programmation et hors les cas de force majeure, l'entrepreneur de transport paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où l'entrepreneur de transport a averti de son retard ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite à l'entrepreneur de transport après une seule mise en demeure.

Dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre.

Article 13

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis à l'entrepreneur de transport avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié, le cas échéant, par la prise en compte de circonstances particulières.

L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 19, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 14

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution d'un transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport doit prendre le moment venu les mesures appropriées pour sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

Article 15

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée comme destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures.

L'entrepreneur de transport est tenu d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre dans ce délai, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix du fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque l'entrepreneur de transport n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du montant du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

Article 16

Rémunération de l'entrepreneur de transport

16.1. Nature du prix de transport.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

16.2. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par les circonstances auxquelles l'entrepreneur de transport est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

16.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- # les frais de chargement et de déchargement ;
- # les frais d'arrimage ;
- # les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
- # l'indemnité de comptage des colis ;
- # l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
- # le coût de la protection particulière des marchandises ;
- # les frais d'assurance de la marchandise ;
- # l'indemnité d'escale ;
- # les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- # les frais de pilotage maritime ;
- # l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 9.

Tous ces prix sont exprimés hors taxe.

Article 17

Modalités de paiement

La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 16 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée mensuellement. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 18

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. # Freinte de route.

18.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 18.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

18.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 18.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.

18.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 19

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 18.1.

Article 20

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;

la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

Article 21

Réglementations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 22

Sous-traitance

L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4451-4

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-4,
DIT " CONTRAT DE VOYAGES SIMPLE OU MULTIPLE "

Article 1er

Objet et domaine d'application du contrat de voyage

Le présent contrat a pour objet le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées, ne relevant pas d'un contrat type spécifique, moyennant un prix assurant une juste rémunération du service rendu. Il porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyages multiples).

Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports. Il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 du même code.

Lorsqu'une convention écrite est, conformément à l'article L. 1432-3 du code des transports, conclue entre un donneur d'ordre et un transporteur public fluvial et porte sur plusieurs expéditions, chacune d'elles est présumée soumise aux conditions de ladite convention.

Article 2

Définitions

2.1. Donneur d'ordre.

On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire qualifié.

2.2. Mandataire.

Le mandataire est le courtier de fret fluvial qui représente le donneur d'ordre. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre le transporteur des droits attachés aux interventions de son mandataire.

2.3. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise au transporteur par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

2.4. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de

fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si le transporteur en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

2.5. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles le transporteur s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

2.6. Poste d'attente.

Endroit désigné au transporteur par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

2.7. Escale.

Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.

2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.

2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume, inhérente à la nature de la marchandise, constitue une freinte de route.

2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

2.12. Délai de planche.

Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement.

2.13. Surestaries.

Indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement du délai de planche.

Article 3

Documents de transport

(lettre de voiture ou connaissance)

Il incombe au donneur d'ordre de fournir au transporteur les indications suivantes :

3.1. Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :

les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire si, du moins, le nom de ce dernier est connu ;
les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
la date de mise à quai ;
la date d'arrivée à destination compte tenu des délais de planche au chargement et du temps conventionnel de parcours ;
la nature de la marchandise, son poids, éventuellement son volume et/ ou ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour effectuer son transport, ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
le prix du transport et le débiteur du fret ;
s'il y a lieu, les autres modalités relatives à l'exécution du contrat de transport et du transport lui-même (déclaration de valeur, déclaration d'intérêt à la livraison, etc.).

3.2. Au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise :

le poids de la marchandise, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;
le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.

Le donneur d'ordre doit également informer le transporteur des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

Un document de transport matérialisant l'accord des parties est établi sur la base de ces indications fournies par écrit ou par tout autre procédé permettant leur mémorisation.

Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées du transporteur, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.

Le transporteur remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler au transporteur et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.

Article 4

Modification du contrat de transport

Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Toute nouvelle instruction du donneur d'ordre ayant pour objet la modification des conditions initiales d'exécution du transport et, notamment, la substitution d'un destinataire nouveau

au destinataire initial est donnée ou confirmée immédiatement par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de raccourcir la distance de transport, le prix de fret initialement prévu au contrat reste acquis au transporteur.

Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de rallonger la distance de transport, cette prestation supplémentaire donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Si, du fait des instructions du donneur d'ordre, le bateau est arrêté en cours de route ou à un point de destination provisoire pour des raisons autres que des prescriptions administratives ou des difficultés de navigation, la durée de l'arrêt donne lieu au paiement de surestaries à la charge du donneur d'ordre. Tout préjudice subi par le transporteur du fait de cet arrêt est pris en charge par le donneur d'ordre.

Dans tous les cas, de nouvelles instructions du donneur d'ordre ne doivent pas compromettre l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni empêcher ou porter atteinte à la réalisation d'engagements pris avant la modification du transport.

Article 5

Matériel de transport

Le transporteur s'engage à effectuer le transport à l'aide d'un bateau :

en bon état de navigabilité et de propreté ;

adapté aux installations de chargement ou de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;

dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.

Article 6

Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :

pour le personnel navigant ou de manutention ;

pour le bateau ;

pour les marchandises transportées ;

pour des tiers.

Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.

Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

L'absence de réserves portées sur la lettre de voiture ou le connaissement par le transporteur se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.

Article 7

Chargement, arrimage, protection contre les intempéries, déchargement

7.1. Chargement, calage, arrimage.

L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. Le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ces opérations.

Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, le transporteur demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.

7.2. Conservation de la marchandise.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.

En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, le transporteur peut refuser la prise en charge des marchandises.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement.

L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.

En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, le transporteur s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

7.3. Protection contre les intempéries.

Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par le transporteur. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider le transporteur à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.

Toutefois, le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.

7.4. Déchargement.

Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombées sur le bateau lors de leur manutention. Le transporteur est tenu de surveiller ces opérations.

Article 8

Horaire de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement

Le transporteur doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement portuaire. Le transporteur a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des heures ainsi fixées.

Article 9

Délai de chargement et de déchargement des bateaux

9.1. Délai de planche.

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;

3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;

3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.

Ils prennent effet à :

12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;

Le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.

Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

9.2. Surestaries.

En cas de dépassement des délais de planche, il est payé au transporteur des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par le transporteur pendant la période de surestaries.

Article 10

Défaillance du donneur d'ordre au chargement

10.1. Désaffrètement.

Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat à tout moment avant la date fixée pour le chargement de l'unité fluviale. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature du contrat et de notification de sa résiliation, multiplié par le montant journalier des surestaries.

10.2. Défaillance du donneur d'ordre à la remise de la marchandise.

Si, hors les cas de force majeure, le chargement n'est pas commencé à l'expiration du délai de planche, le transporteur a le droit d'exiger la résiliation du contrat de transport à condition de le notifier par écrit au donneur d'ordre. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature et de résiliation du contrat, multiplié par le montant journalier des surestaries.

Article 11

Défaillance du transporteur au chargement

En cas d'observation de la date de mise à quai telle que prévue à l'article 2.5, et hors les cas de force majeure, le transporteur paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries, sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.

En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où le transporteur a averti de son retard, ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite au transporteur.

Article 12

Délais de route

Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.

Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières.

Le transporteur doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.

Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Article 13

Empêchement au transport

Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, le transporteur est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.

S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, le transporteur doit prendre le moment venu les mesures qui lui paraissent appropriées à sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.

A moins que l'impossibilité de l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues ne soit imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées que ce dernier a dû engager suite aux instructions qu'il lui a données ou aux mesures prises par le transporteur en application de l'alinéa précédent.

Le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération. Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties.

Article 14

Empêchement à la livraison

La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.

Le déchargement met fin au contrat de transport et à la responsabilité encourue par le transporteur à l'égard des marchandises.

Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.

Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.

En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvré qui suit la demande.

A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, le transporteur est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.

Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.

Lorsque le transporteur n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvré qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.

Article 15

Rémunération du transporteur

15.1. Prix du transport.

Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.

En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, le transporteur n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe.

15.2. Prestations supplémentaires.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par le transporteur sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

les frais de chargement et de déchargement ;

les frais d'arrimage ;

les frais de relevés d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;

l'indemnité de comptage des colis ;

l'indemnité de bâchage et de débâchage ;

le coût de la protection particulière des marchandises ;

les frais complémentaires d'assurance de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison ;

l'indemnité d'escale ;

les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;

l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 8.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

Article 16

Modalités de paiement

La rémunération du transporteur telle que définie à l'article 15 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.

A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture du transporteur. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.

Article 17

Indemnités pour pertes et avaries

Déclaration de valeur. # Freinte de route.

17.1. Limitation d'indemnité pour pertes et avaries.

Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Cette indemnité ne peut excéder 762 € par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.

17.2. Déclaration de valeur.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.

Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée au transporteur au moins un jour ouvré avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture.

17.3. Freinte de route.

La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.

Le transporteur est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance

portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.

A défaut d'une telle mention, le transporteur est responsable du dépassement des tolérances suivantes :

2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;

1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.

Article 18

Indemnisation pour retard à la livraison

En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.

Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée au transporteur avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.

Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.

Article 19

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :

le transporteur ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;

la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.

Article 20

Réglementations particulières

En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

Article 21

Sous-traitance

Le transporteur peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.

Le transporteur porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.

Article Annexe à l'article D4452-2

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4452-2,

DIT " CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE "

Article 1er

Objet et domaine d'application

Le présent contrat a pour objet l'exécution par un transporteur public fluvial sous-traitant d'opérations de transport de marchandises qui lui sont confiées par un transporteur fluvial principal. Il est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-13 et L. 4452-1 du code des transports.

Article 2

Conditions générales d'exécution des transports

Conformément aux dispositions de l'article D. 4452-1 du code des transports, les dispositions du contrat type de sous-traitance reprennent, selon l'option choisie, celles des contrats types relatives au contrat à temps, au contrat au tonnage et au contrat de voyages simple ou multiples définies respectivement par les articles D. 4451-2 à D. 4451-4 de ce même code.

Article 3

Définition

3.1. Transporteur principal.

On entend par transporteur principal la partie qui est engagée par le contrat initial de transport avec un donneur d'ordre et qui en confie tout ou partie de l'exécution sous la forme d'un contrat de sous-traitance.

Dans les contrats types évoqués ci-dessus, le transporteur principal est assimilé au donneur d'ordre, et le sous-traitant au transporteur.

3.2. Transporteur sous-traitant.

On entend par transporteur sous-traitant la partie qui s'engage à exécuter les opérations de transport qui lui sont confiées par le transporteur principal et qui découlent du contrat initial.

Article 4

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

Le transporteur sous-traitant s'engage à mettre à bord de ses unités un équipage suffisant et nécessaire pour en assurer la marche normale et la sécurité, conformément aux articles R. 4212-1 à R. 4212-3 et R. 4231-1 à R. 4231-21 du code des transports.

Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du même code, le transporteur ne doit en aucun cas conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité.

Article 5

Prix du transport

Le transporteur principal garantit au transporteur sous-traitant que les prix pratiqués couvriront au moins les charges découlant des obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburants ou, en ce qui concerne les entreprises unipersonnelles, les charges équivalentes et la rémunération du chef d'entreprise.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment

le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Article 6

Frais

Tous les frais afférents à l'activité des bateaux utilisés dans le cadre de contrat de sous-traitance sont à la charge du transporteur sous-traitant et acquittés directement par lui.

Article 7

Cession de sous-traitance

Lorsque le transporteur sous-traitant confie à son tour l'exécution des transports en tout ou partie à des entreprises de transport fluvial sous-traitantes, il doit en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre.

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE V : PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

TITRE Ier : RÉGIMES DE TRAVAIL

Chapitre Ier : Dispositions générales

Section 1 : Dispositions communes au personnel navigant et au personnel sédentaire

Article R4511-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux employeurs de droit privé ainsi qu'aux salariés des entreprises de transport fluvial, à l'exception des entreprises de location de bateaux de plaisance.

Elles s'appliquent également, pour leur personnel navigant, aux entreprises de toute nature exerçant, à titre accessoire, une activité de transport fluvial.

Article R4511-2

L'organisation du travail par roulement, ainsi que l'organisation du travail par relais sont autorisées après consultation du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Cette consultation doit porter notamment sur le principe et les modalités d'application pour chaque catégorie de personnel navigant ou sédentaire mentionnée au présent chapitre.

Article D4511-3

La prolongation de la durée du travail effectif quotidien, ou de la durée réputée équivalente, est limitée à une heure pour préparer ou achever les opérations de chargement ou de déchargement des unités, pour réaliser des opérations qui, techniquement, ne peuvent être arrêtées à volonté lorsqu'elles n'ont pu être terminées dans les délais réglementaires par suite de leur nature ou de

circonstances exceptionnelles ainsi que pour le personnel des unités fréquentant à la fois des parties maritimes et fluviales d'une voie navigable.

Elle peut être portée à deux heures pour le personnel d'armement, de régulation et de mouvement effectuant la préparation et le contrôle des conditions d'exploitation des unités ainsi que pour le personnel devant exécuter dans des délais de rigueur le chargement ou le déchargement des unités.

Cette prolongation de la durée du travail effectif ne peut conduire à dépasser la durée maximale quotidienne fixée par l'article L. 3121-34 du code du travail ou, en application des dispositions de cet article, par les dispositions spéciales du présent chapitre.

Le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, s'ils existent, doivent être consultés au moins une fois par an sur l'utilisation des dérogations prévues au présent article.

Article R4511-4

Dans tous les cas où elles conduisent à dépasser la durée hebdomadaire du travail prévue par l'article L. 3121-10 du code du travail ou la durée de présence équivalente, les heures de prolongation prévues par l'article D. 4511-3 sont rémunérées au tarif des heures supplémentaires. Elles ouvrent droit, dans les conditions fixées par accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, par convention ou accord de branche, au repos compensateur de remplacement prévu à l'article L. 3121-24 du code du travail. Elles ne sont pas imputées sur le contingent déterminé selon les dispositions de l'article L. 3121-11 du code du travail. Elles entrent en compte dans le calcul de la durée maximale de travail pouvant être accomplie au cours d'une même semaine, telle qu'elle est définie à l'article L. 3121-36 dudit code.

Article R4511-5

La durée du travail effectif peut être, à titre temporaire, prolongée au-delà des limites fixées par les articles L. 3121-34 et L. 3121-35 du code du travail pour permettre :

1° Au personnel sédentaire d'effectuer des travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des accidents survenus soit aux bateaux, soit au matériel fixe, soit aux installations, soit aux bâtiments de l'entreprise et mettant en péril la marche de celle-ci ;

2° Au personnel navigant d'effectuer des travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour parer aux accidents ou incidents de navigation, organiser des mesures de sauvetage, sauver d'une perte irréparable les cargaisons ou réparer des accidents survenus aux unités.

Cette faculté de prolongation est illimitée pendant un jour. Elle est limitée à deux heures pendant les jours suivants dans des conditions déterminées après consultation du comité d'entreprise et du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent, sans avoir pour effet de porter la durée hebdomadaire du travail au-delà de celle fixée au second alinéa de l'article L. 3121-35 du code du travail.

Les heures ainsi accomplies sont rémunérées comme des heures supplémentaires. Elles ouvrent droit, dans les conditions fixées par accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, par convention ou accord de branche, au repos compensateur de remplacement prévu à l'article L. 3121-24 du code du travail. Elles ne sont pas imputées sur le contingent déterminé selon les dispositions de l'article L. 3121-11 du code du travail.

L'employeur qui veut faire usage des dérogations prévues au présent article en informe immédiatement l'inspecteur du travail.

Article D4511-6

En cas d'utilisation du contingent annuel d'heures supplémentaires prévu à l'article L. 3121-11 du code du travail, l'employeur procède à un affichage qui mentionne ce contingent, la durée prévue de son utilisation, la récapitulation des heures déjà utilisées et la partie de ce contingent restant disponible.

Conformément à l'article D. 3171-12 du code du travail, le bulletin de paie ou la fiche annexée au bulletin de paie doit préciser le total cumulé des heures supplémentaires effectuées par le salarié depuis le début de l'année civile.

L'employeur tient à la disposition de l'inspection du travail et pendant une durée d'un an les documents existants dans l'entreprise ou l'établissement permettant de comptabiliser les heures de travail effectuées par chaque salarié.

Dans les entreprises qui ont recours au système de dérogation à la limitation à quarante-huit heures de la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence dans les conditions prévues au présent titre, l'employeur tient à jour un registre de tous les salariés qui ont donné leur accord au dépassement de la durée maximale hebdomadaire de présence sur une période de référence de six mois. Ce registre est tenu à la disposition de l'inspection du travail.

Article R4511-7

Le contrôle du repos hebdomadaire est effectué dans les conditions fixées par les articles R. 3172-1 à R. 3172-5 du code du travail.

Section 2 : Personnel navigant

Sous-section 1 : Dispositions communes au personnel navigant

Article R4511-8

Le personnel navigant a droit à un repos hebdomadaire d'une durée minimale de vingt-quatre heures consécutives, qui peut être accordé un jour quelconque de la semaine.

Article R4511-9

Lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'attribution du repos prévu à l'article R. 4511-8 peut être différée sans qu'un même salarié puisse être occupé plus de quatorze jours consécutifs ou avoir un crédit de repos hebdomadaire supérieur à trois jours.

Toutefois, des modalités différentes de celles exposées à l'alinéa ci-dessus peuvent être définies par accord d'entreprise ou d'établissement. Ces accords ne peuvent avoir pour effet de porter le crédit de repos hebdomadaires différés au-delà de six jours.

Les repos hebdomadaires différés doivent pouvoir être pris à terre.

Article R4511-10

Les salariés mentionnés à l'article R. 4511-8 doivent être informés au moins quarante-huit heures à l'avance de la date de leurs repos ou des décisions de report de ceux-ci.

Article D4511-11

La durée du temps de travail du personnel navigant est enregistrée, attestée et contrôlée au moyen d'un livret individuel de contrôle dont les feuillets doivent être remplis quotidiennement par les intéressés. Le livret est signé à la fin de chaque cycle pour le personnel navigant à bord de bateaux exploités en relèves et à la fin de chaque semaine pour les autres personnels navigants.

Un récapitulatif hebdomadaire et mensuel des feuillets quotidiens du livret de contrôle est établi par l'employeur ou, sous sa responsabilité, par la personne à laquelle il a délégué ses pouvoirs à cet effet.

Pour le personnel navigant à bord de bateaux exploités en relèves, le livret de contrôle peut être remplacé par un journal de bord.

Les données relevées dans les livrets de contrôle et les journaux de bord peuvent être enregistrées au moyen de procédés informatiques sécurisés.

Sous-section 2 : Transport de marchandises

Paragraphe 1 : Modes d'exploitation

Article R4511-12

Deux régimes de travail sont applicables, en fonction de l'organisation spécifique des entreprises, au personnel navigant des entreprises de transport de marchandises :

1° Le régime de flotte exploitée en relèves applicable au personnel navigant travaillant sur des bateaux exploités selon des systèmes de relèves, dont les cycles alternent des périodes de présence à bord suivies de périodes de repos à terre ;

2° Le régime de flotte classique applicable au personnel navigant qui n'est pas soumis à une organisation du travail par cycles, qu'il soit ou non logé à bord du bateau sur lequel il travaille.

Paragraphe 2 : Bateaux exploités en relèves

Article D4511-13

Sous réserve des dispositions des articles L. 3132-1 et suivants du code du travail relatifs au repos hebdomadaire, et après avoir consulté le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel s'ils existent, l'employeur peut organiser le travail du personnel affecté sur un bateau exploité selon

le régime de la flotte en relèves, dans le cadre d'un cycle comprenant une période d'embarquement suivie d'une période de repos à terre.

