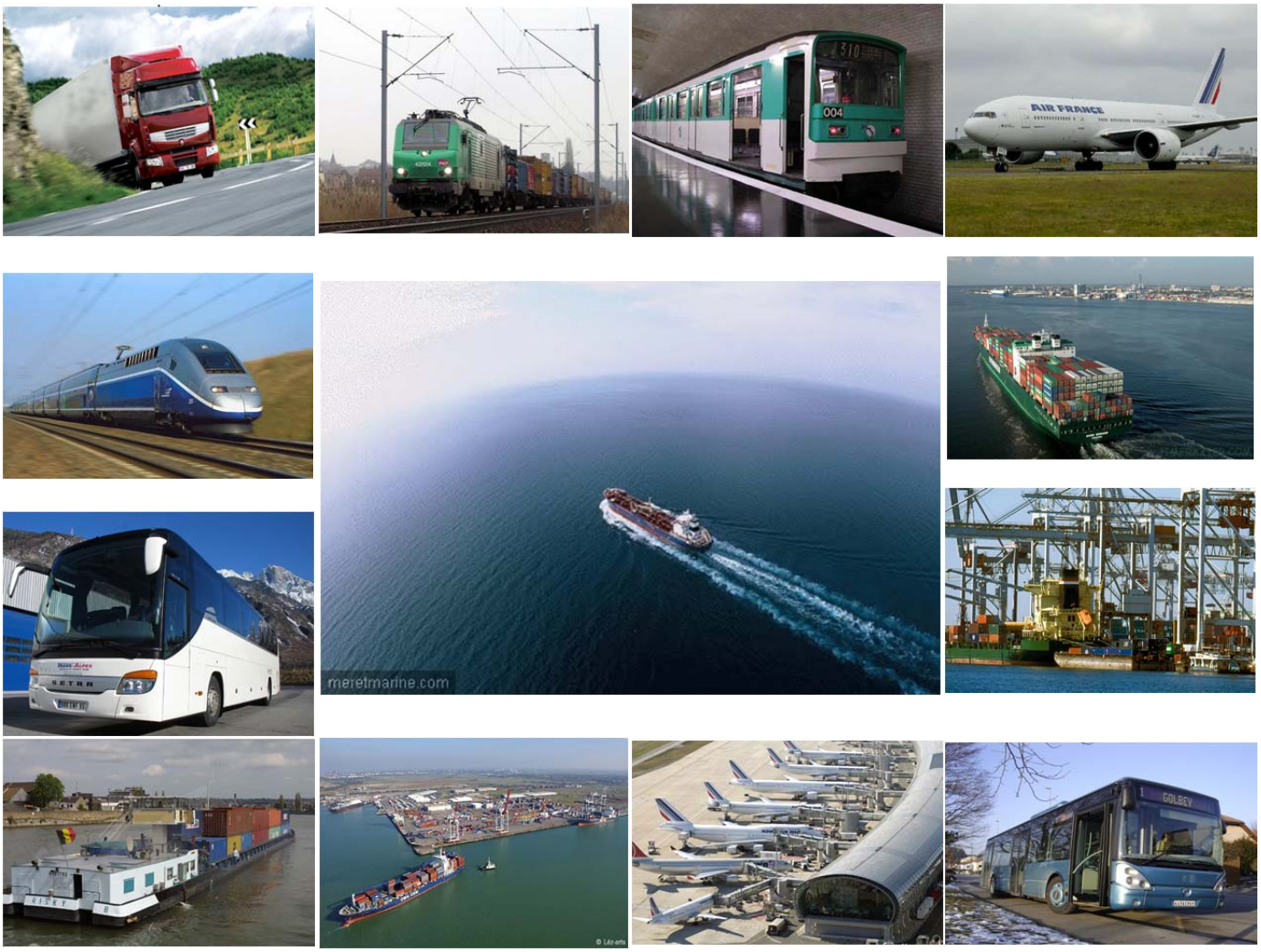
CODE DES TRANSPORTS



EDITION 2012-1

A jour de la Loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports

Édité par

FORTUNES DE MER

Association Loi 1901

Avant Propos

L'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures habilite le Gouvernement, dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, à procéder par ordonnance à l'adoption de la partie législative du code des transports.

Le fruit d'une ambition ancienne

Ce code nouveau résulte d'une ambition formulée de longue date. Inscrit dans le programme de codification du Gouvernement annexé à la circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires, le projet prend sa source dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs qui fut le premier texte à définir une conception globale de la politique des transports embrassant ses composantes techniques, économiques, sociales, ainsi qu'environnementales et à viser une organisation cohérente d'une offre diversifiée de transport, dans une logique de complémentarité et de coopération entre les modes et d'interopérabilité des systèmes.

Ainsi ce code poursuit-il deux objectifs complémentaires : réunir, organiser et clarifier un corpus juridique éclaté et hétérogène et insérer cet ensemble réordonné dans un cadre qui donne toute leur portée aux principes fondateurs définis par la loi susmentionnée du 30 décembre 1982.

Le périmètre du code

De cette ambition résulte un code volumineux comptant plus de 2 200 articles de valeur législative. En effet, le droit des transports qui contribue de manière décisive à l'exercice d'au moins deux libertés fondamentales, la liberté du commerce et celle d'aller et venir, recouvre un vaste domaine intéressant tant l'aménagement du territoire et le développement économique durables, que la sécurité des personnes et des biens et le régime de travail des personnels. La confrontation des intérêts multiples que font naître l'organisation et le bon fonctionnement des transports en fait un droit complexe qui appelle une intervention affirmée de la puissance publique, à la convergence du droit de la régulation économique, du droit social et du droit répressif, nourri par un important dispositif de prescriptions techniques. Ce droit est aussi le produit d'une histoire propre à chaque mode de transport qui a conféré à chacun d'eux une organisation et une représentation juridique spécifiques. Celles-ci ont longtemps favorisé l'affirmation d'une autonomie du droit régissant leur matière et la conception de codes sectoriels étroitement spécialisés.

Constat paradoxal, en dépit de l'existence de huit codes dédiés aux transports, des pans entiers du droit applicable ont été tenus à l'écart de toute construction juridique permettant d'en faciliter l'accès. L'entreprise de codification dont résulte la présente ordonnance associe donc, dans des proportions comparables, toutes les opérations inhérentes à un exercice de recodification d'une matière stratifiée au fil du temps, parfois archaïque, et toutes celles qui président à la structuration d'un droit jeune en évolution rapide, sous la double emprise de la dynamique communautaire et de la mondialisation des échanges.

Le code des transports s'assigne ainsi pour première tâche de rationaliser la codification existante en opérant le regroupement de quatre codes spécialisés, le code du travail maritime, adopté par une loi du 13 décembre 1926 et qui ne comporte qu'une partie législative, le code des pensions de retraite des marins français, publié par le décret n° 68-292 du 21 mars 1968 et jamais validé par le législateur, le code de l'aviation civile, validé par la loi n° 72-1090 du 8 décembre 1972, et le code des ports maritimes, dont la validation législative est demeurée inachevée.

Il intègre également celles des dispositions du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, publié par le décret n° 56-1033 du 13 octobre 1956, qui n'ont pas été reprises par le code général de la propriété des personnes publiques, et celles des dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, adopté par une loi du 17 décembre 1926, qui intéressent la police de la navigation et le droit social, dès lors qu'elles peuvent être recodifiées dans les limites du droit constant.

Cet exercice n'a pas pour effet de regrouper dans une architecture unique l'ensemble des textes codifiés relatifs aux transports. Le code de la route, réformé en 2000, conserve son autonomie en raison de son objet. Code ancré dans la vie quotidienne de quelque trente millions d'usagers, son objet diffère de celui du code des transports qui s'adresse au premier chef aux professionnels de l'activité économique. De même, à la demande de la Commission supérieure de codification, le code de la voirie routière, adopté par

la loi n° 89-413 du 22 juin 1989 et fixant le régime applicable au domaine public routier, demeure-t-il en l'état.

La deuxième opération conduit à rassembler les dispositions éparpillées qui n'avaient jamais fait l'objet d'une codification, parfois à l'issue des tentatives sectorielles infructueuses qui se sont succédé entre 1955 et 1990. Outre les dispositions à caractère général, tel est le cas de l'ensemble des textes régissant le transport ferroviaire, de la plupart des dispositions déterminant les conditions contemporaines d'exploitation commerciale des transports routier, fluvial et maritime, et de l'imposant corps de droit qui commande la sécurité maritime. Même le droit du transport aérien, qui présente pourtant l'état d'intégration le plus avancé dans le cadre du code de l'aviation civile, n'échappe pas à cet effort de complétude, avec l'adjonction de quelques dispositions législatives récentes.

Le défaut de consistance juridique réservée à la notion de « transports » et l'abondance de la matière sur laquelle ce terme est susceptible de s'exercer imposait, d'abord, d'en circonscrire l'acception au transport caractérisé par la mobilité du vecteur de déplacement. Cette précision a pour effet d'exclure du champ d'application du code des transports les ascenseurs, trottoirs roulants et bandes transporteuses de matériaux, de même que les communications électroniques et les activités liées au transport de fluides pondéreux et énergétiques.

L'articulation avec les codes existants

Malgré le recentrage opéré, le droit régissant la matière a, par nature, vocation à figurer dans de nombreux codes génériques ou sectoriels. C'est ainsi que des dispositions constitutives du droit des transports ont été répertoriées dans pas moins de vingt-quatre codes. Le parti ayant été pris de ne pas remettre en cause l'économie des codes déjà constitués, les dispositions spécifiques relatives notamment à la fiscalité des opérations de transport, à la protection de l'environnement, au régime des assurances et aux contrats de transport et de commission sont maintenues dans leur cadre d'origine, respectivement le code général des impôts, le code de l'environnement, le code des assurances et le code de commerce. De même, les dispositions particulières à certains transports tels que les transports sanitaires, de produits chimiques, d'explosifs et d'animaux vivants, régis, respectivement, par les codes de la santé publique, de l'environnement, de la défense et par le code rural sont maintenues dans ces derniers du fait que l'identification de l'être ou de la chose transportés n'est pas accessoire à l'acte de transport mais en conditionne directement l'exercice.

Honorer une telle démarche a conduit à arbitrer aux dépens du code des transports de nombreux choix de frontière car, pour les mentions ponctuelles comme pour les blocs juridiques homogènes répertoriés dans d'autres codes, l'articulation entre le code des transports et ces derniers a systématiquement été recherchée par l'usage de simples renvois, le recours à la technique du code pilote et du code suiveur étant désormais strictement limité à la demande de la Commission supérieure de codification.

La ligne de conduite adoptée ne souffre que de rares exceptions visant le rapatriement en pilote dans le code des transports de dispositions déjà codifiées. C'est le cas pour quatre articles du code de l'éducation, dont les articles L. 213-11 et L. 213-12 relatifs aux transports scolaires. Cette reprise, justifiée par l'exigence de cohérence juridique et de fidélité à l'esprit du texte, a été formellement validée par la Commission supérieure de codification à l'occasion de l'examen du périmètre du code des transports. Une opération similaire a pour effet de rapatrier dans le code des transports deux articles du code de la route dont la vocation à regagner ultérieurement le code des transports avait été évoquée dès la procédure d'adoption de ce code.

Pour autant, l'articulation avec certains codes requiert des relations plus élaborées. Il en est ainsi du traitement des remontées mécaniques qu'il était initialement prévu d'identifier comme un mode de transport sui generis auquel une partie aurait été consacrée dans le code des transports, et dont les dispositions pertinentes ont été intégrées dans le code du tourisme au titre des espaces à vocation touristique de montagne. A charge, pour ce dernier code, de prévoir les renvois nécessaires aux règles de sécurité qui leur sont applicables et figurent désormais dans le code des transports. Les dispositions relatives aux voitures de location font également l'objet d'une partition concertée, les voitures dites « de grande remise » ayant trouvé place dans le code du tourisme, alors que les voitures dites de « petite remise », qui n'ont pas de vocation touristique exclusive, ont été écartées du champ de ce code lors de son examen par le Conseil d'Etat et renvoyées au code des transports dans lequel elles sont aujourd'hui accueillies. Le traitement des dispositions régissant les pêches maritimes présentait une autre difficulté,

du fait que, si l'activité de pêche s'inscrit dans un cadre économique spécifique, elle n'en procède pas moins d'une activité de navigation assujettie à des prescriptions sécuritaires analogues à celles des autres navires et à des règles sociales et professionnelles communes à l'ensemble des marins. En accord avec le ministère chargé de l'agriculture et de la pêche, le code des transports reprend les dispositions régissant le régime de travail et de sécurité sociale applicable aux marins-pêcheurs et à leurs armateurs et celles qui intéressent le navire en tant que support de l'activité. En revanche, les dispositions traitant du navire en sa qualité d'appareil de production, par exemple les apparaux de pêche, ont vocation à figurer dans un livre du code rural dédié à la pêche et à l'aquaculture marines, au même titre que les autres textes réglementant l'exploitation halieutique.

Le positionnement du code des transports en regard de deux codes élaborés parallèlement mérite une attention particulière.

La mise en chantier du projet de code général de la propriété des personnes publiques a soulevé le point de savoir quel devait être le cadre d'accueil des dispositions régissant le domaine public attaché à des activités de transport. Convenait-il, au nom de l'unicité du droit domanial, de l'insérer dans ce code ou, au contraire, de le renvoyer au code des transports, eu égard à la part de spécificité qui identifie le domaine public « routier », « ferroviaire », « fluvial » « maritime » ou « aéroportuaire » ? L'option retenue privilégiant la portée générale du nouveau code de la propriété publique sans que soient remis en cause les acquis de codes techniques propres à certaines dépendances domaniales, les parties du domaine à vocation multiple — c'est le cas du domaine public maritime et d'une partie du domaine public fluvial — sont prises en compte dans le code général de la propriété des personnes publiques tandis que celles du domaine exclusivement dédiées aux infrastructures de transport — situation propre au domaine public ferroviaire, portuaire et aéroportuaire — trouvent leur place dans le code des transports.

La recodification du code du travail a fourni, quant à elle, une opportunité exceptionnelle de lever l'ambiguïté qui s'attachait, pour maints acteurs professionnels, à l'applicabilité du droit commun du travail aux travailleurs mobiles. La question récurrente de l'autonomie d'un droit social des transports, encore nourrie aujourd'hui par le développement de prescriptions exclusivement modales aux plans communautaire et international, a trouvé son expression la plus achevée dans le domaine maritime où la spécificité du travail à bord des navires a suscité, avant même l'adoption du code du travail, la production de normes originales régissant tous les aspects de l'exercice de la profession de marin et de la vie du bord. Les travaux entrepris conjointement avec le ministère chargé du travail ont abouti à redéfinir le périmètre respectif des deux codes. Ainsi les dispositions concernant diverses catégories de travailleurs des transports qui émaillaient le code du travail ont-elles été reprises dans le code des transports, dans le double objectif de contribuer au recentrage du code du travail sur ses dispositions génériques et de faciliter l'accès des professionnels des transports au droit du travail qui leur est spécifique. Ce faisant, cette clarification en consacre une autre, en rappelant l'universalité du code du travail. La précision peut sembler superfétatoire pour les modes de transport les plus proches du droit commun, pourtant, elle conduit à clarifier une évolution juridique dans le domaine du travail maritime. Après des décennies de confusion, elle s'efforce de tirer les conséquences dans le droit positif de la jurisprudence dégagée par la Cour de cassation dans l'arrêt Vendier du 7 mars 1997, établissant que le renvoi, par l'article L. 742-1 du code du travail, à des lois particulières pour le contrat d'engagement et les conditions de travail des marins à bord des navires ne fait pas obstacle à ce que le code du travail s'applique dès lors que ses dispositions ne viennent pas contredire celles des lois particulières. Le présent code consacre la règle d'articulation selon laquelle les dispositions du code du travail sont applicables au personnel navigant des entreprises d'armement maritime selon les modalités particulières reprises par le code des transports.

Enfin, le projet de code des transports inclut les dispositions applicables à la batellerie artisanale dans sa partie réservée au transport fluvial.

La structure du code

L'objectif assigné au code des transports de dégager les principes généraux régissant l'activité, sans devoir bouleverser l'économie de corps de droit spécifiques, imposait de privilégier une construction capable de promouvoir une perspective transversale, synthétique et plurimodale, sans nuire à une meilleure accessibilité de la norme sectorielle, la majorité des utilisateurs exerçant leur activité professionnelle dans le cadre d'un mode unique de transport.

Le code est ainsi ordonnancé en six parties qui conditionnent une numérotation à quatre chiffres. La première regroupe les dispositions de portée générale ou communes à au moins deux modes de transport. Tandis que les cinq autres organisent les dispositions régissant successivement le transport ferroviaire, le transport routier, la navigation et le transport fluviaux, la navigation et le transport maritimes, l'aviation civile. L'architecture en est arborescente : chacun des livres de la première partie énonce un principe et en développe les modalités concrètes, la déclinaison modale étant assurée, s'il y a lieu, dans les parties correspondantes.

La dimension plurimodale dont ce code porte l'ambition ne se réduit pas à ce choix de structure. En dépit de la différence de taille et de la diversité de contenu des parties modales, celles-ci sont construites par référence à un schéma analogue destiné à faciliter leur appréhension par l'utilisateur, fondé sur une approche fonctionnelle reprenant les éléments constitutifs de l'activité de transport et qui inspire déjà la composition du code de la route et celle du code de l'aviation civile. Elle déroule à cet effet une thématique simple :

- l'engin (véhicule routier ou ferroviaire, bateau fluvial, navire de mer ou aéronef) ;

- le milieu d'évolution (domaine public ferroviaire, navigations fluviale, maritime et aérienne) ;

- les infrastructures (réseaux ferroviaires, voies et ports fluviaux, ports maritimes et aérodromes) ;

- les entreprises et l'exploitation commerciale ;

- enfin les personnels, en particulier les conducteurs.