La durée hebdomadaire moyenne du travail est calculée sur la durée du cycle ; elle est égale au résultat de la division du nombre d'heures de travail que le cycle comprend par le nombre de semaines ou de fractions de semaine sur lequel il s'étend.

La durée hebdomadaire moyenne calculée sur une période de douze semaines consécutives ne doit en aucun cas être supérieure à quarante-six heures.

La durée quotidienne du travail effectif ne peut excéder dix heures. Elle peut être portée à douze heures lorsque la durée hebdomadaire moyenne calculée sur un cycle de deux semaines ne dépasse pas quarante-deux heures.

Article D4511-14

A défaut de dérogation prévue par la convention collective, l'accord de branche étendu ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionnés à l'article L. 1321-4, chaque salarié employé selon le régime de la flotte exploitée en relèves bénéficie d'un repos quotidien, attribué dans les conditions suivantes :

1° Pour la flotte exploitée en continu, chaque salarié dispose d'un repos quotidien de douze heures dans chaque période de vingt-quatre heures ; cette durée peut être réduite sous réserve que le salarié dispose d'un repos d'au moins vingt-quatre heures, dont au moins deux fois six heures ininterrompues, par période de quarante-huit heures ;

2° Pour la flotte dont le régime d'exploitation comporte une navigation semi-continue de dix-huit heures au plus, chaque salarié dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures dont au moins six heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de six heures ;

3° Pour la flotte dont le régime d'exploitation comporte une navigation diurne de quatorze heures au plus, chaque salarié dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de huit heures.

Paragraphe 3 : Bateaux exploités en flotte classique

Article D4511-15

Pour le personnel navigant affecté sur un bateau exploité selon le régime de la flotte classique, la durée de présence hebdomadaire, équivalente à la durée légale du travail de trente-cinq heures, est fixée à quarante-six heures quarante minutes. En aucun cas la durée de présence quotidienne ne peut excéder quatorze heures.

La durée de présence maximale moyenne hebdomadaire calculée sur douze semaines est de cinquante-sept heures, sans pouvoir dépasser cinquante-neuf heures sur une semaine isolée.

En outre, cette durée maximale de présence hebdomadaire moyenne ne peut être supérieure à quarante-huit heures sur une période de référence de six mois. Les jours de repos compensateur annuels accordés au titre de la réduction du temps de travail par convention ou accord collectif étendu sont pris en compte pour le calcul de la moyenne.

Article R4511-16

Une convention ou un accord collectif étendu peut prévoir la possibilité pour un salarié de dépasser la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence définie au troisième alinéa de l'article D. 4511-15, dans le respect des durées maximales prévues à ce même article D. 4511-15, à condition qu'il ait donné son accord écrit.

La mise en place d'une telle organisation du travail ne peut être effectuée qu'après consultation du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent.

Chaque salarié auquel ce dépassement est proposé doit être informé qu'il n'est pas tenu de donner son accord et qu'il ne peut subir aucun préjudice s'il le refuse.

Article R4511-17

La répartition de la durée de présence hebdomadaire sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition peut être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée de présence hebdomadaire sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la durée maximale de présence quotidienne.

Sous-section 3 : Transport de personnes

Article R4511-18

Quatre régimes de travail sont applicables au personnel navigant des entreprises de transport de personnes :

1° Le régime d'exploitation diurne, dans lequel la navigation du bateau est limitée à seize heures par jour ;

2° Le régime d'exploitation diurne prolongée, dans lequel la navigation du bateau est limitée à dix-huit heures par jour ;

3° Le régime d'exploitation semi-continue, dans lequel la navigation du bateau est limitée à vingt heures par jour ;

4° Le régime d'exploitation continue.

Article D4511-19

La durée quotidienne du travail effectif ne peut excéder dix heures. Elle peut être portée exceptionnellement à douze heures pour le personnel embarqué et celui lié à l'exploitation des unités.

Article D4511-20

La durée maximale hebdomadaire moyenne de travail calculée sur une période de trois mois, ou de quatre mois par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou

d'établissement, est de quarante-six heures, sans pouvoir dépasser quarante-huit heures sur une semaine isolée.

La répartition de cette durée de travail sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition peut être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée légale hebdomadaire du travail sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la limitation de la durée quotidienne de travail prévue par l'article L. 3121-34 du code du travail.

Article D4511-21

A défaut de dérogation prévue par la convention collective, l'accord de branche étendu ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionnés à l'article L. 1321-4, chaque salarié appartenant au personnel navigant des entreprises de transport de personnes dispose d'un repos quotidien d'au moins huit heures dont au moins six heures consécutives dans chaque période de vingt-quatre heures décomptée à partir de la fin du dernier repos de six heures.

Section 3 : Personnel sédentaire

Article D4511-22

Dans le cas de travail par relais pour le personnel sédentaire, l'amplitude individuelle de la journée de travail ne peut excéder dix heures.

Article R4511-23

Sous réserve du respect des dispositions du code du travail relatives au repos hebdomadaire, et après avoir consulté le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, s'ils existent, l'employeur peut répartir sur l'ensemble ou seulement sur certains des six autres jours de la semaine la durée hebdomadaire de travail du personnel sédentaire sans que la durée quotidienne du travail puisse excéder le maximum prévu à l'article L. 3121-34 du code du travail.

La répartition de cette durée hebdomadaire de travail sur un nombre de jours inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition pourra être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés.

Sauf dans les cas prévus à l'article R. 4511-5, l'adoption d'une répartition de la durée légale hebdomadaire du travail sur un nombre de jours inférieur à cinq exclut toute dérogation à la limitation de la durée quotidienne de travail prévue par l'article L. 3121-34 du code du travail.

Article D4511-24

Sous réserve de dispositions législatives ou réglementaires plus favorables, la durée hebdomadaire

du travail effectif prévue à l'article L. 3121-10 du code du travail peut être prolongée du temps de présence suivant, afin de tenir compte des périodes d'inaction :

1° Pour le personnel sédentaire occupé à des opérations de gardiennage et de surveillance, de neuf heures ;

2° Pour le personnel sédentaire des services d'incendie, de six heures.

La durée de présence de ce personnel peut être déterminée sur la base d'une moyenne calculée sur un cycle maximum de trois semaines consécutives, le temps de présence quotidien déterminé dans les limites fixées par l'article L. 3121-34 du code du travail ne devant pas excéder douze heures.

En outre, la durée maximale hebdomadaire moyenne de présence de ce personnel ne peut être supérieure à quarante-huit heures sur une période de référence de six mois.

Article R4511-25

En application de l'article L. 1321-5, et par dérogation à l'article L. 3132-3 du code du travail, le repos hebdomadaire peut être accordé un autre jour que le dimanche :

1° Au personnel de régulation et de mouvement ;

2° Au personnel d'armement ;

3° Au personnel devant exécuter le chargement et le déchargement des unités.

Article D4511-26

L'horaire de travail du personnel sédentaire doit être affiché de manière à assurer l'information immédiate et permanente des salariés concernés ainsi que celle de l'autorité chargée du contrôle. L'horaire doit être maintenu en bon état de lisibilité.

Cet horaire est daté et signé par l'employeur ou, sous sa responsabilité, par la personne à laquelle il a délégué ses pouvoirs à cet effet.

Les rectificatifs qui doivent être établis en cas de recours à des heures supplémentaires doivent être également datés, signés et affichés.

Les salariés ne peuvent être occupés, sauf horaires individualisés prévus par les articles L. 3122-23 à L. 3122-25 du code du travail, que conformément aux indications d'un horaire qui mentionne, pour chaque journée, les heures de début et de fin de travail ainsi que celle des repos et l'indicateur de paiement et de non-paiement de ces heures de repos.

Il précise éventuellement le régime particulier auquel sont soumises certaines catégories de travailleurs et mentionne en outre, s'il y a lieu, la base juridique des heures supplémentaires ou des heures de récupération qu'il comporte.

En cas d'organisation du travail par équipes, la composition nominative de chacune de celles-ci est indiquée, soit par un tableau affiché dans les mêmes conditions que l'horaire, soit par un registre spécial tenu constamment à jour et mis à la disposition de l'inspection du travail.

Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans

Chapitre III : Dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin

TITRE II : SÉCURITÉ SOCIALE ET AIDE SOCIALE

Chapitre Ier : Dispositions générales

Chapitre II : Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans

PARTIE REGLEMENTAIRE

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

Article R4600-1

Sauf dispositions particulières du présent livre, le chapitre II du titre préliminaire du livre VIII de la première partie est applicable à la présente partie.

TITRE Ier : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Chapitre unique

Article R4611-1

Les dispositions du titre Ier du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique et à La Réunion.

Article R4611-2

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique et à La Réunion.

Article R4611-3

A l'article R. 4441-11, les mots : " et à Voies navigables de France " ne sont pas applicables.

Article R4611-4

Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique

et à La Réunion.

TITRE II : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À MAYOTTE

Chapitre unique

Article R4621-1

Les dispositions du titre Ier du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

Article R4621-2

Les dispositions du titre Ier du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

Article R4621-3

A l'article R. 4441-11, les mots : " et à Voies navigables de France " ne sont pas applicables.

Article R4621-4

Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

Article R4621-5

Les dispositions du titre Ier du livre V de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Mayotte.

TITRE III : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

Article R4631-1

Les dispositions du titre Ier du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article R4631-2

Les dispositions des chapitres Ier et II du titre Ier du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

Article R4631-3

A l'article R. 4441-11, les mots : " et à Voies navigables de France " ne sont pas applicables.

Article R4631-4

Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

TITRE IV : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-MARTIN

Chapitre unique

Article R4641-1

Les dispositions du titre Ier du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Article R4641-2

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

Article R4641-3

A l'article R. 4441-11, les mots : " et à Voies navigables de France " ne sont pas applicables.

Article R4641-4

Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Martin.

TITRE V : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

Chapitre unique

Article R4651-1

Les dispositions du titre Ier du livre III de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R4651-2

Les dispositions du titre Ier du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article R4651-3

A l'article R. 4441-11, les mots : " et à Voies navigables de France " ne sont pas applicables.

Article R4651-4

Les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre II du titre VI du livre IV de la quatrième partie réglementaire ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TITRE VI : NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre unique

TITRE VII : POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre unique

TITRE VIII : WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre unique

TITRE IX : TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre unique

PARTIE REGLEMENTAIRE

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

LIVRE V : LES GENS DE MER

TITRE VI : CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL

Chapitre Ier : Champ d'application

Article R5561-1

I.-Les navires soumis aux dispositions du présent titre sont ceux énumérés à l'article L. 5561-1 y compris lorsqu'ils remplissent des obligations de service public ou relèvent d'une délégation de service public.

II.-Outre les dispositions du présent titre, s'impose à ces navires le respect des obligations dues au titre des dispositions relatives au contrôle de l'Etat du port prises pour l'application de l'article L. 5241-4-3.

III.-Les armateurs, marins et gens de mer au sens du présent titre sont définis conformément à l'article L. 5511-1.

Article R5561-2

I.-L'armateur ou son représentant adresse une déclaration d'activité au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire ou, à défaut de toucher, au directeur départemental des territoires et de la mer le plus proche de l'activité exercée.

Cette déclaration en langue française est effectuée au moins soixante-douze heures avant le début de l'activité par voie de transmission électronique.

II.-Un arrêté du ministre chargé de la mer précise les éléments de la déclaration mentionnée au I qui comprennent notamment des renseignements relatifs à l'armement, au navire, à la sécurité, à l'équipage ainsi qu'à la nature et à la durée prévisible de la prestation envisagée.

En cas d'activité régulière, la déclaration couvre l'ensemble de la période prévisible d'activité et n'est complétée qu'en cas de modifications des conditions d'exercice de l'activité, selon les modalités précisées à cet arrêté.

III.-Il est délivré à l'armateur un accusé de réception par voie électronique de sa déclaration complète, ou, en cas de déclaration incomplète, il lui est indiqué les pièces manquantes.

Article R5561-3

A défaut de présentation du document obligatoire spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, délivré en application de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer du 1er novembre 1974 modifiée, les dispositions réglementaires prises pour l'application de l'article L. 5522-2 sont applicables.

Chapitre II : Droits des salariés

Article R5562-1

Les contrats de travail des gens de mer et des salariés autres que gens de mer employés à bord des navires doivent permettre d'assurer au moins le respect des dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux marins, aux gens de mer autres que marins et à tout autre salarié, dans les domaines mentionnés à l'article L. 5562-1.

Article R5562-2

Les dispositions de l'article L. 5545-14 sont applicables aux navires soumis aux dispositions du présent titre.

Article R5562-3

Avant la réalisation de toute prestation de service entrant dans le champ d'application du présent titre, l'armateur peut saisir le ministre chargé de la mer d'une demande par voie électronique aux fins de savoir les conventions ou accords collectifs étendus applicables aux personnels travaillant à bord des navires effectuant l'activité envisagée.

Chapitre III : Protection sociale

Article R5563-1

Pour la mise en œuvre de l'article L. 5542-21-1, l'enregistrement par le capitaine de l'accident du travail, lésion ou maladie professionnelle survenue à bord mentionne la date et les circonstances de l'événement, les nom, prénom, date et lieu de naissance, adresse, nationalité de l'intéressé, son numéro d'identification ou autre référence obligatoire. Elle indique, le cas échéant si la personne concernée a été évacuée, soignée à terre, rapatriée, si elle a repris son service à bord.

La déclaration prévue par l'article L. 5563-2 est adressée en langue française par voie de transmission électronique dans les meilleurs délais au directeur départemental des territoires et de la mer auprès duquel a été effectuée la déclaration mentionnée à l'article R. 5561-2.

Chapitre IV : Dispositions applicables à certains salariés

Chapitre V : Documents obligatoires

Article D5565-1

Sont tenus à la disposition des gens de mer et des salariés autres que gens de mer, et affichés dans les locaux qui leur sont réservés, les documents et informations suivants dans la langue de travail à bord :

- 1° Le tableau de service indiquant pour chaque fonction le programme de service à la mer et au port, le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par les dispositions légales et conventionnelles ;
- 2° L'adresse, le numéro de téléphone et les coordonnées de messagerie électronique des services d'inspection du travail compétents pour les ports français touchés par le navire ;
- 3° Les conventions et accords collectifs applicables aux marins et aux gens de mer autres que marins employés à bord.

Article D5565-2

I.-Sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 les documents suivants :

- 1° La liste d'équipage du navire ;
- 2° Le certificat de travail maritime, la déclaration de conformité du travail maritime et les rapports d'inspection établis par l'Etat du pavillon ou en son nom pour la mise en œuvre des dispositions du titre V de la convention du travail maritime (2006) de l'Organisation internationale du travail, lorsque cette convention est en vigueur pour l'Etat du pavillon ;
- 3° La fiche d'effectifs ou, à défaut, le document établi en application de l'article L. 5522-2 ;
- 4° Les certificats d'aptitude médicale ;
- 5° Les brevets et titres de formation requis ;
- 6° Les copies des contrats d'engagement des gens de mer et des contrats de travail des salariés employés à bord ;
- 7° Le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos ;
- 8° Les bulletins de paye, ou documents qui en tiennent lieu, des gens de mer et des salariés autres que gens de mer employés à bord, y compris la copie du document prévu à l'article L. 5562-3 précisant le montant de l'indemnité de congé perçue, le cas échéant, par l'intéressé ;
- 9° Le cas échéant, les titres de séjour et autorisations de travail ;
- 10° Les conventions et accords collectifs applicables aux gens de mer ;
- 11° Tout justificatif d'affiliation permettant de vérifier le respect des obligations de protection sociale prévues par l'article L. 5563-1.

II.-Une copie des contrats d'engagement type des marins et des gens de mer autres que marins est traduite par l'armateur en français. Les agents de contrôle peuvent également solliciter la traduction

en langue française de tout contrat de travail d'un salarié employé à bord du navire.

Un exemple des différents types de bulletins de paye remis aux salariés employés à bord est traduit en français. Les agents de contrôle peuvent également solliciter la traduction en langue française de tout bulletin de paye d'un salarié employé à bord du navire.

Les parties de toute convention ou accord collectif applicables aux gens de mer permettant de justifier du respect des dispositions du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports et des mesures prises pour son application sont traduites en français.

Article D5565-3

Est conservée à la disposition des agents de contrôle, pendant une durée de trois ans, le cas échéant sous forme électronique, la copie des documents mentionnés aux 1°, 3° à 6°, 8°, 9° et 11° du I de l'article D. 5565-2.

Sont conservés à la disposition des agents de contrôle, pendant une durée d'une année, les registres des heures quotidiennes de travail ou de repos.

Chapitre VI : Sanctions pénales

Article R5566-1

Le fait pour l'armateur de ne pas procéder à la déclaration prévue à l'article R. 5561-2 ou de ne pas procéder à une déclaration complète est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Article R5566-2

Le fait pour le capitaine de ne pas procéder à la déclaration prévue à l'article R. 5563-1 est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Article R5566-3

Le fait de ne pas présenter aux agents de contrôle les documents ou informations mentionnés au I de l'article D. 5565-2 ou le fait de ne pas présenter en français les documents prévus au II de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Article R5566-4

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait pour l'armateur de payer :

1° Des salaires inférieurs au salaire minimum de croissance prévu par les articles L. 3231-1 à L. 3231-12 du code du travail ;

2° Des rémunérations inférieures à la rémunération mensuelle minimale prévue par l'article L.

3232-1 du code du travail.

La récidive est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

En cas de pluralité de contraventions entraînant des peines de récidive, l'amende est appliquée autant de fois qu'il a été relevé de nouvelles infractions.

L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de salariés concernés.

Article R5566-5

Le fait pour l'armateur de payer des salaires inférieurs à ceux fixés dans la convention collective ou l'accord collectif de travail étendu applicable aux navires battant pavillon français exerçant la même activité est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de salariés concernés.

Article R5566-6

Le fait pour l'armateur de méconnaître les stipulations conventionnelles relatives aux accessoires du salaire prévus par la convention ou accord collectif de travail étendu applicable aux navires battant pavillon français exerçant la même activité est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de salariés concernés.

Article R5566-7

Le fait pour l'armateur d'employer des marins ou des gens de mer autres que marins ne disposant pas de certificats d'aptitude médicale valides ou de brevets et titres de formation valides, conformes aux exigences de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale, et à celles de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de gens de mer concernés.

PARTIE REGLEMENTAIRE - Arrêtés

QUATRIÈME PARTIE : NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE

TITRE IV : POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Chapitre Ier : Règlements de police

Section 1 : Règlement général de police de la navigation intérieure

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article A4241-1

Définitions

Pour l'application du présent chapitre, sont respectivement dénommés :

1° " Avis à la batellerie " : le mode de diffusion, le cas échéant par voie électronique, d'éléments de nature informative ou prescriptive concernant la navigation, émis par le gestionnaire de la voie d'eau ou par l'autorité chargée de la police de la navigation ;

2° " Bateau en train de pêcher " : tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, à l'exclusion de bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre ;

3° " Feu blanc, feu rouge, feu vert, feu jaune et feu bleu " : les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

4° " Feu puissant, feu clair et feu ordinaire " : les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'article A. 4241-48-2 ;

5° " Feu scintillant, feu scintillant rapide " : des feux rythmés de 40 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute ;

6° " Son bref " : un son d'une durée d'environ d'une seconde ; son prolongé : un son d'une durée d'environ quatre secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ d'une seconde ;

7° " Série de sons très brefs " : une série d'au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée d'un quart de seconde environ ;

8° " Nuit " : la période comprise entre le coucher et le lever du soleil ;

9° " Jour " : la période comprise entre le lever et le coucher du soleil ;

10° " Navigation au radar " : la conduite à l'aide du radar par visibilité réduite ;

11° " Garage à bateaux " : la zone de stationnement réservée pour une durée maximale de trente jours aux bateaux de marchandises et aux bateaux à passagers ;

12° " Garage d'écluse " : la zone située aux abords des écluses et utilisée pour le stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés ;

13° " Bateau rapide " : un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/ h par rapport à l'eau ;

14° " Bateau à voile " : un bateau naviguant exclusivement à la voile. Le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps ses propres moyens mécaniques doit être considéré comme un bateau motorisé ;

15° " Bateau de plaisance mû exclusivement par la force humaine " : bateau de plaisance, défini à l'article R. 4000-1, qui n'utilise pour son déplacement ni moteur ni voile ;

16° " Arrêt " : situation d'un bateau, dont la vitesse par rapport au fond est nulle, sans être ancré, amarré ou échoué.