Bien qu'imparfaitement applicable au transport ferroviaire, en raison de son organisation longtemps fondée sur un opérateur unique, et au transport routier, qui dispose déjà d'une partie de ces éléments dans le code de la route et le code de la voirie routière, cette construction permet, désormais, une comparaison immédiate des modalités retenues par chaque mode de transport et contribue, par le fait, à renforcer l'accessibilité du droit. Y concourent également les nombreuses harmonisations rédactionnelles qu'autorise le respect du droit constant.

Les dispositions pénales et les sanctions administratives sont, d'une manière générale, regroupées en fin de chapitre, titre ou livre, à proximité immédiate des dispositions caractérisant les infractions qu'elles répriment.

Enfin, selon une configuration désormais classique, les dispositions relatives à l'outre-mer sont regroupées dans un livre particulier clôturant chaque partie et déclinées par collectivité.

Les difficultés rencontrées

La première difficulté a résidé dans la nécessité de doter d'un contenu juridique précis nombre de notions usuelles, y compris des déterminants constitutifs de l'activité, tels que les infrastructures (« l'aérodrome ») ou l'opérateur (« l'auxiliaire de transport »), ainsi que des concepts communs tels que la « navigation fluviale » ou les « eaux maritimes » qui disposaient de représentations fonctionnelles souvent imprécises et fluctuantes, conditionnant des champs d'application flous et sans cohérence. Cet effort de définition se vérifie pour l'ensemble du code et justifie, dans certains cas, la création de dispositions préliminaires en tête des parties modales. L'appellation de « transports terrestres » est illustrative du propos. Employée dans plusieurs codes et dans un nombre conséquent de lois reprises par le code des transports, l'expression recouvre tantôt les seuls transports routier et ferroviaire, tantôt, également, le transport fluvial et les transports guidés dont le régime juridique fait, aussi, l'objet d'une clarification. La première acception est elle-même sujette à caution, tant il est vrai que la volonté initiale du législateur se perd parfois dans le jeu des aménagements législatifs successifs de textes qui, in fine, peuvent ne trouver application qu'à un seul mode de transport. Après vérification de son périmètre d'applicabilité, la formule a été systématiquement remplacée par l'énumération des différentes catégories modales concernées.

A l'exception notable du code de l'aviation civile et du code de la route qui donnent l'un une définition de l'aéronef, l'autre du véhicule à moteur, il est patent que le droit des transports avait jusqu'à présent éludé la question de l'identification juridique de l'engin de transport. Le cas du navire est à cet égard remarquable puisqu'il jouit d'un statut juridique particulièrement riche identifiant ses éléments d'individualisation, lui conférant la nationalité et déterminant les droits réels et le régime de responsabilité exorbitant du droit commun qui lui sont attachés, sans bénéficier d'une définition générique, la loi n° 67-5

du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer qui détermine son statut ne tranchant d'ailleurs pas entre cette appellation et celle de bâtiment de mer. Inversant la situation actuelle qui, selon la démarche adoptée par les conventions internationales maritimes, propose une définition circonstancielle du navire étroitement conditionnée aux caractéristiques techniques ou aux conditions de navigation ciblées par chaque texte, une définition de portée générale est proposée en introduction à la partie relative à la navigation et au transport maritimes qu'il convient de restreindre au cas par cas. Il en va de même pour l'engin de transport fluvial auquel le nom de bateau est, dès lors, réservé.

Le traitement de l'archaïsme qui affecte certains textes, essentiellement dans les secteurs fluvial et maritime, impose des réécritures et des remises en conformité avec l'évolution du droit, mais aussi l'abrogation de nombreuses dispositions obsolètes. Cependant, une part des problèmes soulevés n'ont pu être résolus dans le cadre du droit constant. Si la question du champ d'application de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer a pu être opportunément précisée par le biais d'un autre vecteur législatif, deux sujets principaux demeurent pendants. Le premier a trait aux dispositions relatives à la navigation fluviale applicables dans les départements de Moselle, du Haut et du Bas-Rhin. La persistance de la loi locale, en l'espèce la loi du 15 juin 1895 sur le flottage et la loi du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure, en tant qu'elles demeurent applicables à la navigation sur le Rhin, appelant une actualisation qui n'a pu être assurée dans le cadre de la présente habilitation, ces textes ont été écartés du code des transports. Le second concerne le devenir du code disciplinaire et pénal de la marine marchande institué en 1926. Les dispositions de ce code relatives à la procédure pénale maritime et au tribunal maritime de commerce ont vocation à rejoindre le code de procédure pénale et le code de l'organisation judiciaire, à l'issue d'un travail de refonte en cours qui permettra de les mettre en conformité avec l'évolution des principes du droit pénal. L'exercice qui conduira à réformer profondément le concept de juridiction maritime spécialisée, à préciser la notion d'infraction maritime, à en circonscrire plus rigoureusement le champ et à requalifier certaines infractions aura une incidence directe sur les dispositions du même code qui sont reprises dans le code des transports et qui répriment les infractions aux règles de la navigation maritime, de la vie à bord des navires et du régime de travail des marins. Cette réécriture du code disciplinaire et pénal de la marine marchande permettra de procéder à une harmonisation des habilitations et procédures applicables aux agents de contrôle pour la recherche et la constatation des infractions, dont le défaut, mis en évidence dans le cadre de la présente codification, n'a pu être présentement corrigé. Dans cette attente, une architecture provisoire des dispositions pénales, différente de celle adoptée dans les autres parties, a été retenue au livre II de la cinquième partie du projet de code ci-annexé.

Le transport maritime puis le transport aérien se sont, d'emblée, inscrits dans un cadre international et le transport fluvial est partiellement régi par les conventions conclues entre Etats riverains, mais aujourd'hui, aucun mode de transport n'échappe à cette problématique. Le droit communautaire est ainsi devenu un acteur majeur pour toutes les composantes de l'activité de transport, parfois en relais des dispositions de même nature adoptées dans le cadre de conventions internationales. Cette évolution se traduit par une intrusion de la norme internationale qui ne se limite pas à l'effet direct des règlements communautaires dans le droit national mais impacte la chaîne de production de la norme interne en multipliant les simples renvois aux dispositions pertinentes du droit conventionnel ou du droit dérivé. La Commission supérieure de codification a ainsi accepté qu'il soit fait largement référence à de tels instruments dans le corps du texte du code des transports. Suivant le précédent que constituent les dispositions de l'article 4 de l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005, elle a notamment admis la mention de règlements et de directives concernant l'aviation civile dans des textes étendus dans des collectivités d'outre-mer situées hors de portée du droit communautaire, en qualité de simple renvoi, afin d'éviter une complète réécriture des dispositions en cause. Depuis lors, les recommandations d'un groupe de travail conduit par le Conseil d'Etat en août 2007 ont conforté une telle orientation.

Enfin, le poids des dispositions antérieures à la présente Constitution, comme la tentation récurrente de solidariser, dans les matières relevant du droit des transports, l'énoncé de la norme et les modalités prescriptives qui s'y attachent, imposent l'exercice d'une scrupuleuse recomposition des textes dans le respect strict des articles 34 et 37 de la Constitution, y compris pour les plus récents. L'opération s'est conclue par le déclassement de dispositions de forme législative mais de nature réglementaire dont l'abondance est illustrée par le nombre des mentions figurant à l'article 9 de la présente ordonnance. Mais il est également apparu nécessaire de procéder à l'opération inverse en reclassant dans le domaine de la loi des dispositions qui y étaient éligibles et qui, telles celles déterminant le régime des servitudes

aéronautiques ou les conditions d'accès à la profession de marin, avaient trouvé place dans des dispositions réglementaires, codifiées ou non.

La présentation du code

La première partie, relative aux « dispositions communes », assure un équilibre entre deux démarches qui se conjuguent pour un même effet : transcender les logiques commandant la spécificité de chaque mode de transport pour les fédérer dans une représentation juridique mettant en évidence non seulement les principes qui encadrent l'ensemble de l'activité, mais aussi la communauté des approches opératoires. Cette partie restaure ainsi la portée générale et structurante des principes initiés dès 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs, tels qu'ils trouvent aujourd'hui application dans la philosophie du développement durable et dans l'affirmation de nouvelles exigences sociales :

— une politique globale des transports instituant une coordination des politiques des collectivités publiques, la promotion de l'intermodalité, la protection de l'environnement et la participation des citoyens ;

— l'affirmation d'un droit au transport qui se décline en considération du handicap physique, économique ou géographique ;

— la prévention des risques et l'amélioration de la sécurité qui justifie l'intervention déterminante de l'Etat dans le régime de travail des personnels et jusque dans l'activité des entreprises.

Elle rassemble en outre des dispositions dont la dispersion dans des supports législatifs, qui souvent se méconnaissent, occulte la similarité de leur économie générale, voire de leurs modalités pratiques. Ainsi en est-il de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, en regard des dispositions instituées par la loi d'orientation des transports intérieurs pour les autres collectivités organisatrices de transport. L'approche systémique retenue par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures de transport pour remplacer les pratiques administratives éparses visant la prévention des risques des équipements, ouvrages, systèmes et infrastructures de transport est rétablie par la refonte dans un même titre de dispositions qui étaient accueillies dans pas moins de quatre codes et une loi. Les dispositions de la même loi qui transposent aux secteurs des transports terrestres et au transport maritime les règles fixées par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relatives aux enquêtes techniques consécutives à des incidents ou accidents d'aviation civile font à leur tour l'objet d'une présentation unique mettant en lumière leur objectif commun — l'analyse dans une optique de prévention et de recommandation de sécurité — de même que l'analogie de leurs modalités d'organisation, avec toutefois le maintien dans la partie modale correspondante des dispositions plus spécifiques à l'aviation civile.