Article A4241-2

Champ d'application

Les dispositions de la présente section fixent :

les principes généraux applicables ;

les marques et les échelles de tirant d'eau ;

la signalisation visuelle ;

la signalisation sonore, la radiotéléphonie et les appareils de navigation des bateaux ;

la signalisation et le balisage des eaux intérieures ;

les règles de route ;

les règles de stationnement ;

les compléments applicables à certains bateaux ou convois ;

la navigation de plaisance et les activités sportives ;

la protection des eaux et l'élimination des déchets survenant à bord.

Paragraphe 1 : Obligations générales relatives au conducteur et à la tenue de la barre

Article A4241-5

Règles de désignation du conducteur d'un convoi ou d'une formation à couple 1. Le conducteur du convoi est désigné de la façon suivante : a) Dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un bateau motorisé, le conducteur du convoi est celui du bateau motorisé ; b) Dans le cas d'un convoi remorqué comportant en tête des bateaux motorisés en ligne de file au nombre de deux ou davantage, le conducteur du premier bateau est le conducteur du convoi ; toutefois, si le premier bateau est un remorqueur de renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau ; c) Dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête des bateaux motorisés au nombre de deux ou davantage ne naviguant pas en ligne de file, et dont l'un assure la traction principale, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau motorisé assurant la traction principale ; d) Dans le cas d'un convoi poussé propulsé par deux pousseurs côte à côte, le conducteur du pousseur tribord est le conducteur du convoi ; e) Dans le cas d'une formation à couple, le conducteur du bateau assurant la propulsion principale est le conducteur de la formation à couple ; f) Dans les autres cas, le conducteur du convoi ou de la formation à couple doit être désigné en temps utile par le responsable du transport. 2. Dans le cas d'un convoi remorqué ou poussé, les conducteurs des bateaux remorqués ou poussés autres que le conducteur visé au chiffre 1 prennent toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de leur bateau et se conforment aux ordres du conducteur du convoi. Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas les conducteurs de la formation.

Article A4241-7

Règles applicables à la tenue de barre 1. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qualifiée qui tient la barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou qui partent de celle-ci. En particulier, elle doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. En l'absence de vue suffisamment dégagée, elle doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique couvrant un champ visuel suffisant et lui une image claire et sans déformation de la situation. 2. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner la personne qui tient la barre. 3. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre est tenue par une personne âgée d'au moins dix-huit ans titulaire du certificat de capacité pour les bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1, ainsi que de l'attestation spéciale radar prévue à l'article R. 4231-15. Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie, sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi qu'au passage des écluses.

Paragraphe 2 : Obligations générales relatives à la conduite

Article A4241-11

Dispositif de mesure et de lecture de la vitesse Le dispositif visé à l'article R. 4241-11 est un dispositif de lecture de la vitesse par rapport au fond. Pour les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ce dispositif doit être fixe. Les engins flottants sont dispensés de l'obligation d'équipement lorsqu'ils sont au travail, ou lorsqu'ils stationnent, ou lorsqu'ils ne sont pas motorisés.

Paragraphe 3 : Obligations générales de sécurité

Article A4241-22

Obligations de dégager une section d'eau intérieure 1. En complément des procédures de sécurité prévues à l'article R. 4241-22, pour s'employer à ce que la voie d'eau soit dégagée, le conducteur prend les mesures nécessaires pour repêcher l'objet ou le signaler et toutes autres mesures nécessaires pour éviter tout accident et assurer le maintien de la circulation. 2. Les dépenses d'acquisition, de pose et d'entretien de la signalisation installée au droit de l'obstacle sont à la charge du responsable ou, à défaut, du propriétaire de l'objet formant obstacle.

Article A4241-24

Bateau échoué ou coulé 1. En application de l'article R. 4241-24, le conducteur ou un autre membre de l'équipage est tenu de rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que les agents

chargés de la police de la navigation n'ont pas autorisé son départ. 2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, le conducteur doit, dans le plus bref délai, avertir les bateaux approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bateaux puissent prendre en temps utile les dispositions nécessaires. 3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit aviser immédiatement le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse en cause. 4. Afin de procéder à ce que la voie d'eau soit dégagée dans le plus court délai, le conducteur est tenu de se conformer aux ordres qui lui sont donnés par l'autorité chargée de la police de la navigation et le gestionnaire de la voie d'eau. La même obligation incombe au conducteur dont le bateau menace de couler ou devient incapable de manœuvrer.

Paragraphe 4 : Prescriptions temporaires

Article A4241-26

Mesures temporaires 1. Les mesures temporaires édictées par le préfet en application de l'article A. 4241-26, et celles édictées par le gestionnaire en application du décret n° 2012-1556 du 28 décembre 2012 déterminant la liste des mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation pouvant être prises par le gestionnaire de la voie d'eau, pris en application de l'article L. 4241-3, sont diffusées par voie d'avis à la batellerie. 2. Lorsque les mesures temporaires, visées au précédent alinéa, sont rendues nécessaires par des travaux exécutés par un maître d'ouvrage tiers, ce dernier doit informer le préfet et le gestionnaire au moins trois mois avant lesdits travaux. Ce délai n'est pas applicable dans les cas d'urgence. 3. Les mesures visées au présent article font, si nécessaire, l'objet d'une signalisation appropriée par le gestionnaire de la voie d'eau concerné. Cette signalisation doit être mise en place par le concessionnaire sur les parties concédées, et par le maître d'ouvrage en cas de travaux pour le compte de tiers.

Paragraphe 5 : Embarquement, débarquement, chargement, déchargement et transbordement

Article A4241-27

Règles relatives à la visibilité Sans préjudice des dispositions relatives à la réglementation technique applicable aux bateaux, la zone de non-visibilité directe ou indirecte devant le bateau ne doit pas excéder 350 m du fait du chargement. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation du radar. Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, le défaut de visibilité peut être compensé par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar, d'une vigie en contact permanent avec la timonerie ou de systèmes vidéo. Lorsque des circonstances particulières exigent que la zone de non-visibilité soit inférieure à 350 m, les règlements particuliers de police peuvent préciser la distance de vision requise et les équipements d'aide à la navigation nécessaires.

Article A4241-28

Règles relatives à la stabilité du bateau et à la résistance de la coque La stabilité des bateaux transportant des conteneurs est vérifiée par le responsable du transport avant le départ sauf dans les cas de chargement non critiques. Les résultats de la vérification sont conservés à bord pendant la durée du transport. Sont réputés non critiques les cas suivants : # bateaux chargés uniquement de conteneurs en cale, sur une seule couche centrée sur l'axe du bateau ; # bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m, chargés uniquement de conteneurs, sur deux couches au maximum, centrées sur l'axe du bateau, en partant du fond de la cale, et non ballastables. D'autres cas peuvent être considérés comme non critiques après une étude de stabilité spécifique au bateau.

Paragraphe 6 : Documents devant se trouver à bord

Article A4241-33

Documents de bord Outre le certificat d'immatriculation exigé à l'article L. 4111-6, le certificat de jaugeage exigé à l'article L. 4112-3, le titre de navigation exigé à l'article L. 4221-1, les exemplaires du règlement général de police et des règlements particuliers de police exigés aux articles R. 4241-31 et R. 4241-32, le carnet des huiles usées exigé à l'article R. 4241-65, doivent se trouver à bord des bateaux les documents ci-après : 1° Le certificat de capacité du conducteur pour la conduite des bateaux de commerce prévu à l'article R. 4231-1 le document en tenant lieu ; 2° Le livret de service ou de formation, prévu à l'article R. 4231-5, lorsque la personne qui tient la barre d'un bateau de commerce n'est pas titulaire du certificat de capacité requis ; 3° L'attestation de capacité à naviguer seul à bord prévue par l'arrêté du 2 juillet 2008 relatif à l'équipage et à la conduite de certains bateaux de navigation s'il y a lieu ; 4° A bord des bateaux naviguant au radar, l'attestation spéciale radar prévue à l'article R. 4231-15 ou le document en tenant lieu ; 5° A bord des bateaux à passagers en service, la ou les attestations spéciales " passagers ", prévues à l'article R. 4231-16, ou les documents en tenant lieu ; 6° A bord de tout bateau motorisé à l'exception des menues embarcations, équipé de moyens de radiotéléphonie, le certificat d'opérateur et la licence d'exploitation ou les documents en tenant lieu ; 7° A bord de tout bateau faisant partie d'un convoi ou d'une formation à couple transportant des marchandises dangereuses visées à l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses voies de navigation intérieures), les documents requis par l'article 18 de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ") ; 8° A bord de tout bateau visé aux articles D. 4221-1 et D. 4221-2 et sous réserve des dispositions relatives aux titres de navigation : # les documents relatifs aux chaudières à vapeur et aux autres réservoirs sous pression, s'il y a lieu ; # l'attestation pour installations à gaz liquéfiés, s'il y a lieu ; # les documents relatifs aux installations électriques, s'il y a lieu ; # les attestations de vérification des extincteurs portatifs et des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure, s'il y a lieu ; 9° A bord de tout bateau visé aux 1°, 2°, 3° et 4° de l'article D. 4221-1, les attestations de contrôle des grues, s'il y a lieu ; 10° A bord de tout bateau transportant des conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bateau ; 11° A bord de tout bateau de marchandises, la déclaration de chargement prévue à l'article R. 4461-1, s'il y a lieu, ainsi que la lettre de voiture ou le connaissement prévus à l'article R. 4461-2, s'il y a lieu ; 12° A bord de tout bateau visé à l'article 6.03 de l'annexe 2 du décret n° 2010-197 du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996,

l'attestation de déchargement mentionnée, s'il y a lieu.

Paragraphe 7 : Transports spéciaux

Article A4241-35-1

Demande d'autorisation spéciale de transport La demande d'autorisation spéciale de transport prévue à l'article R. 4241-35 est adressée à l'autorité compétente mentionnée à l'article R. * 4241-36, au moins quinze jours avant le déplacement, par le propriétaire du bateau ou convoi, ou par son représentant.

Article A4241-35-2

Composition du dossier La demande mentionnée à l'article A. 4241-35-1 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par le propriétaire du bateau ou convoi, ou par son représentant.

Article A4241-35-3

Modalités d'information des préfets Lorsque le déplacement couvre plusieurs départements, les préfets des départements traversés par le bateau bénéficiaire de l'autorisation spéciale de transport sont préalablement informés de la délivrance de ce document.

Article A4241-35-4

Notification Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

Paragraphe 8 : Manifestations sportives, fêtes nautiques et autres manifestations

Article A4241-38-1

Durée maximale de l'interruption de navigation sur certaines sections des eaux intérieures L'autorisation d'interruption de la navigation prévue à l'article R. 4241-38 ne peut dépasser quatre heures par période de vingt-quatre heures. Pour toute interruption de navigation de plus de deux

heures consécutives, une période de reprise de la navigation peut être prévue afin de permettre le passage des bateaux de commerce. Le préfet peut accorder une seule fois par an une autorisation entraînant une interruption de plus de quatre heures, sans pouvoir dépasser six heures. En l'absence de navigation commerciale, le préfet peut déroger aux conditions fixées par les premier et deuxième alinéas du présent article article.

Article A4241-38-2

Demande d'autorisation La demande d'autorisation est adressée, au moins trois mois avant la manifestation, par l'organisateur de la manifestation à l'autorité compétente mentionnée à l'article R. 4241-38, qui en accuse réception.

Article A4241-38-3

Composition du dossier

La demande mentionnée à l'article A. 4241-38-2 s'effectue à l'aide du formulaire CERFA prévu à cet effet qui doit être dûment rempli et accompagné des pièces justificatives exigées. Le formulaire doit être signé par l'organisateur de la manifestation.

Article A4241-38-4

Notification Le préfet notifie sa décision au demandeur et adresse une copie au gestionnaire concerné.

Paragraphe 9 : Intervention des autorités chargées de la police de la navigation

Sous-section 2 : Dispositions relatives aux marques et aux échelles de tirant d'eau

Article A4241-47-1

Marques d'identification des bateaux Les marques d'identification des bateaux sont apposées dans les conditions prévues par les articles D. 4113-1 à D. 4113-4. Tout bateau de marchandises porte l'indication, en tonnes, de son port en lourd. Cette indication doit être apposée des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure. Tout bateau à passagers porte l'indication du nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord en un endroit bien apparent. L'annexe 1 définit les lettres ou groupes de lettres distinctifs du lieu d'immatriculation des bateaux.

Article A4241-47-2

Marques d'enfoncement

1. Tout bateau, à l'exception des menues embarcations, porte des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les bateaux, les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont définies par la réglementation technique prise en application de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (art. 4.04 de l'annexe 1). 2. Tout bateau dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Cette disposition n'est pas applicable aux établissements flottants. En complément de la réglementation technique applicable au bateau concerné, l'annexe 2 définit les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.

Sous-section 3 : Dispositions relatives à la signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article A4241-48-1

Applications et définitions

1. Lorsque les conditions de visibilité l'exigent, la signalisation prescrite pour la nuit doit aussi être portée de jour. 2. Dans la présente sous-section, on entend par : a) "Feu de mât" : un feu blanc puissant, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de chaque bord ; b) "Feux de côté" : un feu vert clair à tribord et un feu rouge clair à bâbord, chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 112° 30' et étant disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22° 30' sur l'arrière du travers de son côté ; c) "Feu de poupe" : un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67° 30' de chaque bord à partir de l'arrière ; d) "Feu visible de tous les côtés" : un feu projetant une lumière ininterrompue sur toute l'étendue d'un arc d'horizon de 360° ; e) "Hauteur" : la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la ligne de flottaison. 3. Pour l'application de la présente sous-section : a) Les convois poussés dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur ne dépasse pas 12 m sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur ; b) Les formations à couple dont la longueur dépasse 140 m sont considérées comme convois poussés de même longueur. 4. L'annexe 3 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section, à laquelle il est fait renvoi autant que besoin.

Article A4241-48-2

Feux et fanaux

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits à la présente section doivent montrer une lumière continue et uniforme. 2. Ne peuvent être utilisés que des feux de signalisation dont les corps et les accessoires portent la marque d'agrément exigée par la directive 96/98/ CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins modifiée. 3. Les feux dont les caractéristiques des corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux exigences du règlement général de police de la navigation intérieure en vigueur au 31 août 2014 ou aux exigences de la directive 2006/87/ CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/ CEE du Conseil peuvent continuer à être utilisés, jusqu'au remplacement desdits feux.

Article A4241-48-3

Pavillons, panneaux et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits à la présente section doivent être rectangulaires. 2. Les couleurs des panneaux, pavillons et flammes ne doivent être ni passées ni salies. 3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie dans tous les cas suivants : a) La longueur et la largeur des panneaux et pavillons sont chacune d'au moins 1 m, ou d'au moins 0,60 m dans le cas des menues embarcations ; b) La longueur des flammes est de 1 m au moins et leur largeur sur un côté d'au moins 0,50 m.

Article A4241-48-4

Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits à la présente section peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence. 2. Leurs couleurs ne doivent être ni passées, ni salies. 3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition est considérée comme remplie dans les cas suivants : a) Les cylindres ont une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre d'au moins 0,50 m ; b) Les ballons, un diamètre d'au moins 0,60 m ; c) Les cônes, une hauteur est d'au moins 0,60 m et un diamètre de base d'au moins 0,60 m ; d) Les bicônes, une hauteur est d'au moins 0,80 m et un diamètre de base d'au moins 0,50 m. 4. Par dérogation au chiffre 3, les menues embarcations peuvent utiliser des dispositifs de signalisation dont les dimensions sont inférieures aux dimensions minimales prescrites pour autant que ces dispositifs soient assez grands pour être facilement visibles.

Article A4241-48-5

Feux et signaux interdits

1. Il est interdit de faire usage de feux ou signaux autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des feux ou signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par la présente section. 2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre bateaux et la terre, l'usage d'autres feux ou signaux est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les feux ou signaux mentionnés à la présente section.

Article A4241-48-6

Feux de secours

Lorsque des feux de signalisation prescrits à la présente section ne fonctionnent pas, ils sont remplacés sans délai par des feux de secours. Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair, et lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Le rétablissement des feux ayant la puissance prescrite a lieu dans les plus brefs délais.

Article A4241-48-7

Interdiction d'utiliser des lumières, projecteurs, panneaux, pavillons, flammes

1. Il est interdit de faire usage de lumières, de projecteurs, de panneaux, notamment publicitaires, de pavillons ou d'autres objets qui risquent d'être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans la présente section ou qui risquent de nuire à la visibilité ou de compliquer l'identification de ces feux ou signaux. 2. Il est interdit de faire usage de lumières ou de projecteurs qui risquent de produire un éblouissement susceptible de constituer un danger ou une gêne pour la navigation ou la circulation à terre.

Paragraphe 2 : Signalisation de nuit et de jour

Article A4241-48-8

Signalisation des bateaux motorisés isolés en cours de route (*)

1. Les bateaux motorisés isolés doivent porter de nuit : a) Un feu de mât placé dans la partie avant et dans l'axe du bateau, à une hauteur de 5 m au moins. La hauteur minimale peut être de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m ; b) Des feux de côté placés à la même hauteur et sur une même perpendiculaire à l'axe du bateau, à 1 m plus bas que le feu de mât et à au moins 1 m en arrière de celui-ci sur la partie la plus large du bateau ; ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de façon que le feu vert ne puisse pas être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord ; c) Un feu de poupe placé dans la partie arrière et dans l'axe du bateau. 2. Tout bateau motorisé isolé peut porter de nuit en outre, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau à 3 m au moins plus haut que le feu avant, de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale. Tout bateau motorisé isolé de plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât. 3. Tout bateau motorisé qui est temporairement précédé de nuit d'un bateau motorisé placé en renfort doit conserver les feux visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus. 4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions de la présente section, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour : Deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides. Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. 5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux peuvent porter les feux de mât prévus aux chiffres 1 et 2 ci-dessus à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté. 6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ni aux bacs. (*) Annexe 3 : croquis 1, 2, 3, 4.

Article A4241-48-9

Signalisation des convois remorqués faisant route (*)

1. Tout bateau motorisé faisant route en tête d'un convoi remorqué et tout bateau motorisé placé en renfort devant un autre bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple doivent porter : De nuit : a) Deux feux de mât superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés dans la partie avant et dans l'axe du bateau, le feu supérieur étant à une hauteur d'au moins 5 m et le feu inférieur, autant que possible, à 1 m au moins plus haut que les feux de côté ; b) Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8 ; c) Un feu de poupe jaune au lieu de blanc placé dans l'axe du bateau à une hauteur suffisante pour être bien visible de l'unité remorquée qui suit le bateau ou du bateau motorisé, du convoi poussé ou de la formation à couple devant laquelle le bateau est placé en renfort. De jour : Un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes noires et blanches, les bandes blanches étant aux extrémités du cylindre. Ce cylindre doit être placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de tous les côtés. 2. Dans le cas où un convoi remorqué comporte en tête plusieurs bateaux motorisés, ou dans le cas où un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple est précédé de plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, naviguant l'un à côté de l'autre, accouplés ou non, chacun de ces bateaux doit porter : De nuit : A la partie avant et dans l'axe du bateau, au lieu des feux de mât prescrits au chiffre 1 (a) ci-dessus, trois feux de mât superposés à 1 m environ l'un de l'autre, le feu supérieur et le feu inférieur se trouvant à la même hauteur que ceux prescrits au chiffre 1 (a). De jour : Le cylindre prescrit au paragraphe 1 ci-dessus. Dans le cas où un bateau, un matériel flottant ou un établissement flottant est manœuvré par plusieurs bateaux motorisés, la même prescription s'applique à chacun de ceux-ci. 3. Les bateaux d'un convoi remorqué suivant le ou les bateaux visés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus doivent porter : De nuit : Un feu clair blanc, visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. De jour : Un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Toutefois : a) Si une longueur de convoi dépasse 110 m, elle doit porter deux des feux visés ci-dessus dont un sur sa partie avant et un sur sa partie arrière ; b) Si une longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bateaux accouplés, ces feux ou ce ballon doit être porté seulement par les deux bateaux extérieurs de la rangée. La signalisation de tous les bateaux remorqués d'un convoi doit, autant que possible, être portée à une même hauteur au-dessus du plan d'eau. 4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre la signalisation prescrite au chiffre 3 ci-dessus, de nuit : Un feu de poupe répondant aux spécifications du chiffre 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bateaux accouplés, seuls les deux bateaux extérieurs de la rangée doivent porter ce feu. Si le convoi se termine par des menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces embarcations pour l'application du présent chiffre. 5. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux d'un convoi remorqué peuvent porter la signalisation prescrite aux chiffres 1 (a), 2 et 3 du présent article à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté. 6. Si les bateaux visés au chiffre 3 ci-dessus sont des navires venant directement de la mer ou partant pour la mer, ils peuvent : De nuit : Au lieu du feu blanc, porter les feux de côté prescrits au chiffre 1 (b), de l'article A. 4241-48-8. De jour : Porter le ballon jaune. 7. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni au remorquage des menues embarcations. (*) Annexe 3 : croquis 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Article A4241-48-10

Signalisation des convois poussés faisant route (*)

1. Les convois poussés doivent porter de nuit : a) Comme feux de mât : i) Trois feux de mât à

l'avant du bateau en tête du convoi ou du bateau bâbord en tête du convoi. Ces feux doivent être disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi. Le feu supérieur doit être à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs doivent être écartés l'un de l'autre de 1,25 m environ et situés 1,10 m environ en dessous du feu supérieur. ii) Un feu de mât à l'avant de tout autre bateau dont la largeur totale est visible de front. Ce feu doit être placé autant que possible 3 m en dessous du feu supérieur visé sous i). Les mâts portant ces feux doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau sur lequel ils se trouvent ; b) Comme feux de côté : Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8 ; ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi et à une hauteur d'au moins 2 m ; c) Comme feux de poupe : i) Trois feux de poupe sur le pousseur, répondant aux spécifications du chiffre 1 (c) de l'article A. 4241-48-8, placés selon une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas pouvoir être masqués par un des autres bateaux du convoi ; ii) Un feu de poupe sur chaque bateau dont la largeur totale est visible de l'arrière ; toutefois, lorsque plus de deux bateaux autres que le pousseur sont visibles de l'arrière, ce feu ne doit être porté que par les deux bateaux qui se trouvent à l'extérieur du convoi. 2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent aussi aux convois poussés précédés de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort ; toutefois, les feux de poupe visés au chiffre 1 (c) i) ci-dessus doivent être jaunes au lieu de blancs. Lorsqu'un convoi poussé est précédé de jour par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort, le pousseur porte le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9. 3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au chiffre 1 (a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté. 4. Les convois poussés avec deux pousseurs en formation à couple doivent porter de nuit les feux de poupe visés au chiffre 1 (c) i) ci-dessus sur le pousseur qui assure la traction principale ; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé au chiffre 1 (c) ii) ci-dessus. (*) Annexe 3 : croquis 13, 14, 15, 16.

Article A4241-48-11

Signalisation des formations à couple faisant route (*)

1. Les formations à couple doivent porter de nuit : a) Sur chaque bateau un feu de mât répondant aux spécifications du chiffre 1 (a) de l'article A. 4241-48-8 ; toutefois, sur les bateaux non motorisés, ce feu peut être remplacé par un feu blanc, visible de tous les côtés, répondant aux spécifications du chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9, placé à un endroit approprié, mais pas plus haut que le feu de mât du bateau ou des bateaux motorisés ; b) Des feux de côté répondant aux spécifications du chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8 ; ces feux sont placés à l'extérieur de la formation, autant que possible à la même hauteur, et 1 m au moins au-dessous du feu de mât le plus bas ; c) Sur chaque bateau, le feu de poupe prescrit au chiffre 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. 2. Les dispositions du chiffre 1 ci-dessus s'appliquent également aux formations à couple qui sont précédées de nuit par un ou plusieurs bateaux motorisés placés en renfort. Lorsqu'une formation à couple est précédée de jour par un ou plusieurs bateaux placés en renfort, chaque bateau de la formation doit porter le ballon jaune visé au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-9. 3. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux prescrits au chiffre 1 (a) ci-dessus peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté. 4. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne menant à couple que des menues embarcations, ni aux menues embarcations menées à couple. (*) Annexe 3 : croquis 17, 18, 19.

Article A4241-48-12

Signalisation des bateaux à voile faisant route (*)

1. Les bateaux à voile doivent porter de nuit : a) Les feux de côté, prescrits au chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8 toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs ; b) Le feu de poupe, prescrit au chiffre 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. 2. Outre les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus, un bateau à voile peut porter de nuit : Deux feux ordinaires ou clairs superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert ; ces feux doivent être placés à un endroit approprié, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à 1 m au moins l'un de l'autre. 3. Tout bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit porter de jour un cône noir, pointe en bas. Ce cône doit être placé le plus haut possible et à l'endroit où il est le plus apparent. 4. Les dispositions des chiffres 1 et 2 du présent article ne sont pas applicables aux menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne sont pas applicables aux bateaux visés à l'article A. 4241-48-35. (*) Annexe 3 : croquis 20, 21.

Article A4241-48-13

Signalisation des menues embarcations faisant route (*)

1. Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter de nuit : a) Un feu de mât qui doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté et doit être clair au lieu de puissant ; b) Des feux de côté qui peuvent être des feux ordinaires et qui doivent être placés soit : i) Comme prescrit au chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8. ii) L'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue. c) Un feu de poupe répondant aux spécifications du chiffre 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous (a) ci-dessus est remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés. 2. Les menues embarcations motorisées isolées, d'une longueur inférieure à 7 m, peuvent, au lieu des feux visés au chiffre 1 ci-dessus, porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. 3. Lorsqu'une menuette embarcation ne remorque ou ne mène à couple que des menues embarcations, elle doit porter de nuit les feux prescrits au chiffre 1 ci-dessus. 4. Les menues embarcations remorquées ou menées à couple doivent porter de nuit un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas au bachot, tel que défini par l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures attaché au service d'un bateau. 5. Les menues embarcations à voile doivent porter de nuit : # soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté étant placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation à la proue ou près de la proue, et le feu de poupe étant placé sur la partie arrière de l'embarcation ; toutefois, ces feux peuvent être des feux ordinaires ; # soit des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée à un endroit approprié au sommet ou à la partie supérieure du mât ; ce feu peut être un feu ordinaire ; # soit, dans le cas d'embarcations de moins de 7 m de long, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. A l'approche d'autres bateaux, ces embarcations doivent montrer en outre un deuxième feu ordinaire blanc. 6. Les menues embarcations isolées qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent porter de nuit : Un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. Toutefois, les bachots qui se trouvent dans les mêmes conditions ne doivent montrer ce feu qu'à l'approche d'autres bateaux. 7. Pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les feux de mât prescrits au présent article peuvent être portés à une hauteur réduite de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté.

(*) Annexe 3 : croquis 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.

Article A4241-48-14

Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route effectuant certains transports de matières dangereuses (*)

1. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières inflammables visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et son règlement annexé, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD "), doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

De nuit :

Un feu bleu.

De jour :

Un cône bleu, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A (colonne 12) ou tableau C (colonne 19).

Ces signaux sont placés à un endroit approprié et assez haut pour être visible de tous les côtés. Le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Les bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD "), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

De nuit :

Deux feux bleus.

De jour :

Deux cônes bleus, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A (colonne 12) ou tableau C (colonne 19).

Ces signaux doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés. Les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Les bateaux effectuant des transports de certaines matières explosives visées par l'ADN, conformément à l'annexe III de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD "), doivent porter outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section la signalisation suivante, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN :

De nuit :

Trois feux bleus.

De jour :

Trois cônes bleus, pointe en bas,

comme indiqué dans l'ADN, chapitre 3.2, tableau A (colonne 12) ou tableau C (colonne 19).

Ces signaux sont placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et assez haut pour être visibles de tous les côtés.

4. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux mentionnés aux chiffres 1,2 ou 3 ci-dessus, le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple porte la signalisation prescrite aux chiffres 1,2 ou 3 ci-dessus.

5. Les convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte portent la signalisation mentionnée au chiffre 4 du présent article sur le pousseur placé à tribord.

6. Les bateaux, convois poussés ou formations à couple qui transportent ensemble plusieurs marchandises dangereuses visées aux chiffres 1,2 et 3 ci-dessus portent la signalisation relative à la marchandise dangereuse exigeant le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

7. Les bateaux non astreints à porter les signaux visés aux chiffres 1,2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ADN, conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD "), et qui respectent les dispositions de sécurité visées au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bateau astreint à arborer la signalisation mentionnée au chiffre 1 du présent article.

8. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article correspond au minimum à celle de feux ordinaires bleus.

(*) Annexe 3 : croquis 31a, 31b, 32a, 32b, 33, 34, 35, 36.

Article A4241-48-15

Signalisation des bateaux à passagers faisant route (*)

Les bateaux autorisés au transport de plus de 12 passagers et dont la longueur maximale (L) de la coque est inférieure à 20 m doivent porter de jour : Un bicône jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

(*) Annexe 3 : croquis 37.

Article A4241-48-16

Signalisation des bacs faisant route (*)

1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter : De nuit : a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m ; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m ; b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous (a). De jour : Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal est muni de nuit d'un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau. 3. Les bacs naviguant librement doivent porter : De nuit : a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés, comme prescrit au chiffre 1 (a) ci-dessus ; b) Un feu clair vert visible de tous les côtés, comme prescrit au chiffre 1 (b) ci-dessus ; c) Les feux de côté et le feu de poupe, comme prescrit aux chiffres 1 (b) et 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. De jour : Un ballon vert, comme prescrit au chiffre 1 ci-dessus.

(*) Annexe 3 : croquis 38, 39, 40, 41.

Article A4241-48-17

Signalisation supplémentaire des bateaux faisant route jouissant d'une priorité de passage (*)
Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a délivré une priorité pour le passage aux endroits où l'ordre de passage est réglé par elle doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, de jour : Une flamme rouge hissée à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible. (*) Annexe 3 : croquis 42.

Article A4241-48-18

Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer (*)

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, montrer : De nuit : # soit un feu rouge balancé ; dans le cas des menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge ; # soit deux feux rouges superposés à 1 m environ de distance l'un au-dessus de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. De jour : # soit un pavillon rouge balancé ; # soit deux ballons noirs superposés à 1 m environ de distance l'un de l'autre, placés à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. 2. En cas de besoin, un tel bateau doit en outre émettre le signal sonore défini à l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.
(*) Annexe 3 : croquis 43a, 43b.

Article A4241-48-19

Signalisation des matériels flottants et établissements flottants (*)

Sans préjudice des conditions particulières qui peuvent être imposées en vertu de l'article R. 4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit : Des feux clairs blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour. (*) Annexe 3 : croquis 44.

Paragraphe 3 : Signalisation en stationnement

Article A4241-48-20

Signalisation en stationnement (*)

1. Tout bateau stationnant, à l'exception des bateaux énumérés dans les articles A. 4241-48-22 et A. 4241-48-25, doit porter de nuit : Un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés et placé du côté du chenal, à une hauteur d'au moins 3 m. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à la proue et un feu ordinaire blanc à la poupe, visibles de tous les côtés, placés du côté du chenal à une même hauteur. 2. Un convoi stationnant au large (sans accès direct ou indirect à la rive) doit porter : De nuit : Sur chaque bateau de l'ensemble un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à un endroit approprié à une hauteur d'au moins 4 m. Le total des feux portés par les barges peut être limité à quatre, sous réserve que le contour du convoi soit bien indiqué. De jour : Un ballon noir et sur le bateau en tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs en tête du convoi et sur le pousseur, s'il y a lieu. 3. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception des bachots, peut porter un feu ordinaire blanc à un endroit approprié à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés, au lieu des feux prescrits de nuit aux chiffres 1 et 2 du présent article. 4. La signalisation prescrite dans le présent article n'est pas obligatoire : a) Lorsque le bateau est en stationnement dans une voie de navigation intérieure où la navigation est temporairement impossible ou interdite ; b) Lorsque le bateau stationne le long de la rive et est suffisamment éclairé de cette rive ; c) Lorsque le bateau est en stationnement en dehors du chenal dans une situation manifestement sans danger.

(*) Annexe 3 : croquis 45, 46, 47, 48.

Article A4241-48-21

Signalisation supplémentaire des bateaux ou engins flottants en stationnement et effectuant certains transports de matières dangereuses (*)

Les prescriptions de l'article A. 4241-48-14 s'appliquent également aux bateaux visés audit article lorsqu'ils sont en stationnement.

(*) Annexe 3 : croquis 49, 50, 51.

Article A4241-48-22

Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère (*)

1. Les bacs ne naviguant pas librement, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. En outre, le canot ou flotteur de tête des bacs à câble longitudinal doit porter le feu prescrit au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-16. 2. Les bacs naviguant librement en service, stationnant à leur débarcadère, portent de nuit les feux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-16. Pour un stationnement de courte durée, ils peuvent conserver en outre les feux prescrits aux chiffres 1 (b) et 1 (c) de l'article A. 4241-48-8. Ils éteignent le feu vert prévu par le 3 (b) de l'article A. 4241-48-16, dès qu'ils ne sont plus en service. (*) Annexe 3 : croquis 52, 53.

Article A4241-48-23

Signalisation des matériels flottants et établissements flottants en stationnement (*)

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article R. 4241-35, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter de nuit : Des feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté

du chenal. Les dispositions de l'article A. 4241-48-20 au chiffre 4 sont applicables. (*) Annexe 3 : croquis 54.

Article A4241-48-24

Signalisation des filets ou des perches de certains bateaux de pêche en stationnement (*)

Lorsque des bateaux ont des filets ou perches qui s'étendent dans le chenal ou à proximité de celui-ci, ces filets ou perches doivent être signalés : De nuit : Par des feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur position. De jour : Par des flotteurs jaunes ou des pavillons jaunes en nombre suffisant pour indiquer leur position. (*) Annexe 3 : croquis 55.

Article A4241-48-25

Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés (*)

1. Les engins flottants au travail et les bateaux effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, lorsqu'ils sont en stationnement, doivent porter : a) Du ou des côtés où le passage est libre : De nuit : Deux feux ordinaires verts ou deux feux clairs verts, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre. De jour : Le panneau E. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ou deux bicônes verts superposés placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre et, le cas échéant. b) Du côté où le passage n'est pas libre : De nuit : Un feu ordinaire rouge ou un feu clair rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous (a) ci-dessus et de même intensité que lesdits feux verts. De jour : Le panneau A1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) placé à la même hauteur que le panneau visé à la lettre (a) ci-dessus, ou Un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous (a) ci-dessus, ou Dans le cas où ces bateaux ou engins flottants doivent être protégés contre les remous ; c) Du ou des côtés où le passage est libre : De nuit : Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge étant le plus haut. De jour : Un pavillon dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc ; et, le cas échéant : d) Du côté où le passage n'est pas libre : De nuit : Un feu rouge placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous (c) ci-dessus et de même intensité que celui-ci. De jour : Un pavillon rouge placé à la même hauteur que le pavillon rouge et blanc ou que le pavillon rouge porté de l'autre côté. 2. La signalisation prévue par les 1 et 2 du présent article est placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux de même couleur. 3. Les bateaux échoués ou coulés portent la signalisation prescrite au 1 ci-dessus sous (c) et (d). Si la position d'un bateau coulé empêche de mettre les signaux sur le bateau, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de quelque autre manière appropriée. 5. L'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de l'obligation de porter les signaux prescrits aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, sous les lettres (a) et (b). (*) Annexe 3 : croquis 56, 57, 58, 59.

Article A4241-48-26

Signalisation supplémentaire des bateaux dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation et signalisation des ancres (*)

1. Les bateaux en stationnement visés aux articles A. 4241-48-20 et A. 4241-48-23, dont les ancres

sont mouillées de telle manière qu'elles-mêmes, leurs câbles ou leurs chaînes peuvent présenter un danger pour la navigation, doivent porter de nuit, deux feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, superposés à 1 m environ l'un de l'autre. 2. Les bateaux doivent signaler chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour la navigation : De nuit : Par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc, visible de tous les côtés. De jour : Un flotteur jaune à réflecteur radar.

(*) Annexe 3 : croquis 60, 61.

Paragraphe 4 : Signalisations particulières

Article A4241-48-27

Signalisation des bateaux des autorités de contrôle (*)

Les bateaux des autorités de contrôle peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions de la présente section : De nuit comme de jour : Un feu ordinaire bleu scintillant, visible de tous les côtés. Il en est de même des bateaux appartenant aux services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie et des gestionnaires de voie d'eau dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

(*) Annexe 3 : croquis 62.

Article A4241-48-28

Signalisation des bateaux ou engins flottants effectuant des travaux ou des opérations de sondage (*)

Les bateaux faisant route et effectuant dans la voie de navigation intérieure des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation qui leur est applicable en vertu des autres dispositions de la présente section : De nuit comme de jour : Un feu clair ou ordinaire jaune scintillant, visible de tous les côtés. L'usage de cette signalisation est restreint aux bateaux munis d'une autorisation de l'autorité chargée de la police de la navigation. (*) Annexe 3 : croquis 63.

Article A4241-48-29

Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous (*)

1. Les bateaux faisant route ou en stationnement, autres que ceux visés à l'article A. 4241-48-25 qui veulent être protégés contre les remous causés par le passage d'autres bateaux peuvent montrer, sans préjudice de la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente sous-section : De nuit : Un feu ordinaire rouge et un feu ordinaire blanc ou un feu clair rouge et un feu clair blanc, placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, le feu rouge au-dessus, en un endroit tel que ces feux soient bien visibles et ne puissent être confondus avec d'autres feux. De jour : Un pavillon la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons superposés dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc. Ces pavillons peuvent être remplacés par des

panneaux de même couleur. 2. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-48-25, ont seuls le droit de faire usage de la signalisation visée au chiffre 1 du présent article : a) Les bateaux gravement avariés ou participant à une opération de sauvetage ainsi que les bateaux incapables de manœuvrer ; b) Les bateaux munis d'une autorisation écrite de l'autorité chargée de la police de la navigation. (*) Annexe 3 : croquis 64.

Article A4241-48-30

Signaux de détresse (*)

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours au moyen de signaux visuels, il peut montrer : a) Un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ; b) Un feu agité circulairement ; c) Un pavillon ayant, en dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue ; d) Des fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ; e) Un signal lumineux composé du groupe...---... (SOS) du code Morse ; f) Des flammes telles qu'on peut en produire en brûlant du goudron, de l'huile, etc. ; g) Des fusées à parachute ou feux à main produisant une lumière rouge ; h) Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté. 2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores prévus par l'article A. 4241-49-1.