La deuxième partie réunit pour la première fois les dispositions régissant « le transport ferroviaire ou guidé ». Elle s'attache à mettre en lumière l'évolution générale qu'enregistre ce secteur d'activité économique notamment par la prise en compte des dispositions de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports avec en particulier la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Un livre est dédié au système de transport ferroviaire ou guidé en examinant successivement les infrastructures, l'exploitation, la régulation des activités ferroviaires, les entreprises et les droits et obligations des voyageurs. Un deuxième livre insère les dispositions relatives à l'interopérabilité ainsi que les mesures de sécurité et de sûreté et les dispositions répressives afférentes.

La troisième partie, portant sur « le transport routier », remplit une fonction particulière au sein du code des transports puisqu'elle vient en appui aux dispositions déjà codifiées dans le code de la route et le code de la voirie routière. Elle s'analyse donc comme un complément de codification qui permet de réunir les dispositions éparses régissant la profession de transporteur routier. Elle prend acte de la distinction entre transport de personnes et transport de marchandises qui structure fortement toute l'organisation de l'activité. Au titre des transports publics particuliers, elle inclut, outre des dispositions du code de l'éducation relatives au transport scolaire (cf. supra), les dispositions relatives à la profession de taxi et à l'exploitation des voitures dites de petite remise.

La quatrième partie, intéressant « la navigation intérieure et le transport fluvial », est la première à présenter la liste complète des identifiants retenus pour déterminer la structure commune aux parties modales du code des transports. Les livres Ier à V traitent ainsi successivement du bateau, de la

navigation fluviale, des voies et ports fluviaux, y compris les dispositions instituant le port autonome de Paris et l'établissement public Voies navigables de France, de l'exploitation commerciale et des personnels, navigants et sédentaires.

La cinquième partie, dédiée à « la navigation et au transport maritimes », se caractérise par l'importance de son volume — égal à celui de toutes les autres parties — et à la place exceptionnellement développée qu'y prennent les dispositions à caractère social. On y trouve, au livre III qui reprend le code des ports maritimes, les dispositions régissant la manutention portuaire et, surtout, un livre V entièrement consacré aux gens de mer. Celui-ci reprend notamment, dans son titre IV, les dispositions du code du travail maritime expurgé de son contenu obsolète et reconstruit conformément à la nouvelle architecture adoptée par le code du travail. Le titre V du même livre réunit pour la première fois l'ensemble des dispositions constitutives du régime de protection sociale particulière aux marins régi par l'Etablissement national des invalides de la marine, dans une organisation qui se réfère à la configuration du code de la sécurité sociale et qui intègre, entre autres, le code de pensions de retraite des marins français. Une mention particulière se justifie encore pour le livre VI qui tire les conséquences de l'évolution du régime juridique du pavillon national, en codifiant la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports qui a institué le registre des Terres australes et antarctiques françaises étant, quant à elle, codifiée dans le livre VII plus particulièrement dédié aux dispositions relatives à l'outre-mer.

Enfin, la sixième partie, relative à « l'aviation civile », se singularise par le fait qu'il s'agit d'une recodification du code de l'aviation civile, enrichie de quelques ajouts ponctuels. L'opération a conjugué trois types de traitement : une requalification du texte dans le respect du partage des articles 34 et 37 de la Constitution, une restructuration de son architecture interne conforme au plan général du code des transports et destinée à mieux appréhender le régime juridique applicable aux aérodromes, ainsi que l'introduction ou le reclassement de définitions permettant, en particulier, de préciser la portée de certaines dispositions.

NB : Depuis sa parution en octobre 2010, le Code des Transports a fait l'objet de plusieurs modifications.

La présente édition tient compte des modifications suivantes :

- Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes - NOR DEVX1108164R - JO du 10/06/2011 texte : 0134;6 pages 9834/9841
- LOI n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit - NOR BCRX0929142L - JO du 18/05/2011 texte : 0115;1 page 8556
- LOI n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure - NOR IOCX0903274L - JO du 15/03/2011 texte : 0062;2 pages 4589, 4597 et 4615
- LOI n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne - NOR DEVX1027690L - JO du 06/01/2011 texte : 0004;1 pages 369/374
- LOI n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 - NOR BCRX1023155L - JO du 30/12/2010 texte : 0302;1 page 23096
- LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales - NOR IOCX0922788L - JO du 17/12/2010 texte : 0292;1 page 22155

INDEX

AVANT PROPOS **3**

INDEX **10**

PREMIÈRE PARTIE - DISPOSITIONS COMMUNES **61**

L. 1000-1 61
L. 1000-2 61
L. 1000-3 61
LIVRE IER - LE DROIT AU TRANSPORT 62
TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES *62*
Chapitre Ier -Principes 62
L. 1111-1 62
L. 1111-2 62
L. 1111-4 62
L. 1111-5 62
L. 1111-6 62
Chapitre II - L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport 62
L. 1112-1 63
L. 1112-2 63
L. 1112-3 63
L. 1112-4 63
L. 1112-5 63
L. 1112-6 63
L. 1112-7 63
L. 1112-8 63
L. 1112-9 64
L. 1112-10 64
Chapitre III - L'accès des personnes défavorisées aux transports 64
L. 1113-1 64
TITRE II - LA CONTINUITÉ TERRITORIALE *64*
Chapitre unique 64
L. 1121-1 64
L. 1121-2 64
LIVRE II - LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS 65
TITRE Ier - LA COORDINATION DES AUTORITÉS PUBLIQUES *65*
Chapitre Ier - Dispositions générales 65
L. 1211-1 65
L. 1211-2 65
L. 1211-3. 65
L. 1211-4 65
L. 1211-5 66
Chapitre II -Les orientations de l'Etat 66
Section 1 -Le schéma national des transports 66
L. 1212-1. 66
L. 1212-2 66
L. 1212-3 67
Section 2 : La lutte contre l'émission de gaz à effet de serre 67
L. 1212-4 67
L. 1212-5 67
L. 1212-6 67
Chapitre III -Les schémas régionaux des infrastructures et des transports 67
Section 1 - Dispositions générales 67
L. 1213-1 67
L. 1213-2 67
L. 1213-3 68
Section 2 - Dispositions propres à certaines parties du territoire 68
Sous-section 1 - Dispositions propres à la région Ile-de-France 68
L. 1213-4 68
Sous-section 2 - Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse 68
L. 1213-5 68
Chapitre IV - Les plans de déplacements urbains 68
Section 1 -Objectifs et portée juridique 68
Sous-section 1 - Dispositions générales 68
L. 1214-1 68

L. 1214-2 68
L. 1214-3 69
L. 1214-4 69
L. 1214-5 70
L. 1214-6 70
L. 1214-7 70
L. 1214-8 70
L. 1214-8-1 70
Sous-section 2 - Dispositions applicables à la région Ile-de-France 70
L. 1214-9 71
L. 1214-10 71
L. 1214-11 71
L. 1214-12 71
Sous-section 3 -Dispositions diverses 71
L. 1214-13 71
Section 2 -Les conditions de l'élaboration, de la révision et de la modification des plans de déplacements urbains 71
Sous-section 1 -Dispositions générales 71
L. 1214-14 71
L. 1214-15 72
L. 1214-16 72
L. 1214-17 72
L. 1214-18 72
L. 1214-19 72
L. 1214-20 72
L. 1214-21 73
L. 1214-22 73
L. 1214-23 73
Sous-section 2 Dispositions applicables à la région Ile-de-France 73
L. 1214-24 73
L. 1214-25 73
L. 1214-26 74
L. 1214-27 74
L. 1214-28 74
Sous-section 3 - Dispositions diverses 74
L. 1214-29 74
Section 3 - Dispositions propres aux plans locaux de déplacements de la région Ile-de-France 74
L. 1214-30 74
L. 1214-31 74
L. 1214-32 75
L. 1214-33 75
L. 1214-34 75
L. 1214-35 75
L. 1214-36 75
Section 4 - Mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution 76
L. 1214-37 76
TITRE II - L'ORGANISATION DES SERVICESDE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES 76
Chapitre Ier - Principes généraux 76
Section 1 - Les autorités organisatrices 76
L. 1221-1 76
L. 1221-2 76
Section 2 - Les modalités générales d'exécution des services 76
L. 1221-3 76
L. 1221-4 76
L. 1221-5 77
L. 1221-6 77
L. 1221-7 77
L. 1221-8 77
L. 1221-9 77
L. 1221-10 77
L. 1221-11 78
Section 3 -Le financement des services 78
L. 1221-12 78
L. 1221-13 78
Chapitre II - La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic 78
Section 1 -Champ d'application 78
L. 1222-1 78
Section 2 -L'organisation de la continuité du service publicen cas de perturbation prévisible du trafic 78
L. 1222-2 78

L. 1222-3 79
L. 1222-4 79
L. 1222-5 79
L. 1222-6 79
L. 1222-7 79
Section 3 - La mise en œuvre de la continuité du service public 80
L. 1222-8 80
L. 1222-9 80
L. 1222-10 80
L. 1222-11 80
L. 1222-12 81
TITRE III -L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAINS 81
Chapitre unique -Principes 81
Section 1 - Les autorités organisatrices 81
L. 1231-1 81
L. 1231-2 81
Section 2 -Les périmètres de transports urbains 81
L. 1231-3 81
L. 1231-4 81
L. 1231-5 82
L. 1231-5-1 82
L. 1231-6 82
L. 1231-7 82
L. 1231-8 82
L. 1231-9 83
Section 3 -Dispositions propres à certains syndicats mixtes de transports 83
L. 1231-10 83
L. 1231-11 83
L. 1231-12 83
L. 1231-13 83
TITRE IV -L'ORGANISATION PROPRE À CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE 84
Chapitre Ier - L'organisation propre à la région Ile-de-France 84
Section 1 - Le principe d'une autorité organisatrice unique 84
L. 1241-1 84
Section 2 Les missions du Syndicat des transports d'Ile-de-France 84
L. 1241-2 84
L. 1241-3 84
L. 1241-4 85
Section 3 -Les modalités d'exécution des services 85
L. 1241-5 85
L. 1241-6 85
L. 1241-7 85
Section 4 -Les règles constitutives du Syndicat des transports d'Ile-de-France 86
L. 1241-8 86
L. 1241-9 86
L. 1241-10 86
L. 1241-11 86
L. 1241-12 87
L. 1241-13 87
L. 1241-14 87
L. 1241-15 87
L. 1241-16 88
L. 1241-17 88
L. 1241-18 88
L. 1241-19 88
L. 1241-20 88
Chapitre II -Dispositions propres à la collectivité territoriale de Corse 88
L. 1242-1 89
TITRE V -DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS 89
Chapitre Ier -Transports de personnes 89
Section 1 -Transport sanitaire 89
L. 1251-1 89
Section 2 -Transport par remontées mécaniques situées dans les zones de montagne 89
L. 1251-2 89
Chapitre II -Transports de marchandises 89
Section 1 -Transport de marchandises dangereuses 89
Sous-section 1 - Dispositions générales 89
L. 1252-1 89

Sous-section 2 -Constatation des infractions....89
L. 1252-2....90
L. 1252-3....90
L. 1252-4....90
Sous-section 3 - Sanctions pénales....90
L. 1252-5....90
L. 1252-6....91
L. 1252-7....91
L. 1252-8....91
Section 2 -Transport d'autres produits dangereux....91
L. 1252-9....91
L. 1252-10....91
L. 1252-11....91
L. 1252-12....91
Chapitre III -Autres transports....91
Section 1 -Transport pour les besoins de la défense....91
L. 1253-1....92
Section 2 -Transport d'animaux vivants....92
L. 1253-2....92
Section 3 -Transport de fonds....92
L. 1253-3....92
LIVRE III -RÉGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT....93
TITRE Ier -PRINCIPES....93
Chapitre unique....93
L. 1311-1....93
L. 1311-2....93
L. 1311-3....93
L. 1311-4....93
TITRE II -DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT ET AUX ENTREPRISES D'ARMEMENT MARITIME....93
Chapitre Ier -Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport....94
Section 1 -Champ d'application....94
L. 1321-1....94
Section 2 -Organisation de la durée du travail....94
L. 1321-2....94
L. 1321-3....94
Section 3 -Repos quotidien....94
L. 1321-4....94
Section 4 - Repos hebdomadaire....95
L. 1321-5....95
Section 5 -Travail de nuit du personnel roulant ou navigant....95
L. 1321-6....95
L. 1321-8....95
Section 6 -Pauses du personnel roulant ou navigant....95
L. 1321-9....95
L. 1321-10....96
Chapitre II -Durée du travail et temps de repos des non-salariés des entreprises de transport....96
L. 1322-1....96
Chapitre III - Aptitude à la conduite....96
L. 1323-1....96
L. 1323-2....96
Chapitre IV - Dialogue social, prévention des conflits collectifs et exercice du droit de grève....96
Section 1 - Champ d'application....97
L. 1324-1....97
Section 2 Dialogue social et prévention des conflits....97
L. 1324-2....97
L. 1324-3....97
L. 1324-4....97
L. 1324-5....97
L. 1324-6....98
Section 3 - Exercice du droit de grève....98
L. 1324-7....98
L. 1324-8....98
L. 1324-9....98
L. 1324-10....98
L. 1324-11....99
TITRE III -DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SALARIÉS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ÉTABLIES HORS DE France....99

Chapitre unique 99
L. 1331-1 99
LIVRE IV LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT 100
TITRE Ier CHAMP D'APPLICATION *100*
Chapitre unique 100
L. 1411-1 100
TITRE II - L'ACCÈS AUX PROFESSIONS DU TRANSPORT PUBLIC *100*
Chapitre Ier -Le transport public de personnes 100
L. 1421-1 100
L. 1421-2 100
L. 1421-3 100
L. 1421-4 100
L. 1421-5 101
Chapitre II - Le transport de marchandises 101
L. 1422-1 101
L. 1422-2 101
L. 1422-3 101
L. 1422-4 101
L. 1422-5 101
L. 1422-6 101
TITRE II - L'EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT *102*
Chapitre Ier - Principes 102
L. 1431-1 102
L. 1431-2 102
Chapitre II -Les contrats de transport de marchandises 102
Section 1 - Obligations générales 102
L. 1432-1 102
L. 1432-2 102
L. 1432-3 102
L. 1432-4 102
L. 1432-5 103
L. 1432-6 103
Section 2 - Contrat de commission de transport 103
L. 1432-7 103
L. 1432-8 103
L. 1432-9 103
L. 1432-10 103
L. 1432-11 103
Section 3 - Les contrats types 104
L. 1432-12 104
Section 4 -Sous-traitance 104
L. 1432-13 104
Section 5 - Conditions de règlement 104
L. 1432-14 104
TITRE IV -VENTE DES OBJETS ABANDONNÉS *104*
Chapitre unique 104
L. 1441-1 104
L. 1441-2 104
L. 1441-3 104
L. 1441-4 105
TITRE V - CONSTATATION DES INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES *105*
Chapitre Ier - Constatation des infractions 105
L. 1451-1 105
Chapitre II - Sanctions applicables aux commissionnaires de transport 105
Section 1 - Sanctions administratives 105
L. 1452-1 105
Section 2 -Sanctions pénales 105
L. 1452-2 105
L. 1452-3 106
L. 1452-4 106
TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES *107*
Chapitre Ier - L'information et la participation du public 107
Section 1 - L'élaboration des projets 107
L. 1511-1 107
L. 1511-2 107
L. 1511-3 107
L. 1511-4 107
L. 1511-5 108

Section 2 - Le bilan économique et social des opérations 108
L. 1511-6 108
L. 1511-7 108
Section 1 -Dispositions générales 108
L. 1512-1 108
L. 1512-2 108
L. 1512-3 108
L. 1512-4 108
L. 1512-5 108
Section 2 - Les établissements publics chargés du financement de certaines infrastructures 109
Sous-section 1 - Le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports 109
L. 1512-6 109
L. 1512-7 109
L. 1512-8 109
L. 1512-9 109
L. 1512-10 110
L. 1512-11 110
L. 1512-12 110
L. 1512-13 110
L. 1512-14 110
L. 1512-15 110
L. 1512-16 110
L. 1512-17 110
L. 1512-18 111
TITRE II - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES INFRASTRUCTURES 111
Chapitre unique 111
Section 1 : Prévention des nuisances sonores des infrastructures de transport terrestre 111
L. 1521-1 111
L. 1521-2 111
Section 2 - Prévention des nuisances sonores des infrastructures aéroportuaires 111
L. 1521-3 111
LIVRE VI - SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS 112
TITRE Ier - DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTÈMES ET INFRASTUCTURES DE TRANSPORT 112
Chapitre Ier - Les compétences de l'Etat 112
L. 1611-1 112
Chapitre II - L'engagement des travaux 112
L. 1612-1 112
L. 1612-2 112
L. 1612-3 112
L. 1612-4 112
L. 1612-5 113
L. 1612-6 113
Chapitre III -La mise en service 113
L. 1613-1 113
L. 1613-2 113
L. 1613-3 113
L. 1613-4 113
L. 1613-5 113
Chapitre IV -Dispositions applicables aux systèmes et ouvrages déjà en service 114
L. 1614-1 114
L. 1614-2 114
L. 1614-3 114
TITRE II - DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE APRÈS UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT 114
Chapitre Ier -Les conditions de l'enquête technique 114
Section 1 - Définitions 114
L. 1621-1 114
Section 2 - La procédure 115
L. 1621-2 115
L. 1621-3 115
L. 1621-4 115
L. 1621-5 115
Section 3 -Les pouvoirs d'investigation 115
L. 1621-6 115
L. 1621-7 116
L. 1621-8 116
L. 1621-9 116