(*) Annexe 3 : croquis 65.

Article A4241-48-31

Signalisation de l'interdiction d'accès à bord (*)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes non autorisées, cette interdiction doit être signalée par : Des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant, en noir, l'image d'un piéton. Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-3, leur diamètre doit être de 0,60 m environ. 2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

(*) Annexe 3 : croquis 66.

Article A4241-48-32

Signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (*)

1. Si des dispositions réglementaires interdisent de fumer ou d'utiliser une lumière ou du feu non protégés à bord, cette interdiction doit être signalée par des panneaux ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec une diagonale rouge, et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée. Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-29-3, leur diamètre est de 0,60 m environ. 2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles, de nuit, des deux côtés du bateau. (*) Annexe 3 : croquis 67.

Article A4241-48-33

Signalisation d'interdiction de stationnement latéral (*)

1. Si des dispositions réglementaires ou des prescriptions spéciales de l'autorité chargée de la police de la navigation interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bateau (par exemple à cause de la nature de la cargaison), ce bateau porte sur le pont, dans l'axe longitudinal : Un panneau carré avec, au-dessous, un triangle. Les deux faces de ce panneau carré sont de couleur blanche, bordées de rouge, et portent une diagonale rouge de gauche en haut à droite en bas et le caractère "P" en noir au milieu. Les deux faces du triangle sont blanches et portent, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit. 2. De nuit, ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles des deux côtés du bateau. 3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à l'article A. 4241-48-21. (*) Annexe 3 : croquis 68.

Article A4241-48-34

Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte (*)

1. Un bateau dont la capacité de s'écarter conformément aux prescriptions de la présente section est limitée lorsqu'il effectue des travaux ou des opérations subaquatiques # notamment dragage, pose de câbles ou de bouées # et dont la position peut entraver la navigation, doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter : De nuit : Trois feux clairs ou ordinaires, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. De jour : Un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir, le bicône étant au milieu, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. 2. Le bateau mentionné au chiffre 1 du présent article, lorsque les opérations qu'il effectue créent une obstruction, doit porter en plus de la signalisation prévue au chiffre 1 : De nuit : a) Deux feux clairs ou ordinaires rouges, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction tels qu'ils soient visibles de tous les côtés ; b) Deux feux clairs ou ordinaires verts, superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre tels qu'ils soient visibles de tous les côtés. De jour : a) Deux ballons noirs superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où se trouve l'obstruction ; b) Deux bicônes noirs superposés à 1 m de distance au moins, placés du côté ou des côtés où le passage est libre. Les feux, ballons et bicônes prévus par le chiffre 2 du présent article sont placés à 2 m de distance au moins, et ne peuvent être positionnés plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur mentionné au chiffre 1 du présent article. 3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants au travail, en stationnement. (*) Annexe 3 : croquis 69, 70.

Article A4241-48-35

Signalisation d'un bateau tirant dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche (*) 1. Un bateau qui est en train de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter : De nuit : Deux feux clairs ou ordinaires, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, superposés à 1 m de distance au moins, placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et disposés en avant du feu prescrit au chiffre 1 (a) de l'article A. 4241-48-8, le feu supérieur étant plus bas que ce dernier et le feu inférieur à une distance d'au moins 2 m au-dessus des feux prévus par le 1 (b) de l'article A. 4241-48-8. Toutefois, les bateaux d'une longueur inférieure à 50 m ne sont, dans ce cas, pas tenus de porter le feu prescrit au 1 (a) de l'article A. 4241-48-8. De jour : Deux cônes noirs superposés opposés par la pointe,

placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés. 2. Un bateau en train de pêcher autre que le bateau mentionné au 1 du présent article doit porter la signalisation prescrite, à l'exception du feu prescrit au chiffre 1 (a) de l'article A. 4241-48-8 et au lieu du feu vert : De nuit : Un feu clair ou ordinaire rouge visible de tous les côtés. Et, en outre, si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 m à partir du bateau, dans l'alignement de l'engin : Un feu clair ou ordinaire blanc, situé à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus des deux feux rouge et blanc prescrits ci-dessus, et placés à une hauteur qui n'est ni supérieure à celle dudit feu blanc, ni inférieure à celle des feux prescrits au chiffre 1 (b) de l'article A. 4241-48-8. De jour : Un cône noir, la pointe en haut. (*) Annexe 3 : croquis 71, 72.

Article A4241-48-36

Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée subaquatique (*)

1. Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions de la présente section, porter : Une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon " A " du Code international des signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés. Pour les bateaux dont la longueur est inférieure à 7 m, la hauteur de la reproduction rigide du pavillon A est d'au moins 50 cm de hauteur. 2. Le cas échéant, il peut, au lieu de la signalisation prescrite au chiffre 1 ci-dessus, porter la signalisation prévue par le chiffre 1 de l'article A. 4241-48-34. (*) Annexe 3 : croquis 73.

Article A4241-48-37

Signalisation des bateaux effectuant des opérations de dragage de mines (*)

Un bateau effectuant des opérations de dragage de mines doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter : De nuit : Trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés selon un triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe du bateau ou engin flottant, le feu supérieur se trouvant à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les autres feux, à chaque extrémité de la vergue de misaine. De jour : Trois ballons noirs superposés disposés comme prescrit pour les feux. (*) Annexe 3 : croquis 74.

Article A4241-48-38

Signalisation des bateaux en service de pilotage (*)

Un bateau en service de pilotage doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent arrêté, porter : Au lieu du feu prescrit au chiffre 1 (a) de l'article A. 4241-48-8 deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge, et placés à la tête ou à proximité de la tête du mât.

(*) Annexe 3 : croquis 75.

Sous-section 4 : Dispositions relatives à la signalisation sonore et à la radiotéléphonie des bateaux

Paragraphe 1 : Signaux sonores (*)

Article A4241-49-1

Généralités

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups ou volées de cloche sont prévus par les prescriptions du présent arrêté ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores sont émis :

a) A bord des bateaux, à l'exception de certaines menues embarcations ne disposant pas d'installation radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement et placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et si possible vers l'arrière ; ces avertisseurs sonores répondent aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article ; b) A bord des bateaux non motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée ; ces signaux répondent aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 4 prévue au chiffre 6 du présent article sous les références 1 (b) et 2 (b) ;

2. Les signaux sonores des bateaux motorisés sont accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux sont jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux coups ou volées de cloche.

3. Dans le cas d'un convoi, les signaux sonores prescrits ne sont donnés, sauf disposition contraire particulière, que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

4. Une volée de cloche a une durée d'environ 4 secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

5. Pour assurer l'audibilité des signaux sonores, le niveau de pression acoustique pondéré du bruit dans la timonerie, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne dépasse pas 70 décibels (A), le bateau faisant route dans les conditions normales d'exploitation.

6. L'annexe 4 décrit sous forme de croquis les obligations prescrites par les articles de la présente sous-section.

(*) Annexe 4.

Article A4241-49-2

Usage des signaux sonores (*)

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté, tout bateau, à l'exception des menues embarcations visées au chiffre 2 du présent article, fait usage, en cas de besoin, des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

2. Les menues embarcations isolées ou qui ne remorquent ou ne mènent à couple que de menues embarcations peuvent, en cas de besoin, émettre des signaux figurant au chapitre III de l'annexe 4 prévue par l'article A. 4241-49-1.

(*) Annexe 4-III.

Article A4241-49-3

Signaux sonores interdits

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés à la présente section ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou

admises par la présente section. 2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre un bateau et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas à confusion avec les signaux mentionnés à la présente section.

Article A4241-49-4

Signaux de détresse

1. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. 2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux visuels visés à l'article A. 4241-48-30.

Paragraphe 2 : Radiotéléphonie

Article A4241-49-5

Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie se trouvant à bord d'un bateau doit être conforme à l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure et doit être utilisée conformément aux dispositions dudit arrangement. Ces dispositions sont explicitées dans le guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure. 2. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau à bateau, informations nautiques et bateau à autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par la présente section ou autorisées en vertu de l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure. 3. Sauf dispositions particulières prévues dans les règlements particuliers de police, les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux de bateau à bateau, d'informations nautiques et de bateau à autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement. L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de deux de ces réseaux. 4. L'installation des bateaux motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, est branchée sur écoute sur la voie dédiée au réseau de bateau à bateau et, exceptionnellement, sur la voie dédiée à un autre réseau. Ces bateaux donnent, sur les voies dédiées aux réseaux de bateau à bateau et d'informations nautiques, les informations nécessaires à la sécurité de la navigation. Ils sont branchés sur écoute simultanément sur les réseaux de bateau à bateau et d'informations nautiques. 5. Le panneau B. 11 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) indique l'obligation imposée par l'autorité chargée de la police de la navigation d'utiliser la radiotéléphonie.

Article A4241-50-1

Radar

1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar et les appareils ECDIS Intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar (mode navigation) que pour autant : a) Qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS Intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de

fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ; b) Que se trouve à bord une personne titulaire de l'attestation spéciale " radar " ou d'un document équivalent. Le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord ; c) Qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation. Nonobstant les dispositions de l'article A. 4241-49-5, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau de bateau à bateau. 2. Dans les convois, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur. 3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar. 4. Les articles A. 4241-53-33 à A. 4241-53-35 définissent les règles de route applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar. 5. Les règlements particuliers de police peuvent également imposer sur certains bateaux l'usage d'un appareil radar de navigation.

Article A4241-50-2

Système d'identification automatique # appareil AIS Intérieur

1. Les bateaux, à l'exception des navires de mer, ne peuvent pas utiliser de système d'identification automatique (AIS), à moins qu'ils ne soient équipés d'un dispositif automatique d'identification pour la navigation intérieure conforme aux prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement prévues par l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur. Le dispositif doit être en bon état de marche. Les menues embarcations utilisant un système AIS doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche pour la voie de bateau à bateau. 2. Les bateaux ne peuvent utiliser un système AIS que si les paramètres enregistrés dans le dispositif correspondent à tout moment aux paramètres réels du bateau. 3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire le couplage du système d'identification automatique (AIS) avec un afficheur de carte électronique (ECDIS).

Sous-section 5 : Dispositions relatives à la signalisation et au balisage des eaux intérieures

Article A4241-51-1

Signalisation

1. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 5 définit les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication, ainsi que les signaux auxiliaires de la voie de navigation intérieure, de même que leur signification. 2. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux, visés au chiffre 1 ci-dessus, qui sont placés sur la voie de navigation intérieure ou sur ses rives. 3. En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 7 définit les caractéristiques techniques applicables aux signaux, panneaux et feux de la voie de navigation intérieure.

Article A4241-51-2

Balisage

En application de l'article R. 4241-51, l'annexe 8 définit les règles de balisage qui s'appliquent en amont du premier obstacle à la navigation des navires, déterminé en application de l'article L. 5000-1. Elle précise également dans quelles conditions les différentes marques de balisage sont utilisées.

Article A4241-52

Mise en place de la signalisation et du balisage

En application de l'article R. 4241-52, lorsque l'autorité compétente pour prendre le règlement particulier de police demande un plan de signalisation, le gestionnaire concerné, ou à défaut le propriétaire, est tenu de lui fournir dans le délai qui lui aura été fixé par cette même autorité. Ce plan de signalisation mentionne notamment les ouvrages concernés, les signaux et balises et leur implantation.

Sous-section 6 : Dispositions relatives aux règles de route

Paragraphe 1 : Dispositions générales

Article A4241-53-1

Généralités

1. Au sens de la présente sous-section, sur les eaux intérieures, le sens amont est le sens d'un mouvement allant vers la source des fleuves, y compris les sections où le sens du courant change avec la marée. Sur les canaux, ce sens est le sens dirigé vers le bief de partage. A défaut de bief de partage, le sens amont conventionnel est défini par le règlement particulier de police. 2. Pour les lacs et grands plans d'eau, sauf dispositions contraires définies par le règlement particulier de police, les règles de route sont celles prescrites par le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel qu'amendé. 3. Dans la présente sous-section, on entend par : a) "Rencontre" : lorsque deux bateaux suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées ; b) "Dépassement" : lorsqu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse ; c) "Croisement" : lorsque deux bateaux s'approchent autrement que dans les cas visés sous (a) et (b) ci-dessus ; d) "Montant" : bateau naviguant dans le sens "amont" ou sens "amont" conventionnel ; e) "Avalant" : bateau naviguant de manière opposée au sens amont ou sens amont conventionnel.

Article A4241-53-2

Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent laisser aux autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Article A4241-53-3

Menues embarcations : règles générales

1. Dans la présente sous-section, les termes menues embarcations comprennent les menues embarcations naviguant isolément ainsi que les convois composés uniquement de menues embarcations. 2. Lorsque les dispositions de la présente sous-section prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, y compris les bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer. Elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Paragraphe 2 : Croisement et dépassement

Article A4241-53-4

Principes généraux

1. a) Le passage ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal présente une largeur incontestablement suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bateaux ; b) Les possibilités de passage et de dépassement peuvent être limitées ou interdites sur certaines sections d'eau par les règlements particuliers de police. 2. Dans les convois, les signaux visuels prescrits par les articles A. 4241-48-17, A. 4241-53-5, A. 4241-53-10 et A. 4241-53-11 ne doivent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation à couple, dans le cas d'un convoi remorqué par le bateau remorqué en tête du convoi. 3. a) Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne doivent modifier ni leur route ni leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage ; b) La distance minimale qu'un bateau doit respecter par rapport à celui qui le précède peut être fixée par les règlements particuliers de police. 4. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre une série de sons très brefs.

Article A4241-53-5

Croisement : règles générales

1. Lorsque le croisement de deux bateaux présente un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau tribord s'écarte de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, évite de croiser sa route sur l'avant. Le bateau suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. 2. La disposition du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles A. 4241-53-14, A. 4241-53-15 ou A. 4241-53-17 est applicable. 3. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux menues embarcations de catégories différentes présente un risque d'abordage,

les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. L'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route. 4. Sans préjudice des dispositions du chiffre 1, lorsque le croisement de deux bateaux à voile présente un risque d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit : a) Quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ; b) Quand les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ; c) Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, le chiffre 4 ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

Article A4241-53-6

Rencontre : montants et avalants

1. En cas de rencontre de deux bateaux de manière qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, chacun doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. 2. En cas de rencontre, les montants doivent, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux, réserver aux avalants une route appropriée. 3. Les montants qui laissent la route des avalants à bâbord ne donnent aucun signal. 4. Les montants qui laissent la route des avalants à tribord doivent, en temps utile et à tribord : a) De jour : # soit montrer un feu puissant blanc scintillant ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair ; # soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant ; b) De nuit : # montrer un feu clair blanc scintillant qui peut être asservi à un panneau bleu clair (*) Ces signaux sont visibles de l'avant et de l'arrière et doivent être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué. Il est interdit de les maintenir au-delà à moins de vouloir manifester l'intention de continuer à laisser passer les avalants à tribord. Le panneau bleu clair est bordé d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur ; le cadre et le support ainsi que la lanterne du feu scintillant doit être de teinte sombre. 5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des montants n'ont pas été comprises par les avalants, les montants doivent émettre : # un son bref lorsque la rencontre doit s'effectuer sur bâbord ; ou # deux sons brefs lorsque la rencontre doit s'effectuer sur tribord. 6. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-7 ci-après, les avalants doivent suivre la route indiquée par les montants conformément aux dispositions ci-dessus. Ils répètent les signaux visuels visés au chiffre 4 ci-dessus et les signaux sonores visés au chiffre 5 ci-dessus qui sont montrés ou émis par les montants à leur intention. 7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni dans le cas où de menues embarcations en rencontrent d'autres. 8. En cas de rencontre de deux menues embarcations pouvant entraîner un danger d'abordage, chacune doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

(*) Annexe 3 : croquis 76.

Article A4241-53-7

Croisement : dérogations aux règles générales

1. Par dérogation aux règles générales de l'article 4241-53-6, les bateaux peuvent dans des cas exceptionnels, et à condition de s'être assurés qu'il est possible sans danger de leur donner

satisfaction, demander que le passage s'effectue tribord sur tribord. 2. Par dérogation aux dispositions de l'article A. 4241-53-6 : a) Les bateaux à passagers avalants effectuant un service régulier, et dont le nombre maximum autorisé de passagers n'est pas inférieur au nombre fixé par le règlement particulier de police, lorsqu'ils veulent accoster un débarcadère situé sur la rive longée par les bateaux ; b) Les convois remorqués avalants qui, pour virer vers l'amont, veulent longer une rive déterminée, peuvent demander aux montants de modifier leur route, si celle qui leur est réservée en application de l'article A. 4241-53-6 ne leur convient pas. Toutefois, ils ne peuvent faire cette demande qu'à condition de s'être préalablement assurés qu'il est possible, sans danger, de leur donner satisfaction. 3. Dans ce cas, les avalants doivent faire usage en temps utile des signaux suivants : # s'ils veulent que la rencontre s'effectue à bâbord, ils doivent émettre un son bref ; et # s'ils veulent que la rencontre s'effectue à tribord, ils doivent émettre deux sons brefs et, en outre, montrer les signaux visuels mentionnés au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6. 4. Les montants doivent alors satisfaire à la demande des avalants et en donner confirmation de la façon suivante : # si la rencontre s'effectue à bâbord, ils émettent un son bref et, en outre, suppriment les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ; # si la rencontre s'effectue à tribord, ils émettent deux sons brefs et, en outre, montrent les signaux visuels prévus par le chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6. 5. Dès qu'il est à craindre que les intentions des avalants n'aient pas été comprises par les montants, les avalants doivent répéter les signaux sonores prévus au chiffre 4 du présent article. 6. Si les montants considèrent que la route demandée par les avalants n'est pas appropriée et qu'il en résultera un danger d'abordage, ils doivent émettre une série de sons très brefs. Les conducteurs sont alors tenus de prendre toutes les mesures que les circonstances exigent pour éviter le danger. 7. Sans préjudice des dispositions de l'article A. 4241-53-3, les chiffres 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations.

Article A4241-53-7 bis

Rencontre d'un bateau rapide et d'un autre bateau

Les articles A. 4241-53-6 et A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas lorsqu'un bateau rapide rencontre un autre bateau. Si cet autre bateau est un bateau rapide, les deux bateaux doivent toutefois s'entendre par radiotéléphonie sur leur rencontre.

Article A4241-53-8

Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passages étroits), les règles suivantes sont applicables : a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible ; b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage ; c) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis : i) Les bateaux ou convois doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi. ii) Lorsqu'un bateau ou convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi montant l'ait franchi ; d) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis : i) Les bateaux qui ne trouvent pas d'obstacle à tribord ainsi que ceux qui, lorsque le passage étroit se trouve dans une courbe, ont

l'extérieur de la courbe à tribord doivent poursuivre leur route et les autres bateaux doivent attendre jusqu'à ce que les premiers aient franchi le passage étroit ; toutefois cette disposition ne s'applique pas entre menues embarcations et autres bateaux. ii) En cas de rencontre entre une menue embarcation à voile et une menue embarcation d'une autre catégorie, la menue embarcation à voile doit poursuivre sa route et l'autre embarcation doit attendre jusqu'à ce que la menue embarcation à voile ait franchi le passage étroit. iii) en cas de rencontre de deux bateaux à voile, le bateau qui est au vent ou, dans le cas où tous les deux naviguent au vent, celui qui reçoit le vent de tribord doit poursuivre sa route et l'autre doit attendre jusqu'à ce que le premier ait franchi le passage étroit. Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux menues embarcations à voile dans leur comportement avec d'autres bateaux. 2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bateaux doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger. 3. Les règlements particuliers de police peuvent définir les modalités de passage aux points singuliers, notamment les passages étroits et les souterrains, nécessitant la mise en œuvre d'un alternat.

Article A4241-53-9

Rencontre interdite par les signaux de la voie de navigation intérieure

1. A l'approche des secteurs indiqués par les signaux d'interdiction A. 4 ou A. 4.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) : a) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis, les bateaux ou convois montants doivent s'arrêter à l'approche des bateaux ou convois avalants jusqu'à ce que ces derniers aient franchi le secteur ; b) Sur les voies de navigation intérieure pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis, les règles correspondantes de l'article A. 4241-53-8 s'appliquent. 2. Si, pour éviter toute rencontre, la navigation est imposée par le passage à sens unique alterné : # l'interdiction de passage est indiquée par un signal général d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; # l'autorisation de passage est indiquée par un signal général d'autorisation de passage E. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction de passage peut être annoncé par le signal d'obligation B. 8 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) employé comme signal avancé.

Article A4241-53-10

Dépassement : dispositions générales

1. Le dépassement n'est autorisé que si le rattrapant s'est assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger. 2. Le rattrapé doit faciliter dans la mesure du possible le dépassement. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bateaux ne soit pas gêné. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bateau d'une autre catégorie.

Article A4241-53-11

Dépassement : conduite et signaux

1. En règle générale, le rattrapant passe à bâbord du rattrapé. Lorsque le ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. 2. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que

le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre : a) Deux sons prolongés suivis de deux sons brefs s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé ; b) Deux sons prolongés suivis d'un son bref s'il veut dépasser par tribord du rattrapé. 3. Lorsque le rattrapé peut donner suite à cette demande du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé, et émettre : a) Un son bref lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord ; b) Deux sons brefs lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord. 4. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre : a) Un son bref lorsque le dépassement est possible par son bâbord ; b) Deux sons brefs lorsque le dépassement est possible par son tribord. Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser doit émettre deux sons brefs dans le cas (a) ou un son bref dans le cas (b). Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu en s'écartant au besoin du côté opposé. 5. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs. 6. En cas de dépassement entre deux bateaux à voile, le rattrapant doit, en règle générale, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation à voile rattrapée par un autre bateau à voile. En cas de dépassement d'un bateau par un bateau à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas à une menue embarcation rattrapant un autre bateau. 7. Les chiffres 2 à 6 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux ni en cas de dépassement de menues embarcations par d'autres.

Article A4241-53-12

Dépassement interdit par les signaux de la voie de navigation intérieure

Sans préjudice des dispositions du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-9, le dépassement est interdit : a) D'une manière générale, sur les secteurs délimités par le signal d'interdiction A. 2 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; b) Entre convois, sur les secteurs délimités par le signal A. 3 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'un au moins des convois est un convoi poussé dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de dépassement, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Paragraphe 3 : Autres règles de route

Article A4241-53-13

Navigation sur les secteurs où la route à suivre est prescrite

1. Les règlements particuliers fixent les secteurs où la route à suivre est imposée. Cette route est indiquée par les signaux d'obligation B. 1, B. 2, B. 3 ou B. 4 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). La fin du secteur peut être par le signal d'indication E. 11 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 2. Dans ces secteurs : a) Les montants qui suivent la rive à bâbord montrent en permanence le signal visuel prescrit au chiffre 4 de l'article A. 4241-53-6 ; b) Lorsque, en suivant la route qui leur est imposée par les signaux prévus au chiffre 1, les montants traversent le chenal de tribord vers bâbord, ils montrent en temps utile le signal visuel mentionné au (a) ci-dessus, et, lorsqu'ils traversent le chenal en sens inverse, ils présentent ce signal en temps utile ; c) Les

montants ne doivent en aucun cas gêner la marche des avalants ; en particulier en cas d'obligation de croiser le chenal ils doivent au besoin diminuer leur vitesse ou s'arrêter pour permettre aux avalants d'accomplir leur manœuvre.

Article A4241-53-14

Virement

1. Les bateaux ne peuvent virer qu'après s'être assurés que les mouvements des autres bateaux permettent d'effectuer la manœuvre sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. 2. Si la manœuvre envisagée oblige d'autres bateaux à s'écarter de leur route ou à modifier leur vitesse, le bateau qui veut virer doit, au préalable, annoncer sa manœuvre, en émettant : a) Un son prolongé suivi d'un son bref s'il veut virer sur tribord ; ou b) Un son prolongé suivi de deux sons brefs s'il veut virer sur bâbord. 3. Les autres bateaux doivent, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger. Notamment vis-à-vis des bateaux qui veulent virer pour venir contre le courant, ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que cette manœuvre puisse être effectuée en temps utile. 4. Les dispositions des chiffres 1 à 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, mais restent applicables aux menues embarcations dans leur comportement entre elles. 5. Tout virement est interdit sur les secteurs marqués par un signal d'interdiction A. 8 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). En revanche, s'il existe sur une voie de navigation intérieure des secteurs marqués par le signal d'indication E. 8 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), il est recommandé au conducteur de choisir ce secteur pour y virer, le virage restant soumis aux prescriptions du présent article. Lorsque le règlement particulier de police prévoit une interdiction de virer, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Article A4241-53-15

Conduite au départ

Les dispositions de l'article A. 4241-53-14 s'appliquent également, exception faite des bacs, dans le cas de bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'amarrage sans virer ; toutefois les signaux prescrits au chiffre 2 de cet article sont remplacés par les suivants : # un son bref lorsque les bateaux viennent sur tribord ou # deux sons brefs lorsque les bateaux viennent sur bâbord.

Article A4241-53-16

Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué
Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article A4241-53-17

Entrée et sortie des ports et des voies affluentes

1. Les bateaux ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la

voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie affluente, il laisse la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie affluente. Dans certains cas, les voies considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des signaux d'indication E. 9 ou E. 10 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

2. Les bateaux doivent, si la manœuvre visée au chiffre 1 est de nature à obliger d'autres bateaux, à l'exception des bacs, à modifier leur route ou leur vitesse, annoncer cette manœuvre en émettant, en temps utile : a) Trois sons prolongés suivis d'un son bref lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur tribord ; b) Trois sons prolongés suivis de deux sons brefs lorsque, pour entrer ou après la sortie, ils doivent se diriger sur bâbord ; c) Trois sons prolongés lorsque après la sortie ils veulent traverser la voie principale ; Avant la fin de la traversée, ils émettent, en cas de besoin : # un son prolongé suivi d'un son bref s'ils veulent se diriger sur tribord ; ou # un son prolongé suivi de deux sons brefs s'ils veulent se diriger sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, si besoin, modifier leur route et leur vitesse. Cette disposition s'applique en outre lorsque le signal d'obligation B. 10 (annexe 5) est placé sur la voie principale près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Si l'un des signaux d'obligation B. 9 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) est placé près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente, les bateaux sortant du port ou de la voie affluente ne peuvent s'engager sur la voie principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

5. Les bateaux ne peuvent pas entrer dans un port ou dans une voie affluente lorsque le signal général d'interdiction A. 1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale. Les bateaux ne peuvent pas sortir d'un port ou d'une voie affluente lorsque le signal A. 1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie.

6. Même si cette manœuvre peut obliger les bateaux naviguant sur la voie principale à modifier leur route ou leur vitesse, les bateaux peuvent entrer dans un port ou une voie affluente si le signal E. 1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré sur la voie principale. Ils peuvent en sortir si le signal E. 1, complété par une flèche blanche (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1, section II, paragraphe 2), est montré près de la sortie ; dans ce dernier cas, le signal B. 10 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) est montré sur la voie principale.

7. Les dispositions des chiffres 2 et 3 ne s'appliquent pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux. Les dispositions du chiffre 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui ne sont pas des menues embarcations dans leur comportement avec les menues embarcations. Les dispositions du chiffre 2 ne s'appliquent pas aux menues embarcations entre elles.

Article A4241-53-18

Navigation à la même hauteur et interdiction de s'approcher des bateaux

1. Les bateaux peuvent naviguer à la même hauteur si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.

2. Sauf en cours de dépassement ou de croisement, il est interdit de naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'une formation à couple ou d'un convoi poussé portant la signalisation prévue par les chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article R. 4241-27, il est interdit d'accoster un bateau, engin flottant ou matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.

4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bateau doivent se tenir suffisamment éloignés des bateaux, engins flottants et matériels flottants faisant route ou au travail.

Article A4241-53-19

Interdiction de faire traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Il est interdit de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes. 2. Le chiffre 1 ne s'applique pas, sous réserve des secteurs marqués par le signal d'interdiction A. 6 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) : a) Aux petits mouvements aux lieux de stationnement ; b) Aux manœuvres ; c) A la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée ; d) Aux petits mouvements ; e) Aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement. 3. En outre le chiffre 1 ne s'applique pas dans les secteurs indiqués, conformément au 2 de l'article A. 4241-54-3, par le signal d'autorisation E. 6 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

Article A4241-53-20

Navigation à la dérive et arrêt sur certaines sections

1. La navigation à la dérive est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas aux petits mouvements aux lieux de stationnement, de chargement et de déchargement. 2. Les bateaux qui se laissent descendre cap à l'amont avec machine en marche avant sont considérés comme montants et non comme naviguant à la dérive. Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, l'arrêt sur certaines sections de la voie de navigation intérieure peut être interdit par les règlements particuliers de police.

Article A4241-53-21

Prévention des remous

1. Les bateaux doivent régler leur vitesse pour éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages, ou aux berges. Ils doivent, en temps utile, diminuer leur vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité : a) Devant les entrées des ports ; b) Près des bateaux qui se trouvent amarrés à la rive ou à des débarcadères, ou qui sont en cours de chargement ou de déchargement ; c) Près des bateaux qui stationnent aux aires de stationnement habituelles ; d) Près des bacs ne naviguant pas librement ; e) Sur les secteurs de la voie de navigation intérieure définis par règlement particulier de police ; ces secteurs peuvent être indiqués par le signal d'interdiction A. 9 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 2. Sous réserve de l'application de l'article R. 4241-15, les bateaux ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, (b) et (c), à l'égard des menues embarcations. 3. Au droit de bateaux montrant les signaux prescrits à l'article A. 4241-48-25, chiffre 1 (c) et au droit de bateaux montrant les signaux prescrits au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-29, les autres bateaux réduisent leur vitesse ainsi qu'il est prescrit au chiffre 1. Ils doivent, en outre, s'écarter le plus possible.

Article A4241-53-22

Composition des convois

1. Les bateaux propulsant un convoi doivent avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne

manœuvrabilité du convoi. 2. Le pousseur d'un convoi poussé doit pouvoir, sans virer, arrêter en temps utile le convoi afin de conserver sa manœuvrabilité. 3. Les bateaux motorisés ne peuvent, sauf en cas de sauvetage ou d'assistance à un bateau en détresse, être utilisés pour des opérations de remorquage ou de poussage ou pour assurer la propulsion d'une formation à couple que dans la mesure où cette utilisation est admise dans leur titre de navigation. Il est interdit à tout bateau motorisé remorquant, poussant ou menant à couple d'autres bateaux de les abandonner pendant les opérations d'amarrage ou de mouillage avant que le chenal navigable ne soit dégagé de ces bateaux et que le conducteur du convoi ne se soit assuré qu'ils sont mis en sécurité. 4. Les barges de navire ne peuvent être placées en tête d'un convoi poussé que si des ancres peuvent être présentées à la tête du convoi. 5. Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple. La navigation à couple n'est autorisée que pour le déplacement d'un bateau à passagers en panne.

Article A4241-53-23

Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

En dehors d'un convoi poussé, une barge ne peut être déplacée : a) Que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé ; ou b) Que sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé ; ou c) Que si elle constitue une formation à couple avec un bateau doté d'un appareil à gouverner et d'un équipage suffisant.

Article A4241-53-24

Navigation au droit des engins flottants au travail ou des bateaux échoués ou coulés et des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

Il est interdit de passer au droit des engins flottants au travail, ou des bateaux visés à l'article A. 4142-48-25, du côté où ils montrent le feu rouge ou les feux rouges prescrits aux chiffres 1 (b) et 1 (d) de l'article A. 4241-48-25, le ballon rouge ou le pavillon rouge mentionné au même article, ou le signal général d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Il est en outre interdit de passer au droit des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte du côté où ils montrent les deux feux rouges ou les deux ballons noirs prévus par le chiffre 2 (a) de l'article 4141-48-34.

Paragraphe 4 : Règles applicables aux bacs

Article A4241-53-25

Principes généraux

1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie de navigation intérieure qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bateaux permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bateaux soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. 2. Un bac ne naviguant pas librement doit, en outre, se conformer aux règles suivantes : a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité chargée de la police de la navigation. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que le chenal reste libre ; b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer le chenal navigable, le bac ne peut stationner du côté du chenal opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure

strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les bateaux approchant peuvent exiger le dégagement du chenal par l'émission, en temps voulu, d'un son prolongé ; c) Il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

Paragraphe 5 : Passage des ponts, barrages et écluses

Article A4241-53-26

Passage des ponts et des barrages : généralités

1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article A. 4241-53-8 sont applicables. 2. Lorsqu'une ouverture de pont ou de barrage porte : a) Le signal d'interdiction A. 10 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal ; b) Le signal de recommandation D. 2 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), la navigation se tient de préférence dans l'espace compris entre les deux panneaux ou feux constituant ce signal. Lorsque le règlement particulier de police prévoit l'interdiction visée au chiffre 2 (a), la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire.

Article A4241-53-27

Passage des ponts fixes

1. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par un ou plusieurs feux rouges ou signaux généraux d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), ces ouvertures sont interdites à la navigation. 2. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont indiquées par : a) Le signal de recommandation D. 1 (a) (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; ou b) Le signal de recommandation D. 1 (b) (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), placés au-dessus de l'ouverture, il est recommandé d'utiliser de préférence ces ouvertures. Si la passe est munie de la signalisation visée sous la lettre (a), elle est ouverte à la navigation dans les deux sens. Si elle est munie de la signalisation visée sous la lettre (b), elle est interdite à la navigation venant dans l'autre sens. Dans ce cas, la passe porte le signal d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) de l'autre côté. 3. Lorsque certaines ouvertures de ponts fixes sont signalées conformément au chiffre 2 ci-dessus, les bateaux ou engins flottants utilisent les ouvertures non signalées à leurs risques et périls.

Article A4241-53-28

Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres prescriptions de la présente section, les conducteurs doivent se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux ordres qui leur sont éventuellement donnés par le personnel chargé de la manœuvre du pont en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire. 2. Les

bateaux doivent, à l'approche d'un pont mobile, ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils sont tenus, dans le cas où des signaux d'obligation B. 5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) sont placés sur la rive, de s'arrêter en deçà de ces signaux. 3. A l'approche des ponts mobiles, le dépassement est interdit sauf indications spéciales de la part du personnel chargé de la manœuvre du pont. 4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants : a) Un ou plusieurs feux rouges signifient : interdiction de passage ; b) Un feu rouge et un feu vert à la même hauteur ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert signifient : le passage est encore interdit, mais le pont est en cours d'ouverture et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route ; c) Un ou plusieurs feux verts signifient : le passage est autorisé ; d) Deux feux rouges superposés signifient : le service d'ouverture du pont pour la navigation est interrompu ; e) Un feu jaune placé sur le pont combiné avec la signalisation mentionnée aux (a) et (d) signifie : passage interdit sauf pour les bateaux ou engins flottants de hauteur réduite ; la navigation est autorisée dans les deux sens, f) Deux feux jaunes placés sur le pont combinés avec la signalisation prévue par les (a) et (d) signifient : passage interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite ; la navigation est interdite dans l'autre sens. 5. Les feux rouges mentionnés au 4 peuvent être remplacés par des signaux généraux d'interdiction A. 1, les feux verts par signaux d'indication E. 1 et les feux jaunes par des signaux de recommandation D. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

Article A4241-53-29

Passage des barrages

1. Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes. 2. L'interdiction de passage par une ouverture de barrage peut être signalée par : un ou plusieurs feux rouges ou des signaux généraux d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 3. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée à gauche et à droite par : un signal d'indication E. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 4. Il est interdit à tout bateau, engin flottant ou matériel flottant ainsi qu'à toute personne pratiquant un sport nautique de naviguer à proximité des barrages, sur les sections de voies d'eau délimitées par les signaux A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Lorsque le franchissement d'un barrage fait l'objet d'une telle interdiction, la mise en place d'une signalisation, à la charge du gestionnaire ou à défaut du propriétaire concerné, est obligatoire et pourra être complétée par une série de signaux portant le signal d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 5. Pour assurer la circulation des engins nautiques non motorisés, la mise en place de la signalisation est conforme aux dispositions des articles R. 4242-1 à R. 4242-12. L'obligation d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal B. 5 bis (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). La possibilité d'utiliser un chemin de contournement est mentionnée à l'aide du signal E. 22 bis (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). La possibilité de franchissement de l'ouvrage par une passe à canoë est mentionnée à l'aide du signal E. 22 ter (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1).

Article A4241-53-30

Passage aux écluses

1. A l'approche des garages des écluses, les bateaux doivent ralentir leur marche. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas entrer immédiatement dans l'écluse, ils doivent, dans le cas où un signal d'obligation B. 5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) est placé sur la rive, s'arrêter en deçà de ce panneau. 2. Dans les garages des écluses et dans les écluses, les bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie permettant les communications sur le réseau des informations

nautiques doivent être à l'écoute sur la voie allotie à l'écluse. 3. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers. 4. A l'approche des écluses, notamment dans les garages, tout dépassement est interdit. 5. Dans les écluses, les ancres doivent être en position complètement relevée ; il en est de même dans les garages, pour autant qu'elles ne sont pas utilisées. 6. Lors de l'entrée dans les écluses, les bateaux doivent réduire leur vitesse de façon à éviter tout choc contre les portes ou les dispositifs de protection ou contre d'autres bateaux. 7. Dans les écluses : a) Si des limites sont indiquées sur les bajoyers, les bateaux se tiennent entre ces limites ; b) Pendant le remplissage et la vidange du sas et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, les bateaux sont amarrés et la manœuvre des amarres est assurée de manière à empêcher tout choc contre les bajoyers, les portes et les dispositifs de protection ou contre les autres bateaux ; c) L'emploi de défenses, qui doivent être flottantes lorsqu'elles sont amovibles, est obligatoire ; d) Il est interdit aux bateaux de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les terre-pleins ou sur les autres bateaux ; e) Dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage des moyens mécaniques de propulsion ; f) Les menues embarcations doivent se tenir à distance des autres bateaux. 8. Dans les garages d'écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance de sécurité minimale de 10 m autour des bateaux et des convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés au chiffre 7 de l'article A. 4241-48-14. 9. Les bateaux, engins flottants et convois portant la signalisation visée aux chiffres 2 et 3 de l'article A. 4241-48-14 sont éclusés séparément des autres bateaux. 10. Les bateaux et convois portant la signalisation visée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14 ne sont pas éclusés avec les bateaux à passagers, les bateaux de plaisance et les menues embarcations. 11. A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux et tout danger pour les personnes à bord des autres bateaux ou à terre résultant des remous. 12. En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel chargé de la manœuvre des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogoratoires aux dispositions du présent article. Les bateaux doivent se conformer, dans les écluses et dans les garages d'écluses, à ces instructions. Les instructions visées au présent alinéa peuvent également être données par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire. Sauf autorisation particulière du personnel chargé de la manœuvre, il est interdit de débarquer lors du passage aux écluses. 13. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les conditions de manœuvre des ouvrages. Ils peuvent également déroger, selon les conditions locales, à l'interdiction de faire usage des moyens mécaniques de propulsion visée à l'alinéa 7, lettre (e). Dans de tels cas, les conducteurs veillent à limiter autant que possible les remous dans le sas de l'écluse. 14. Les règlements particuliers de police définissent, le cas échéant, les modalités de regroupement des bateaux de plaisance pour le passage aux écluses.