L. 1621-10 116
L. 1621-11 116
L. 1621-12 117
L. 1621-13 117
L. 1621-14 117
L. 1621-15 118
Section 4 - Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel 118
L. 1621-16 118
L. 1621-17 118
L. 1621-18 118
L. 1621-19 119
L. 1621-20 119
En cours d'enquête technique, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident. 119
Chapitre II - Sanctions relatives à l'enquête technique 119
L. 1622-1 119
L. 1622-2 119
TITRE III - ATTEINTES À LA SÉCURITÉ OU À LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS 119
Chapitre Ier - Lutte contre le terrorisme 119
L. 1631-1 119
L. 1631-2 119
L. 1631-3 120
Chapitre II -Autres atteintes 120
Section 1 Sécurité des usagers et des personnels 120
L. 1632-1 120
L. 1632-2 120
Section 2 -Lutte contre la toxicomanie 120
L. 1632-3 120
LIVRE VII - AUTRES DISPOSITIONS GÉNÉRALES 121
TITRE Ier - GARANTIES APPLICABLES AUX VISITES EFFECTUÉES DANS LE CADRE DE MISSIONS DE POLICE ADMINISTRATIVE 121
Chapitre unique 121
L. 1711-1 121
L. 1711-2 121
L. 1711-3 121
L. 1711-4 121
L. 1711-5 121
L. 1711-6 121
L. 1711-7 122
L. 1711-8 122
L. 1711-9 122
L. 1711-10 122
L. 1711-11 123
TITRE II - RÉGIME COMMUN DES TRANSACTIONS 123
Chapitre unique 123
L. 1721-1 123
L. 1721-2 123
L. 1721-3 123
L. 1721-4 123
L. 1721-5 123
L. 1721-6 124
TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES 124
Chapitre unique 124
L. 1731-1 124
L. 1731-2 124
LIVRE VIII -DISPOSITIONS PROPRES À L'OUTRE-MER 125
TITRE PRÉLIMINAIRE - DISPOSITIONS COMMUNES AUX COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER 125
Chapitre Ier Principes généraux d'application 125
L. 1801-1 125
L. 1801-2 125
Chapitre II - Dispositions générales d'adaptation 125
Section 1 - Dispositions relatives aux départements d'outre-mer 125
L. 1802-1 125
Section 2 - Dispositions relatives à Mayotte 125
L. 1802-2 125
Section 3 -Dispositions relatives à Saint-Barthélemy 126
L. 1802-3 126
Section 4 - Dispositions relatives à Saint-Martin 126

L. 1802-4 126
Section 5 - Dispositions relatives à Saint-Pierre-et-Miquelon 127
L. 1802-5 127
Section 6 - Dispositions relatives à la Nouvelle-Calédonie 127
L. 1802-6 127
Section 7 - Dispositions relatives à la Polynésie française 128
L. 1802-7 128
Section 8 - Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna 128
L. 1802-8 128
Section 9 - Dispositions relatives aux Terres australes et antarctiques françaises 129
Chapitre III -La continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain 129
L. 1803-1 129
L. 1803-2 129
L. 1803-3 129
L. 1803-4 130
L. 1803-5 130
L. 1803-6 130
L. 1803-7 130
L. 1803-8 131
L. 1803-9 131
TITRE Ier - DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER 131
Chapitre unique 131
L. 1811-1 131
L. 1811-2 131
L. 1811-3 132
L. 1811-4 132
L. 1811-5 132
L. 1811-6 132
L. 1811-7 132
L. 1811-8 132
TITRE II - MAYOTTE 132
Chapitre unique 132
L. 1821-1 132
L. 1821-2 133
L. 1821-3 133
L. 1821-4 133
L. 1821-5 133
L. 1821-6 133
L. 1821-7 133
L. 1821-8 133
TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY 134
Chapitre unique 134
L. 1831-1 134
L. 1831-2 134
TITRE IV - SAINT-MARTIN 134
Chapitre unique 134
L. 1841-1 134
L. 1841-2 134
TITRE V - SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON 135
Chapitre unique 135
L. 1851-1 135
L. 1851-2 135
L. 1851-3 135
TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE 135
Chapitre Ier - Les contrats de transport de marchandises 135
L. 1861-1 135
Chapitre II - Enquête technique après un accident ou un incident de transport 135
L. 1862-1 135
L. 1862-2 135
L. 1862-3 136
Chapitre III - Lutte contre le terrorisme 136
L. 1863-1 136
Chapitre IV -Autres dispositions générales 136
L. 1864-1 136
TITRE VII -POLYNÉSIE FRANÇAISE 136
Chapitre Ier - Enquête technique après un accident ou un incident de transport 136
L. 1871-1 136
L. 1871-2 136

L. 1871-3 137
Chapitre II -Lutte contre le terrorisme 137
L. 1872-1 137
Chapitre III - Autres dispositions générales 137
L. 1873-1 137
TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA *137*
Chapitre Ier - Les contrats de transport de marchandises 137
L. 1881-1 137
Chapitre II -Enquête technique après un accident ou un incident de transport 137
L. 1882-1 137
L. 1882-2 137
Chapitre III - Lutte contre le terrorisme 138
L. 1883-1 138
L. 1883-2 138
Chapitre IV - Autres dispositions générales 138
L. 1884-1 138
TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES *138*
Chapitre Ier - Conditions d'exercice des professions de transport 138
L. 1891-1 138
Chapitre II - Enquête technique après un accident ou un incident de transport 138
L. 1892-1 138
L. 1892-2 138
L. 1892-3 139
Chapitre III - Lutte contre le terrorisme 139
L. 1893-1 139

DEUXIÈME PARTIE - TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE 140

L. 2000-1 140
LIVRE IER - SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ 141
TITRE Ier - INFRASTRUCTURES *141*
Chapitre Ier Infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics 141
Section 1 Définition et consistance 141
Sous-section 1 Réseau ferré national 141
L. 2111-1 141
L. 2111-2 141
L. 2111-3 141
Sous-section 2 -Réseau de la RATP 141
L. 2111-4 142
Sous-section 3 -Voies ferrées portuaires 142
L. 2111-5 142
Sous-section 4 -Autres infrastructures 142
L. 2111-6 142
Section 2 -Réseau ferré de France 142
Sous-section 1 -Objet et missions 142
L. 2111-9 142
L. 2111-10 143
L. 2111-11 143
L. 2111-12 143
L. 2111-13 144
L. 2111-14 144
Sous-section 2 -Organisation 144
L. 2111-15 144
L. 2111-16 144
L. 2111-17 144
L. 2111-18 144
Sous-section 4 -Gestion domaniale 145
L. 2111-20 145
L. 2111-21 145
L. 2111-22 145
Sous-section 5 -Contrôle de l'Etat 145
L. 2111-23 145
Sous-section 6 -Ressources de Réseau ferré de France 145
L. 2111-25 146
Chapitre II -Infrastructures n'appartenant pas à l'Etat et à ses établissements publics 146
Section 1 - Réseaux départementaux 146
Section 2 -Réseaux urbains 146
Section 3 -Réseau d'Ile-de-France 146
Section 4 - Réseau de Corse 146

L. 2112-4 146
Section 5 -Voies ferrées portuaires 147
L. 2112-5 147
TITRE II -EXPLOITATION 147
Chapitre Ier -Organisation du transport ferroviaire ou guidé 147
Section 1 -Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics 147
Sous-section 1 -Services d'intérêt national 147
L. 2121-1 147
L. 2121-2 147
Sous-section 2 -Services d'intérêt régional 147
L. 2121-3 147
L. 2121-4 148
L. 2121-5 148
L. 2121-6 148
L. 2121-7 148
L. 2121-8 148
Sous-section 3 -Services assurés dans la région Ile-de-France 149
L. 2121-9 149
Section 2 -Services assurés sur les autres infrastructures 149
L. 2121-10 149
L. 2121-11 149
Section 3 -Services librement organisés 149
L. 2121-12 149
Chapitre II -Règles générales d'accès au réseau 150
Section 1 -Dispositions communes 150
L. 2122-1 150
L. 2122-2 150
L. 2122-3 150
Section 2 -Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure 150
L. 2122-4 150
L. 2122-5 150
L. 2122-6 150
L. 2122-7 151
L. 2122-8 151
Section 3 -Règles applicables aux entreprises ferroviaires 151
L. 2122-9 151
L. 2122-10 151
L. 2122-11 151
L. 2122-12 151
L. 2122-13 151
Chapitre III -Gestion opérationnelle de l'infrastructure 152
Section 1 -Gestion des gares 152
L. 2123-1 152
L. 2123-2 152
L. 2123-3 152
Section 2 - Gestion du trafic et des circulations 152
L. 2123-4 152
L. 2123-5 152
L. 2123-6 152
L. 2123-7 153
L. 2123-8 153
L. 2123-9 153
L. 2123-10 153
L. 2123-11 153
TITRE III -AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES 154
Chapitre Ier -Objet et missions 154
L. 2131-1 154
L. 2131-2 154
L. 2131-3 154
L. 2131-4 154
L. 2131-5 155
L. 2131-6 155
L. 2131-7 155
Chapitre II -Organisation administrative et financière 155
L. 2132-1 155
L. 2132-2 155
L. 2132-3 155
Section 1 -Président 156

L. 2132-4 156
L. 2132-5 156
L. 2132-6 156
Section 2 -Collège 156
L. 2132-7 156
L. 2132-8 156
Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de l'autorité. 156
Section 3 -Délibérations 157
L. 2132-9 157
Section 4 -Services 157
L. 2132-10 157
L. 2132-11 157
Section 5 -Gestion financière 158
L. 2132-12 158
L. 2132-13 158
Chapitre III -Contrôle de l'accès au réseau 158
L. 2133-1 158
L. 2133-2 159
L. 2133-3 159
L. 2133-4 159
L. 2133-5 159
L. 2133-6 159
L. 2133-7 159
L. 2133-8 160
L. 2133-9 160
Chapitre IV -Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires 160
L. 2134-1 160
L. 2134-2 160
L. 2134-3 161
Chapitre V -Sanctions administratives et pénales 161
Section 1 -Contrôle administratif 161
L. 2135-1 161
L. 2135-2 162
L. 2135-3 162
L. 2135-4 162
L. 2135-5 163
L. 2135-6 163
Section 2 -Sanctions administratives 164
L. 2135-7 164
L. 2135-8 165
Section 3 -Sanctions pénales 165
L. 2135-9 165
L. 2135-10 165
L. 2135-11 166
L. 2135-12 166
Section 4 - Dispositions diverses 166
L. 2135-13 166
L. 2135-14 166
L. 2135-15 166
L. 2135-16 167
L. 2135-17 167
Chapitre VI -Dispositions d'application 167
L. 2136-1 167
TITRE IV - ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ 167
Chapitre Ier -Société nationale des chemins de fer français 167
Section 1 -Objet et missions 167
L. 2141-1 167
L. 2141-2 167
L. 2141-3 168
L. 2141-4 168
L. 2141-5 168
Section 2 -Organisation administrative 168
L. 2141-6 168
L. 2141-7 168
L. 2141-8 168
L. 2141-9 168
Section 3 -Gestion financière et comptable 169

L. 2141-10 169
L. 2141-11 169
L. 2141-12 169
Section 4 - Gestion domaniale 169
L. 2141-13 169
L. 2141-14 169
L. 2141-15 169
L. 2141-16 170
L. 2141-17 170
Section 5 - Contrôle de l'Etat 170
L. 2141-18 170
Section 6 - Ressources de la Société nationale des chemins de fer français 170
L. 2141-19 170
Chapitre II - Régie autonome des transports parisiens 170
Section 1 - Objet et missions 170
L. 2142-1 170
L. 2142-2 170
L. 2142-3 171
L. 2142-4 171
L. 2142-5 171
Section 2 - Organisation administrative 171
L. 2142-6 171
Section 3 - Gestion financière et comptable 172
L. 2142-7 172
Section 4 -Gestion domaniale 172
L. 2142-8 172
L. 2142-9 172
L. 2142-10 172
L. 2142-11 173
L. 2142-12 173
L. 2142-13 173
L. 2142-14 173
Section 5 -Ressources de la Régie autonome des transports parisiens 173
L. 2142-15 173
Chapitre III - Autres entreprises 174
Chapitre IV - Dispositions communes 174
L. 2144-1 174
L. 2144-2 174
TITRE V -DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES 174
Chapitre unique 174
L. 2151-1 174
L. 2151-2 174
LIVRE II - INTEROPÉRABILITÉ, SÉCURITÉ, SÛRETÉ -DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDÉS 176
TITRE Ier - INTEROPÉRABILITÉ 176
Chapitre Ier - Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et de sécurité 176
Section 1 - Dispositions générales 176
L. 2211-1 176
Section 2 - Sanctions administratives et pénales 176
Sous-section 1 - Recherche et constatation des infractions 176
L. 2211-2 176
L. 2211-3 176
L. 2211-4 177
Sous-section 2 - Mesures de police et sanctions administratives 177
L. 2211-5 177
Sous-section 3 - Sanctions pénales 178
Chapitre II - Utilisation des constituants d'interopérabilité et mise en service des sous-systèmes de nature structurelle sur le réseau ferroviaire 178
Chapitre III - Organismes habilités 178
TITRE II - SÉCURITÉ 178
Chapitre Ier - Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables 178
Section 1 - Etablissement public de sécurité ferroviaire 178
L. 2221-1 178
L. 2221-2 178
L. 2221-3 179
L. 2221-4 179
L. 2221-5 179

L. 2221-6 179
L. 2221-7 180
Section 2 - Dispositions relatives à la conduite des trains 180
L. 2221-8 180
L. 2221-9 180
L. 2221-10 180
Chapitre II -Sécurité des systèmes de transport guidé 181
TITRE III - PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE 181
Chapitre Ier - Mesures relatives à la conservation 181
L. 2231-1 181
L. 2231-2 181
L. 2231-3 181
L. 2231-4 181
L. 2231-5 181
L. 2231-6 182
L. 2231-7 182
L. 2231-8 182
L. 2231-9 182
Chapitre II -Contraventions de grande voirie 182
L. 2232-1 182
L. 2232-2 183
TITRE IV -POLICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ 183
L. 2240-1 183
Chapitre Ier Recherche, constatation et poursuite des infractions 183
L. 2241-1 183
L. 2241-2 183
L. 2241-3 184
L. 2241-4 184
L. 2241-5 184
L. 2241-6 184
L. 2241-7 185
L. 2241-8 185
Chapitre II - Sanctions pénales 185
L. 2242-1 185
L. 2242-2 185
L. 2242-3 185
L. 2242-4 185
L. 2242-5 186
L. 2242-6 186
L. 2242-7 186
L. 2242-8 186
TITRE V - SERVICES INTERNES DE SÉCURITÉ DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET DE LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS 188
Chapitre Ier - Dispositions générales 188
L. 2251-1 188
L. 2251-2 188
L. 2251-4 189
Chapitre II - Sanctions pénales 189
L. 2252-1 189
LIVRE III -DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER 190
L. 2300-1 190
TITRE Ier -DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER 190
Chapitre unique 190
L. 2311-2 190
L. 2311-3 190
TITRE II -MAYOTTE 190
Chapitre unique 190
L. 2321-1 190
L. 2321-2 190
TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY 190
Chapitre unique 191
L. 2331-2 191
TITRE IV - SAINT-MARTIN 191
Chapitre unique 191
L. 2341-1 191
L. 2341-2 191
TITRE V - SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON 191

Chapitre unique 191
L. 2351-1 191
TITRE VI -NOUVELLE-CALÉDONIE *191*
Chapitre unique 191
TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE *191*
Chapitre unique 192
TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA *192*
Chapitre unique 192
TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES *192*
Chapitre unique 192
TROISIÈME PARTIE - TRANSPORT ROUTIER **193**
LIVRE IER -LE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES 193
TITRE Ier LES TRANSPORTS PUBLICS COLLECTIFS *193*
Chapitre Ier Organisation et exécution des services réguliers et à la demande 193
Section 1 Autorités organisatrices des services hors de la région Ile-de-France 193
Sous-section 1 Services non urbains 193
L. 3111-1 193
L. 3111-2 193
L. 3111-3 193
Sous-section 2 - Services non urbains à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains 193
L. 3111-4 193
L. 3111-5 193
L. 3111-6 194
Sous-section 3 -Transports scolaires 194
L. 3111-7 194
L. 3111-8 194
L. 3111-9 195
L. 3111-10 195
Sous-section 4 - Services à la demande 195
L. 3111-11 195
Sous-section 5 -Dispositions particulières applicables aux services à la demande et aux transports scolaires 195
L. 3111-12 195
L. 3111-13 195
Section 2 - Autorité organisatrice des services en région Ile-de-France 196
L. 3111-14 196
L. 3111-15 196
L. 3111-16 196
Chapitre II - Exécution des services occasionnels 196
L. 3112-1 196
L. 3112-2 196
Chapitre III - Accès à la profession de transporteur public routier de personnes 197
L. 3113-1 197
L.3113-2 197
L.3113-3 197
Chapitre IV - Sanctions administratives et sanctions pénales 197
Section 1 - Recherche, constatation et poursuite des infractions 197
L. 3114-1 197
Section 2 -Sanctions administratives 198
L. 3114-2 198
Section 3 -Sanctions pénales 198
L. 3114-3 198
TITRE II -LES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS *198*
Chapitre Ier - Les taxis 198
Section 1 - Définition 198
L. 3121-1 198
Section 2 - Profession d'exploitant de taxi 198
L. 3121-2 198
L. 3121-4 199
L. 3121-5 199
L. 3121-6 199
L. 3121-7 199
L. 3121-8 200
Section 3 -Activité de conducteur de taxi 200
L. 3121-9 200
L. 3121-10 200
Section 4 -Exécution du service 200