Article A4241-53-31

Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux visuels placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces signaux ont la signification suivante : a) Deux feux rouges superposés : accès interdit, écluse hors service ; b) Un feu rouge isolé ou deux feux rouges juxtaposés : accès interdit, écluse fermée ; c) L'extinction de l'un des deux feux rouges juxtaposés ou un feu rouge et un feu vert juxtaposés ou un feu rouge au-dessus d'un feu vert : accès interdit,

écluse en préparation pour l'ouverture ; d) Un feu vert isolé ou deux feux verts juxtaposés : accès autorisé. 2. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les signaux visuels suivants : a) Un ou deux feux rouges : sortie interdite ; b) Un ou deux feux verts : sortie autorisée. 3. Le ou les feux rouges mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal général d'interdiction A. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). Le ou les feux verts mentionnés aux 1 et 2 peuvent être remplacés par un signal d'indication E. 1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1). 4. En l'absence de feux et de panneaux, l'accès et la sortie des écluses sont interdits, sauf ordre spécial du personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. Les ordres visés au présent alinéa peuvent également être donnés par un système électronique mis en œuvre par le gestionnaire.

Article A4241-53-32

Priorité de passage aux écluses

Par dérogation au chiffre 3 de l'article A. 4241-53-30, bénéficiant d'un droit de priorité de passage aux écluses : a) Les bateaux visés à l'article A. 4241-48-27 et se déplaçant pour des raisons urgentes de service ; b) Les bateaux auxquels l'autorité chargée de la police de la navigation a expressément accordé ce droit et qui portent la flamme rouge prévue à l'article A. 4241-48-17. Lorsque ces bateaux s'approchent des garages des écluses ou y sont en stationnement, les autres bateaux doivent leur faciliter au maximum le passage.

Paragraphe 6 : Règles applicables en cas de visibilité réduite et de navigation au radar

Article A4241-53-33

Règles générales

1. En application de l'article R. 4241-50, par visibilité réduite, tous les bateaux doivent naviguer au radar. 2. Par visibilité réduite, tous les bateaux faisant route doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Les installations de radiotéléphonie sont à l'écoute sur la voie affectée au réseau bateau à bateau. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation. 3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible. 4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des chiffres 4,5 et 6 de l'article A. 4241-53-6 et de l'article A. 4241-53-7 ne s'appliquent pas par visibilité réduite. Toutefois, le passage tribord par tribord peut être admis par l'autorité chargée de la police de la navigation ou le gestionnaire si les conditions particulières sur certaines voies de navigation intérieure l'exigent. 5. Les convois remorqués doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche lorsque la communication visuelle entre les unités remorquées et le bateau motorisé en tête du convoi n'est plus possible. Pour les convois remorqués naviguant avalant, il est interdit de naviguer au radar, sauf pour atteindre le poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Ces convois sont régis par les dispositions de l'article A. 4241-53-36.

Article A4241-53-34

Bateaux en stationnement

1. Par visibilité réduite, les bateaux stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits chiffre 3 de l'article A. 4241-53-35 ou lettre (b) du chiffre 1 de l'article A. 4241-53-36, pour un bateau qui s'approche, ils sont tenus d'indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants : a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal : une simple volée de cloche ; b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal : une double volée de cloche ; c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine : une triple volée de cloche. Ces signaux doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus. 2. Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions du chiffre 1 s'appliquent au remorqueur et au dernier bateau du convoi. 3. Le présent article s'applique également aux bateaux échoués dans le chenal ou à proximité de celui-ci et qui peuvent constituer un danger pour les autres bateaux.

Article A4241-53-35

Bateaux naviguant au radar

1. Lorsqu'un bateau ou engin flottant navigue au radar, une personne titulaire de l'attestation spéciale radar ou d'un document en tenant lieu, doit se trouver en permanence dans la timonerie ainsi qu'une seconde personne suffisamment accoutumée à cette méthode de navigation. Toutefois, quand timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie. 3. Lors du croisement et du passage près d'un bateau ou engin flottant, les dispositions sont les suivantes : a) Aussitôt qu'un bateau montant navigant au radar perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement ; b) Aussitôt qu'un bateau avalant navigant au radar perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit avertir par radiotéléphonie ledit bateau de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement ; c) Aussitôt qu'un bateau navigant au radar est appelé par radiotéléphonie, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, nom, sens de circulation et position et convenir avec les bateaux venant en sens inverse d'une procédure de croisement. Toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent ; d) Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau navigant au radar doit : # émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire ; # réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire. Cette disposition s'applique également pour tous les bateaux qui naviguent au radar par rapport aux bateaux stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi. 4. Dans les convois, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

Article A4241-53-36

Bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois ne naviguant pas au radar doivent se rendre immédiatement au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus proche. Les dispositions ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste : a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable ; b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé ; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant ; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique ; c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit préciser qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau ; d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit : # s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ; # s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive, notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible. 2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au chiffre 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume un son prolongé suivi de quatre sons brefs ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

Paragraphe 7 : Règles spéciales

Article A4241-53-37

Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de croisement, les autres bateaux doivent s'écarter de la route : a) D'un bateau portant la signalisation des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte, visée à l'article A. 4141-48-34 ; b) D'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à l'article A. 4141-48-35. 2. En cas de rencontre ou de croisement entre un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre (a) du chiffre 1 et un bateau de la catégorie mentionnée à la lettre (b) du chiffre 1, ce dernier doit s'écarter de la route du premier. 3. Les bateaux ne doivent pas s'approcher à moins de 1 000 m de l'arrière d'un bateau portant la signalisation des bateaux en train de faire du dragage de mines, mentionnée à l'article A. 4241-48-37.

Article A4241-53-38

Dispositions relatives à la pêche à la traîne

1. La pêche à la traîne avec plusieurs bateaux de front n'est pas autorisée. 2. L'installation d'équipement de pêche dans ou près du chenal et dans les aires réservées au stationnement des bateaux n'est pas autorisée. 3. Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant la signalisation des bateaux en train de pêcher, mentionnée à

l'article A. 4241-48-35.

Article A4241-53-39

Dispositions relatives à la pratique de la plongée subaquatique sportive

1. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite aux endroits où la navigation pourrait être gênée : a) Sur le trajet normal des bateaux portant la signalisation des bacs faisant route, visée à l'article A. 4241-48-16 ; b) Devant l'entrée et à l'intérieur des ports ; c) Dans ou à proximité des lieux de stationnement ; d) Dans les zones réservées au ski nautique ou aux activités analogues ; e) Dans les chenaux. 2. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau portant la signalisation utilisée pour la pratique de la plongée subaquatique mentionnée à l'article A. 4241-48-36. 3. La pratique de la plongée subaquatique sportive sans autorisation est interdite à proximité des ouvrages de navigation pouvant présenter un danger, notamment les écluses et barrages.

Sous-section 7 : Dispositions relatives aux règles de stationnement

Article A4241-54-1

Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions de la présente section, les bateaux doivent choisir leur lieu de stationnement aussi près de la rive que le permettent leur tirant d'eau et les circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver la navigation ou le fonctionnement des ouvrages. 2. Les établissements flottants sont placés de façon à laisser le chenal libre pour la navigation. 3. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants, sont ancrés ou amarrés de telle façon qu'ils ne puissent changer de position et ainsi constituer un danger ou une gêne pour les autres bateaux ou engins flottants compte tenu notamment du vent et des variations du niveau de l'eau, ainsi que de la succion et du remous. Les bateaux, assemblages de bateaux et matériels flottants en stationnement, ainsi que les établissements flottants qui stationnent pour une durée supérieure à trente jours consécutifs, doivent s'amarrer dans des conditions sûres et de façon à résister aux crues de référence définies dans les plans de prévention des risques d'inondations. Les règlements particuliers de police peuvent apporter des adaptations à cette disposition en fonction des circonstances locales. 4. Les règlements particuliers de police limitent ou interdisent le stationnement sur certains secteurs lorsque la sécurité de la navigation l'exige. Les règlements particuliers de police peuvent désigner, après consultation du gestionnaire concerné, les zones de garages à bateaux, les zones d'attente des alternats et de garages des écluses. 5. Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires applicables, il est défendu d'amarrer les bateaux de manière à gêner la navigation ou la circulation sur les chemins de halage.

Article A4241-54-2

Stationnement

1. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2124-13 du code général de la propriété des

personnes publiques, les bateaux ne peuvent pas stationner : a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où le stationnement est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; b) Dans les secteurs désignés par les mesures temporaires en application de l'article R. 4241-26 ; c) Dans les secteurs indiqués par le signal d'interdiction A. 5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé ; d) Sous les ponts et sous les lignes électriques à haute tension ; e) Dans les passages étroits au sens de l'article A. 4241-53-8 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui, par suite du stationnement, deviendraient des passages étroits et qu'aux abords de ces secteurs ; f) Aux entrées et sorties des voies affluentes et des ports ; g) Sur les trajets des bacs ; h) Sur la route que suivent les bateaux pour accoster ou quitter un débarcadère ; i) Dans les aires de virage indiquées par le panneau E. 8 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; j) Latéralement à un bateau portant le panneau d'interdiction de stationnement latéral, prescrit à l'article A. 4241-48-33, à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué dans le triangle blanc dudit panneau ; k) Sur les plans d'eau indiqués par le panneau d'interdiction A. 5.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) et dont la largeur, mesurée à partir de l'emplacement du panneau est indiquée en mètres sur celui-ci. 2. Dans les sections où le stationnement est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 (a) à (d) ci-dessus, les bateaux ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement indiquées par un des signaux d'indication E. 5 à E. 7 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), dans les conditions définies aux articles A. 4241-54-3 à A. 4241-54-6.

Article A4241-54-3

Ancrage

1. Les bateaux ne peuvent pas ancrer : a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'ancrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A. 6 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé. 2. Dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions de la lettre (a) du chiffre 1, les bateaux ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'autorisation E. 6 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.

Article A4241-54-4

Amarrage

1. Les bateaux ne peuvent pas s'amarrer à la rive : a) Dans les sections de la voie de navigation intérieure où l'amarrage est interdit de façon générale par un règlement particulier de police ; b) Dans les secteurs indiqués par le panneau d'interdiction A. 7 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) ; l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé. 2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1 (a) ci-dessus, les bateaux ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par le panneau d'indication E. 7 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. 3. Il est interdit de se servir, pour l'amarrage ou le déhalage, d'arbres, garde-corps, poteaux, bornes, colonnes, échelles métalliques, mains courantes, et de tout équipement non prévu pour l'amarrage.

Article A4241-54-5

Aires de stationnement

1. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E. 5 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que du côté de la voie où ce panneau est placé. 2. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E. 5.1 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci. 3. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E. 5.2 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent stationner que sur le plan d'eau compris entre les deux distances indiquées en mètres sur le panneau. Ces distances sont comptées à partir du panneau. 4. Aux aires de stationnement où est placé le panneau d'indication E. 5.3 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), les bateaux ne peuvent, du côté de la voie où ce panneau est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le panneau. 5. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bateaux sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé.

Article A4241-54-6

Aires de stationnement particulières Aux aires de stationnement où est placé un des panneaux d'indication E. 5.4 à E. 5.15 (annexe 5 prévue par l'art. A. 4241-51-1), ne peuvent stationner que les catégories de bateaux pour lesquels le panneau s'applique et seulement du côté de la voie où le panneau est placé.

Article A4241-54-7

Distances minimales de stationnement lors du transport de certaines matières dangereuses

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de : a) 10 m, si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises inflammables mentionnée au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14 ; b) 50 m, si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant des transports de certaines marchandises présentant un danger pour la santé mentionnée au chiffre 2 de l'article A. 4241-48-14 ; c) 100 m, si l'un de ceux-ci porte la signalisation des bateaux effectuant le transport de certaines matières explosives mentionnée au chiffre 3 de l'article A. 4241-48-14. Dans les cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs feux ou cônes, le nombre de feux ou de cônes le plus élevé impose la distance à respecter. 2. L'obligation visée à la lettre (a) du chiffre 1 ci-dessus ne s'applique pas : a) Aux bateaux, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ; b) Aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ADN conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ") qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au chiffre 1 de l'article A. 4241-48-14. 3. Pour le stationnement, l'autorité chargée de la police de la navigation peut accorder des dérogations dans des cas particuliers.

Article A4241-54-8

Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit être assurée en permanence à bord des bateaux se trouvant dans le chenal et à bord des bateaux-citernes en stationnement transportant des matières dangereuses. 2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article A. 4241-48-14 ou qui, ayant transporté des marchandises visées aux chiffres 1,2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, ne sont pas exempts de gaz dangereux. Toutefois, l'autorité chargée de la police de la navigation peut dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports. 3. Tous les autres bateaux doivent, en stationnement, être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que l'autorité chargée de la police de la navigation les en dispense. L'autorité chargée de la police de la navigation peut également apprécier l'opportunité des circonstances locales. 4. Lorsque le bateau n'a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de cette garde ou surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant.

Article A4241-54-9

Stationnement dans les garages d'écluses

Le gestionnaire peut exceptionnellement autoriser les bateaux à stationner dans les garages d'écluses : # soit pendant les périodes de chômage, d'arrêt ou de restriction de la navigation ; # soit pendant les périodes normales de navigation sans excéder une durée maximale de dix jours. Les règlements particuliers de police peuvent préciser les garages d'écluses dans lesquels ce stationnement exceptionnel est interdit, les conditions de signalisation des bateaux en stationnement aux garages d'écluses et les modalités d'information des usagers de la voie d'eau.

Sous-section 8 : Dispositions complémentaires applicables à certains bateaux ou aux convois

Article A4241-55-1

Obligation d'annonce

1. La liste des données devant être transmises par les conducteurs de bateaux soumis à l'obligation d'annonce telle que prévue à l'article R. 4241-55 est la suivante : a) Catégorie de bateau ; b) Nom du bateau ; c) Position, sens de navigation ; d) Numéro ENI du bateau ou numéro OMI pour les navires de mer ; e) Port en lourd ; f) Longueur et largeur du bateau ; g) Type, longueur et largeur du convoi ; h) Enfoncement (seulement sur demande spéciale) ; i) Itinéraire ; j) Port de chargement ; k) Port de déchargement ; l) Les matières dangereuses visées par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ") : # le numéro ONU ou le numéro de la matière ; # la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique ; # la classe, le code de classification et, le cas échéant, le groupe d'emballage ; # la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables ; # pour les autres marchandises : la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière) ; m) Signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses (1,2,3 cônes bleus/ feux bleus) ; n) Nombre de personnes à bord ; o) Nombre de conteneurs à bord. 2. Les données indiquées au chiffre 1 peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes au gestionnaire de la voie d'eau, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur annonce l'entrée et la sortie de son bateau ou convoi du secteur soumis à

l'obligation d'annonce. 3. Les règlements particuliers de police peuvent prescrire que lorsqu'un bateau interrompt son voyage durant plus de deux heures, le conducteur indique le début et la fin de cette interruption. 4. Lorsque les données mentionnées au chiffre 1 changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de s'annoncer, le gestionnaire de la voie d'eau en est averti immédiatement.

Article A4241-55-2

Signal " n'approchez-pas "

1. Le signal " n'approchez pas " doit être déclenché, en cas d'incident ou d'accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées par les bateaux montrant la signalisation visée aux chiffres 1,2 ou 3 de l'article A. 4241-48-14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation. Cette prescription ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bateaux non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal " n'approchez pas " doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi. 2. Le signal " n'approchez pas " se compose d'un signal sonore et d'un signal lumineux. Le signal sonore se compose d'un son bref suivi d'un son prolongé qui se répète sans interruption pendant au moins quinze minutes consécutives. Le signal lumineux visé au chiffre 2 de l'article A. 4241-49-1 doit être synchronisé avec le signal sonore. Une fois déclenché, le signal " n'approchez pas " doit fonctionner automatiquement ; sa commande doit être conçue de telle manière qu'un déclenchement involontaire du signal soit impossible. 3. Les bateaux qui perçoivent le signal " n'approchez pas " doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier : a) S'ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l'exige, virer ; b) S'ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible. 4. A bord des bateaux visés au chiffre 3 ci-dessus, il faut immédiatement : a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur ; b) Eteindre toute source de lumière non protégée ; c) Cesser de fumer ; d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non indispensables ; e) Eviter toute formation d'étincelles. 5. Le chiffre 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger ; dès la perception du signal " n'approchez pas ", l'équipage doit abandonner le bateau, si nécessaire. 6. Dans l'application des mesures visées aux chiffres 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent. 7. Les mesures visées aux chiffres 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal " n'approchez pas " est émis de la rive. 8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal " n'approchez pas " doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai l'autorité chargée de la police de la navigation.

Article A4241-56-1

Déplacement des barges de poussage

Le déplacement des barges de poussage en dehors d'un convoi poussé ne peut se faire que sur de courtes distances et conformément aux indications données par l'autorité chargée de la police de la navigation.

Article A4241-56-2

Liaison phonique à bord des convois

1. Lorsque la longueur d'un convoi poussé dépasse 110 m, il doit y avoir une liaison phonique dans les deux sens entre la timonerie du pousseur et l'avant du convoi. 2. Dans le cas de convois poussés propulsés par deux pousseurs placés côte à côte, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux pousseurs. 3. Dans le cas de formations à couple composées de bateaux motorisés, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne des deux bateaux. 4. Dans le cas de convois remorqués, une liaison phonique doit être réalisée dans les deux sens entre les postes de gouverne de tous les bateaux. 5. Le réseau de bateau à bateau ne peut être utilisé pour réaliser la liaison phonique.

Article A4241-56-3

Circulation des personnes à bord des convois poussés

Sans préjudice des dispositions techniques applicables, la circulation des personnes sur un convoi poussé doit être facile et sans danger. En outre, les ouvertures qui pourraient se présenter entre les unités du convoi sont munies de dispositifs de protection appropriés.

Sous-section 9 : Dispositions relatives à la navigation de plaisance et aux activités sportives

Article A4241-59-1

Matériel d'armement et de sécurité

Le matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance, prévu aux articles D. 4211-4 et R. 4241-59, est défini par l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Article A4241-59-2

Circulation et stationnement des bateaux de plaisance

1. Sans préjudice des dispositions des articles L. 4242-1 et L. 4243-1 et sauf dispositions contraires des règlements particuliers de police, les bateaux de plaisance naviguent librement dans les biefs et franchissent librement les écluses dans les conditions prévues à l'article A. 4241-53-30. 2. Sur les lacs et plans d'eau, les réservoirs et rigoles d'alimentation des canaux ainsi que sur leurs dépendances, la navigation des bateaux de plaisance s'effectue librement sous réserve des conditions fixées par les règlements particuliers de police et des droits des propriétaires riverains et des tiers. 3. Sans préjudice des dispositions de la présente section applicables aux menues embarcations, les bateaux de plaisance se tiennent à une distance suffisante des bateaux faisant route et des engins flottants au travail, ainsi que, d'une façon générale, de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie de navigation intérieure. 4. L'ancrage et l'amarrage dans le chenal navigable sont interdits.

Article A4241-60

Bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine

Les prescriptions relatives aux bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine, doivent être adaptées : # aux caractéristiques techniques de ces bateaux ; # au classement technique des eaux intérieures prévu par l'article L. 311-2 du code des sports ; # aux règles définies par les articles A. 322-42 à A. 322-63 du code des sports, relatives à la pratique du canoë, du kayak, du raft, de la nage en eau vive ainsi que la navigation à l'aide de toute autre embarcation propulsée à la pagaie.

Sous-section 10 : Dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets survenant à bord

Article A4241-63

Dépôt aux stations de réception

Les déchets visés à l'article R. 4241-63 sont déposés, contre justificatif, à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usées par la station de réception.

Article A4241-65

Carnet de contrôle des huiles usées

Le carnet de contrôle des huiles usées, délivré par l'autorité compétente visé à l'article R. * 4200-1, fait l'objet d'un modèle défini à l'annexe 6. Il doit être conservé à bord. Après son renouvellement, il doit être conservé à bord 6 mois au moins après la dernière inscription. Les carnets des huiles usées délivrés en application du règlement de police pour la navigation du Rhin ou du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont considérés comme équivalents.

Annexes

Article Annexe 1 à l'article A4241-47-1

Lettre ou groupe de lettres distinctif du pays du port d'attache ou du lieu d'immatriculation des bateaux

ALLEMAGNE	D	MALTE	MLT
AUTRICHE	A	REPUBLIQUE DE MOLDOVA	MD
BELARUS	BY	NORVEGE	NO

BELGIQUE	B	PAYS-BAS	N
BULGARIE	BG	POLOGNE	PL
CROATIE	HR	PORTUGAL	P
FEDERATION DE RUSSIE	RUS	REPUBLIQUE TCHEQUE	CZ
FINLANDE	FI	ROUMANIE	R
FRANCE	F	SERBIE	SRB
HONGRIE	HU	SLOVAQUIE	SK
ITALIE	I	SUEDE	SE
LITUANIE	LT	SUISSE	CH
LUXEMBOURG	L	UKRAINE	UA

Article Annexe 2 à l'article A4241-47-2

Echelles de tirant d'eau des bateaux

1. Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, du plan de flottaison à vide au plan du plus grand enfoncement, sous forme de bandes bien visibles peintes alternativement en deux couleurs différentes.

La graduation doit être indiquée par des chiffres marqués à côté de l'échelle au moins de 5 en 5 décimètres, ainsi qu'au sommet de celle-ci. Cette graduation doit être repérée par des marques poinçonnées, burinées ou soudées.

2. Si le bateau porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

Article Annexe 3 à l'article A4241-48-1

Signalisation visuelle des bateaux

1. Les échelles de tirant d'eau doivent être graduées au moins en décimètres, du plan de flottaison à vide au plan du plus grand enfoncement, sous forme de bandes bien visibles peintes alternativement en deux couleurs différentes.

La graduation doit être indiquée par des chiffres marqués à côté de l'échelle au moins de 5 en 5 décimètres, ainsi qu'au sommet de celle-ci. Cette graduation doit être repérée par des marques

poinçonnées, burinées ou soudées.

2. Si le bateau porte des échelles de jauge répondant aux prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus, ces échelles de jauge peuvent tenir lieu d'échelle de tirant d'eau.

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

Les convois poussés, dont les dimensions maximales ne dépassent pas 110 m sur 12 m sont considérés comme bateaux motorisés isolés de même longueur.

1.3. Explication des symboles :

Vous pouvez consulter les symboles dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

Article Annexe 4 à l'article A4241-49-1

Signaux sonores

I. - SONORITÉ DES SIGNAUX

Les avertisseurs sonores actionnés mécaniquement utilisés par les bateaux en navigation intérieure doivent être capables de produire des signaux sonores présentant les caractéristiques suivantes :

1. Fréquence :

a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), la fréquence fondamentale est de 200 Hz avec une tolérance de + 20 % ;

b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations la fréquence fondamentale doit être supérieure à 350 Hz ;

c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de

visibilité réduite, les fréquences fondamentales des sons sont comprises entre 165 et 297 Hz avec intervalle d'au moins deux tons entiers entre le son le plus haut et le son le plus bas.

2. Niveau de pression acoustique :

Les niveaux de pression acoustique indiqués ci-après sont mesurés ou rapportés à 1 m en avant du centre de l'ouverture du pavillon, la mesure étant effectuée autant que possible en champ libre.

a) Pour les bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations visées sous b), le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 120 et 140 dB (A) ;

b) Pour les bateaux non motorisés et pour les menues embarcations qui ne sont pas aménagées ou employées pour remorquer des bateaux autres que des menues embarcations, le niveau de pression acoustique pondéré doit être compris entre 100 et 125 dB (A) ;

c) Pour les signaux tritonaux utilisés par les bateaux naviguant au radar dans des conditions de visibilité réduite, le niveau de pression acoustique pondéré de chaque son doit être compris entre 120 et 140 dB(A).

II. - CONTRÔLE DU NIVEAU DE PRESSION ACOUSTIQUE

Le contrôle du niveau de pression acoustique est effectué par les autorités compétentes à l'aide du sonomètre normalisé par la Commission électronique internationale (réf. CEI.179) ou à l'aide du sonomètre d'usage courant normalisé par la CEI (réf. CEI.123).

III. - SIGNAUX SONORES À UTILISER PAR LES BATEAUX

Les signaux sonores autres que les coups de cloche et le signal tritonal doivent être constitués par l'émission d'un son ou de plusieurs sons consécutifs ayant les caractéristiques suivantes :

- son bref : son d'une durée d'environ une seconde ;
- son prolongé : son d'une durée d'environ quatre secondes.

Entre deux sons consécutifs, l'intervalle doit être d'environ une seconde, sauf pour le signal "une série de sons très brefs" qui doit comporter au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, entrecoupés de silences de même durée.

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

Article Annexe 5 à l'article A4241-51-1

Signaux servant à régler la navigation sur la voie de navigation intérieure

Les signaux principaux figurant à la section I ci-dessous peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant à la section II

Section I. - SIGNAUX PRINCIPAUX

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

Section II. - SIGNAUX AUXILIAIRES

Les signaux principaux peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivant :

1. Cartouche indiquant la distance à laquelle s'applique la prescription ou l'endroit où est située la particularité

Remarque : les cartouches sont placés au-dessus du signal principal

Exemples :

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Signal lumineux additionnel

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

3. Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

Exemples :

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

4. Cartouches donnant des explications ou des indications complémentaires

Remarque : Ces cartouches sont placés au-dessous du signal principal

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

Article Annexe 6 à l'article A4241-65

Modèle du carnet de contrôle des huiles usées

N° d'ordre :

.....

Type du bateau Nom du bateau

Numéro ENI

ou à défaut numéro d'immatriculation :

.....

Lieu de délivrance :

Date de délivrance :

Le présente carnet comprend pages

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet

.....

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du titre de navigation en cours de validité. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité compétente locale. Toutefois, ils ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable" et être rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau acceptés :

1.1 Huiles usagées :..... l

1.2 Eau de fond de cale de :

Salle de machine arrière :..... l

Salle de machine avant :..... l

Autres locaux :..... l

1.3 Autres déchets huileux et graisseux :

Chiffons usagés :..... kg

Graisses usagées :..... kg

Filtres usagés :..... pièces

Récipients :..... pièces

2. Notes :

2.1 Déchets refusés :

.....
.....

2.2 Autres remarques :

.....
.....

Lieu : Date :

Cachet et signature de la station de réception

Article Annexe 7 à l'article A4241-51-1

Caractéristiques techniques des signaux de la voie de navigation intérieure

I. - Tailles des signaux de la voie de navigation intérieure

1°) Les signaux principaux définis en annexe 5 section I ont des dimensions correspondant à l'une des quatre gammes ci-dessous, on appelle longueur caractéristique, notée Ld, d'une gamme de panneau la longueur d'un coté du panneau carré de la gamme.

Gamme	Carré	Rectangle	Panneaux A.10 D.1 et D.2
Gamme 1	700 x 700	700 x 1050	500 x 500
Gamme 2	1000 x 1000	1000 x 1500	700 x 700
Gamme 3	1500 x 1500	1500 x 2250	1000 x 1000
Gamme 4	2000 x 2000	2000 x 3000	1500 x 1500

(Dimensions données en mm)

2° Les signaux auxiliaires définis en annexe 5 section II sont de même longueur que le coté du panneau auquel ils sont associés, et ont une hauteur de :

- Ld/2 pour les signaux auxiliaires placés au-dessus du signal principal ;

- Ld/4 pour les signaux auxiliaires placés au-dessous du signal principal, elle peut être augmentée si le message comporte plusieurs lignes ;

II. - Visibilité, caractéristiques techniques des films retroréfléchissants

Les films appliqués sur les signaux, sont de classe 1 ou de classe 2 conformément aux prescriptions de la norme EN 12899-1.

III. - Lettrage et règle de composition

Les messages sur les signaux de la voie de navigation intérieure sont inscrits avec l'alphabet L1 de la norme

NF P 98-532-5 et l'alphabet L3 de l'instruction interministérielle du 22 octobre 1963 avec les règles de composition de la norme NF P 98-532-7.

Article Annexe 8 à l'article A4241-51-2

Balisage des voies de navigation intérieure, des lacs et des voies de navigation intérieure de grande largeur

I – GENERALITES

1. Balisage

Sur les eaux intérieures, la voie de navigation intérieure, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés.

Les balises flottantes utilisées sont ancrées à 5 m environ en dehors des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les bancs médians peuvent être balisés à l'aide de balises flottantes ou fixes. Celles-ci sont placées en général aux extrémités des épis et des bancs médians ou devant ceux-ci.

Il faut se tenir à une distance suffisante des balises pour ne pas courir le risque de s'échouer ou de heurter un obstacle.

2. Définitions

Côté rive droite/gauche :	les désignations "côté rive droite", "côté rive gauche" de la voie de navigation intérieure ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval. Pour les canaux, les lacs et les voies de navigation intérieure de grande largeur, les termes "droite" et "gauche" sont définis par les autorités.
Bouée :	signal de balisage flottant relié au fond par une chaîne
Bouée-espar :	balise flottante dont la partie émergée a le même aspect qu'un espar.
Espar :	balise fixe composée d'un corps cylindrique (pieu) dont la hauteur est multiple du diamètre
Voyant :	partie supérieure du signal de forme spécifique dont le but est de permettre la reconnaissance de la marque de balisage sans ambiguïté. Cette forme peut être conique, triangulaire, sphérique, en forme de croix de Saint André ou être un panneau.
Feu :	feu caractéristique servant au balisage
Feu fixe :	feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes.
Feu rythmé :	feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité, et dont l'intensité et la couleur

Côté rive droite/gauche :	les désignations "côté rive droite", "côté rive gauche" de la voie de navigation intérieure ou du chenal s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval. Pour les canaux, les lacs et les voies de navigation intérieure de grande largeur, les termes "droite" et "gauche" sont définis par les autorités.
	restent constantes. La période est l'intervalle de temps pendant lequel un feu qui n'est pas fixe reprend les mêmes aspects dans le même ordre.
Feu à occultations :	feu dont la durée de lumière est nettement plus longue que la durée d'obscurité.
Feu à éclat :	feu dont la durée de lumière est nettement plus courte que la durée d'obscurité.
Feu isophase :	feu dont la durée de lumière est égale à la durée d'obscurité.
Feu scintillant :	feu dont l'alternance de lumière et d'obscurité paraît très rapide.

3. Rythme des feux

Exemples

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

II - BALISAGE DES LIMITES DU CHENAL DANS LA VOIE DE NAVIGATION INTERIEURE

Les balises servant à délimiter le chenal sont généralement, placées à quelques mètres hors des limites du chenal. Dans tous les cas, il est recommandé aux navigants de tenir leur bateau à une distance suffisante des bouées et marques, pour éviter le risque d'un échouage ou d'un talonnage.

Dans certains cas, les bouées par elles mêmes, ou grâce à leurs voyants, fournissent un écho au radar.

Les bouées espars ne servent généralement qu'à baliser les épis ou les bancs médians.

1. Côté rive droite du chenal

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Côté gauche du chenal

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

3. Bifurcation du chenal

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

III - BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A - signaux indiquant la position du chenal navigable par rapport aux rives

Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive ; ils servent aussi de points de repère. Ces panneaux sont implantés sur la rive.

La signalisation de la position du chenal peut également être assurée par le panneau C.5, du règlement général de police. Ce panneau, implanté sur la rive, indique que le chenal est éloigné de la rive droite (ou gauche). Le chiffre porté sur le signal indique(en mètres), la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent se tenir. Ce panneau peut être utilisé lorsque, pour des raisons techniques, on ne peut employer le balisage pour indiquer la position du chenal.

Ci contre : le panneau C5 du Règlement Général de Police qui indique, à titre d'exemple, que le chenal se trouve à 40 mètres du signal.

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

1. Chenal proche de la rive droite

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Chenal proche de la rive gauche

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

3. Utilisation des signaux

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

B - balisage des traversées

Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée. Ils sont également implantés sur les rives.

1. Rive droite vers rive gauche

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse

suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Rive gauche vers rive droite

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

3. Utilisation des signaux

3.1 Simple indication d'une traversée

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

3.2 Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, forment un alignement marquant l'axe d'une longue traversée.

Feux (le cas échéant) : jaune (le feu antérieur et le feu postérieur ont le même rythme, toutefois le feu postérieur peut être fixe).

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

IV - BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A - balises fixes

Les pointes des épis, les bancs médians, les berges et les digues sont des points dangereux qui sont signalés par des marques sur poteaux. Ces marques, qui peuvent en outre fournir un écho radar, ont le caractère d'un cône vert pointe en haut et rouge pointe en bas. Ces marques sont placées soit devant, soit aux extrémités des épis ou des bancs médians.

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

4. Dérivation, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections des berges des deux côtés de la voie de navigation intérieure peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de

séparation par les balises fixes visées aux points 1 et 2, figures 12 et 13. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante.

B - balises flottantes

Si les points dangereux doivent être balisés par des bouées ou des espars, ceux-ci ont les couleurs et les voyants ci-dessous.

1. Côté rive droite

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Côté rive gauche

Vous pouvez consulter les clichés dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

V - BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A - balisage des piles de pont (le cas échéant) :

En général les piles de pont ne sont pas dissociables de l'écho du tablier sur les écrans radar.

Les dispositions suivantes ont été prises pour améliorer les repérages radar des piles de pont : installation de réflecteurs radars sur des perches ou de bouées équipées de réflecteur radars à une distance de celles-ci de l'ordre de dix à quinze mètres .

Un balisage par pieux (profilés métalliques ou tubes) fichés à une distance comprise entre 10 et 15 mètres de l'ouvrage peut également être préféré par certains services de navigation, s'ils ne présentent pas de risque pour la navigation. Les pieux sont surmontés d'un réflecteur radar et émergent à environ 1,50m au dessus des plus hautes eaux navigables (PHEN). Il convient que ces pieux soient peints aux couleurs réglementaires (rive droite, rive gauche), car ils balisent les limites du chenal à l'approche des ponts. Cette solution est envisageable lorsque des risques de crues laissent présager une mauvaise tenue des bouées ou que l'autorisation du gestionnaire d'ouvrage ne peut être obtenue pour la mise en place de perches.

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar (placés à l'amont et à l'aval des piles)

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval des piles de pont

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

B - balisage des lignes aériennes (le cas échéant)

De la façon dont elles apparaissent sur l'écran d'un radar, les lignes aériennes (par exemple, les lignes à haute tension) franchissant la voie fluviale peuvent être confondues avec des bâtiments ou donner lieu à d'autres erreurs.

Ces échos indésirables peuvent être éliminés : Les lignes aériennes peuvent être balisées de telle manière qu'elles puissent être reconnues comme telles sur l'image de l'écran radar.

1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne

(ils donnent comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes

disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar 2 points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

VI - MARQUES DE CRUE

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

VII - BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE DE GRANDE LARGEUR

A - balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières

1. Balisage par marques cardinales

Définition des quadrants et des marques

Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point à marquer.

Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Balisage par marque de danger isolé

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eaux saines, ou mouillée à l'aplomb d'un tel danger.

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

B - balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages

Balisage par marque d'eaux saines

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

C - signalisation météorologique sur les lacs

1. Avis de prudence

Un feu jaune émettant environ 40 éclats par minute constitue un avis de prudence.

L'avis de prudence informe de l'arrivée probable de phénomènes dangereux sans en indiquer l'heure précise.

2. Avis de danger

Un feu jaune émettant environ 90 éclats par minute constitue un avis de danger.

L'avis de danger informe de l'arrivée imminente de phénomènes dangereux.

VIII - BALISAGE DES ZONES INTERDITES OU REGLEMENTEES

1. Balisage par marques spéciales

Couleur : jaune

Forme : au choix, mais ne prêtant pas confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.

Voyant (le cas échéant) : un seul "X" jaune

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD

2. Information sur la réglementation

Les indications données sur place peuvent être portées par les bouées jaunes (pictogrammes). Elles peuvent être également données par des voyants surmontant ces bouées à la place de l'éventuel voyant prévu ci-dessus. Par exemple, les bouées limitant une zone totalement interdite à la navigation peuvent porter une hampe recevant un fanion triangulaire rigide rouge.

Les indications peuvent être données par des panneaux placés sur la rive et représentant un des signaux d'interdiction ou d'indication prévus à l'annexe 5, sections I.A et I.E. Ces panneaux peuvent, s'il y a lieu, être complétés par une flèche indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal (voir annexe 5, section II.3).

3. Autorisations

Lorsque, à travers une zone côtière soumise à l'interdiction ou à la réglementation d'une ou plusieurs catégories de navigation ou d'activité, un chenal est ouvert où l'une de ces catégories n'est pas soumise à l'interdiction ou à la réglementation, les côtés de ce chenal peuvent également être balisés par des bouées jaunes. La partie supérieure des deux bouées d'entrée peut, si nécessaire, être peinte en rouge à droite, en vert à gauche pour un navigateur sortant du chenal.

Sur la rive, des panneaux prévus à l'annexe 5 peuvent indiquer la nature de l'autorisation (par exemple le panneau "Autorisation de pratiquer le ski nautique" pour indiquer un chenal de ski nautique à travers une zone où toute navigation, ou seulement la pratique du ski nautique est interdite) ; ils peuvent être complétés par la flèche prévue en annexe 5, Section II.

Lorsque, à travers une zone ouverte à plusieurs activités, un chenal est ouvert et dans lequel une seule activité est autorisée, les côtés de ce chenal peuvent être balisés comme dans le cas précédent. Un panneau sur la rive peut indiquer la nature de l'activité autorisée.

IX - BOUEES D'USAGES DIVERS

S'il est besoin de bouées à d'autres fins que celles précitées, ces bouées sont de couleur dominante blanche. Elles peuvent porter un pictogramme.

X - ENTREE DE PORTS

1. Balisage de l'entrée

De jour

A bâbord en entrant : dispositif, en général de forme cylindrique, de couleur rouge, ou poteau avec voyant cylindrique rouge, ou encore rectangle rouge peint sur la jetée.

A tribord en entrant : dispositif, en général de forme conique, de couleur verte, ou poteau avec voyant conique vert, ou encore triangle vert pointe en haut, peint sur la jetée.

De nuit

L'éclairage éventuel des marques de jour décrites ci-dessus doit être réalisé comme suit :

A bâbord en entrant : feu rouge, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

A tribord en entrant : feu vert, en général rythmé, à l'exception du rythme à éclats diversement groupés (2 + 1).

Dans certains cas, un seul de ces feux est utilisé.

2. Autres usages

Ces marques peuvent aussi être utilisées pour les entrées de voies affluentes, les entrées d'embranchements et de bassins portuaires.

Le croquis ci-après illustre les dispositions des chapitres VII ,VIII et X.

Vous pouvez consulter le cliché dans le JO n° 200 du 29/08/2013 texte numéro 54 à l'adresse suivante

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20130829&numTexte=54&pageD