L. 3121-11 200
L. 3121-12 200
Chapitre II - Les voitures de petite remise 201
L. 3122-1 201
L. 3122-2 201
L. 3122-3 201
L. 3122-4 201
Chapitre III - Les véhicules motorisés à deux ou trois roues 201
L. 3123-1 201
L. 3123-2 201
Chapitre IV - Sanctions administratives et sanctions pénales 202
Section 1 - Dispositions relatives aux taxis 202
Sous-section 1 - Sanctions administratives 202
L. 3124-1 202
L. 3124-2 202
L. 3124-3 202
Sous-section 2 - Sanctions pénales 202
L. 3124-4 202
Section 2 - Dispositions relatives aux voitures de petite remise 203
Sous-section 1 - Sanctions administratives 203
L. 3124-6 203
L. 3124-7 203
Sous-section 2 - Sanctions pénales 203
L. 3124-8 203
Section 3 - Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues 203
L. 3124-9 203
L. 3124-10 204
TITRE III - LE TRANSPORT PRIVÉ ROUTIER DE PERSONNES *204*
Chapitre unique 204
L. 3131-1 204
LIVRE II -LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 205
TITRE Ier - LA PROFESSION *205*
Chapitre Ier - Accès aux professions du transport public routier de marchandises 205
L. 3211-1 205
L.3211-2 205
L.3211-3 205
Chapitre II -Organismes professionnels 205
TITRE II - LES CONTRATS *205*
Chapitre Ier -Dispositions communes 205
Section 1 - Dispositions générales applicables aux contrats 205
L. 3221-1. 205
L. 3221-2 206
Section 2 - Dispositions relatives aux contrats entre professionnels de transport 206
L. 3221-3 206
L. 3221-4 206
Chapitre II - Le contrat de transport 207
L. 3222-1 207
L. 3222-2 207
L. 3222-3 207
L. 3222-4 207
L. 3222-5 207
L. 3222-6 208
L. 3222-7 208
L. 3222-8 208
L. 3222-9 208
Chapitre III - Le contrat de location de véhicules industriels 208
L. 3223-1 208
L. 3223-2 209
L. 3223-3 209
Chapitre IV - La sous-traitance 209
L. 3224-1 209
TITRE III - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS *209*
TITRE IV -SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES *209*
Chapitre Ier - Recherche, constatation et poursuite des infractions 209
L. 3241-1 209
L. 3241-2 210
L. 3241-3 210
L. 3241-4 210

L. 3241-5 210
Chapitre II -Sanctions administratives et pénales 210
Section 1 - Sanctions administratives 210
L. 3242-1 210
Section 2 - Sanctions pénales 211
L. 3242-2 211
L. 3242-3 211
L. 3242-4 211
L. 3242-5 211
LIVRE III - RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL SPÉCIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER 212
TITRE UNIQUE *212*
Chapitre Ier -Obligations générales 212
L. 3311-1 212
Chapitre II - Durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport public routier 212
L. 3312-1 212
L. 3312-2 212
L. 3312-3 212
Chapitre III -Temps de conduite et de repos des conducteurs 213
L. 3313-1 213
L. 3313-2 213
Chapitre IV - Formation professionnelle des conducteurs 213
L. 3314-1 213
L. 3314-2 213
L. 3314-3 213
Chapitre V - Contrôles et sanctions 213
Section 1 - Recherche et constatation des infractions 214
L. 3315-1 214
L. 3315-2 214
L. 3315-3 214
Section 2 -Sanctions pénales 214
L. 3315-4 214
L. 3315-5 214
L. 3315-6 215
LIVRE IV -DISPOSITIONS COMMUNES À L'EXERCICE DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER 216
TITRE Ier - EXERCICE DE L'ACTIVITÉ *216*
Chapitre unique 216
L. 3411-1 216
TITRE II - LE CABOTAGE *216*
Chapitre unique 216
Section 1 - Le cabotage en transport de personnes 216
L. 3421-1 216
L. 3421-2 216
Section 2 - Le cabotage en transport de marchandises 217
Sous-section 1 - Dispositions applicables aux transporteurs 217
L. 3421-3 217
L. 3421-4 217
L. 3421-5 217
L. 3421-6 217
Sous-section 2 - Dispositions applicables aux donneurs d'ordre 218
Section 3 - Dispositions communes 218
L. 3421-8 218
L. 3421-9 218
L. 3421-10 218
TITRE III - DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS *218*
Chapitre unique 219
L. 3431-1 219
TITRE IV - LES SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES DE TRANSPORT *219*
Chapitre unique 219
Section 1 - Les sociétés coopératives de transport routier 219
L. 3441-1 219
Section 2 - Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier 219
L. 3441-2 219
L. 3441-3 219
L. 3441-4 220
L. 3441-5 220
Section 3 - Dispositions communes 220
L. 3441-6 220
TITRE V - SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES *221*

Chapitre Ier - Recherche et constatation des infractions 221
L. 3451-1 221
L. 3451-2 221
Chapitre II - Sanctions administratives et sanctions pénales 221
Section 1 - Sanctions administratives 221
L. 3452-1 221
L. 3452-2 221
L. 3452-3 221
L. 3452-4 221
L. 3452-5 222
L.3452-5-1 222
L3452-5-2 222
Section 2 - Sanctions pénales 222
L. 3452-6 222
L. 3452-7 223
L. 3452-8 223
L. 3452-9 223
L. 3452-10 223
LIVRE V - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER 224
L. 3500-1 224
TITRE Ier - DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER 224
Chapitre unique 224
L. 3511-1 224
L. 3511-2 224
TITRE II - MAYOTTE 224
Chapitre unique 224
L. 3521-1 224
L. 3521-2 224
L. 3521-3 224
L. 3521-4 224
TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY 225
Chapitre unique 225
L. 3531-1 225
L. 3531-2 225
TITRE IV - SAINT-MARTIN 225
Chapitre unique 225
L. 3541-1 225
L. 3541-2 225
TITRE V - SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON 225
Chapitre unique 226
L. 3551-1 226
L. 3551-2 226
L. 3551-3 226
L. 3551-4 226
L. 3551-5 226
TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE 226
Chapitre unique 226
L. 3561-1 226
TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE 226
Chapitre unique - 227
TITRE VIII -WALLIS-ET-FUTUNA 227
Chapitre unique 227
TITRE IX - TERRES AUSTRALES - ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES 227
Chapitre unique 227
QUATRIÈME PARTIE - NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL 228
L. 4000-1 228
L. 4000-2 228
L. 4000-3 228
LIVRE IER -LE BATEAU 229
TITRE Ier - IDENTIFICATION DU BATEAU 229
L. 4110-1 229
Chapitre Ier Immatriculation 229
L. 4111-3 229
L. 4111-4 229
L. 4111-5 230
L. 4111-6 230

L. 4111-7 230
L. 4111-8 230
Chapitre II - Jaugeage 230
L. 4112-1 230
L. 4112-2 230
L. 4112-3 230
L. 4112-4 231
L. 4112-5 231
Chapitre III -Marques d'identification 231
L. 4113-1 231
TITRE II - RÉGIME DE PROPRIÉTÉ 231
L. 4120-1 231
Chapitre Ier -Droits réels 231
L. 4121-1 231
L. 4121-2 231
L. 4121-3 231
L. 4121-4 232
Chapitre II -Hypothèques et privilèges 232
Section 1 - Hypothèques 232
L. 4122-1 232
L. 4122-2 232
L. 4122-3 232
L. 4122-4 232
L. 4122-5 232
L. 4122-6 232
L. 4122-7 232
L. 4122-8 233
L. 4122-9 233
L. 4122-10 233
Section 2 - Privilèges 233
L. 4122-11 233
L. 4122-12 233
L. 4122-13 233
L. 4122-14 233
L. 4122-15 233
L. 4122-16 234
L. 4122-17 234
L. 4122-18 234
L. 4122-19 234
L. 4122-20 235
L. 4122-21 235
Section 3 - Dispositions particulières au bateau circulant habituellement sur le Rhin ou effectuant certains transports transfrontières sur la Moselle 235
L. 4122-22 235
L. 4122-23 235
L. 4122-24 235
L. 4122-25 236
Chapitre III - Mesures conservatoires et exécution forcée 236
Chapitre IV -Dispositions diverses 236
L. 4124-1 236
TITRE III- RÉGIME DE RESPONSABILITÉ 236
L. 4130-1 237
Chapitre Ier - L'abordage entre bateaux 237
L. 4131-1 237
Chapitre II -L'abordage entre bateaux et navires 237
L. 4132-1 237
TITRE IV - SANCTIONS PÉNALES 237
L. 4140-1 237
Chapitre Ier- Constatation des infractions 237
L. 4141-1 237
Chapitre II - Infractions relatives à l'identification du bateau 237
L. 4142-1 237
L. 4142-2 237
L. 4142-3 238
Chapitre III - Infractions relatives aux hypothèques 238
L. 4143-1 238
LIVRE II - NAVIGATION INTÉRIEURE 239
L. 4200-1 239

TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES *239*
L. 4210-1 239
Chapitre Ier Dispositions relatives au bateau 239
L. 4211-1 239
Chapitre II -Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage 239
L. 4212-1 239
L. 4212-2 239
L. 4212-3 239
TITRE II - TITRES DE NAVIGATION *240*
L. 4220-1 240
Chapitre unique 240
L. 4221-1 240
L. 4221-2 240
L. 4221-3 240
TITRE III -CERTIFICATS DE CAPACITÉ POUR LA CONDUITE DES BATEAUX *240*
L. 4230-1 240
Chapitre unique 240
TITRE IV - POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE *241*
L. 4240-1 241
Chapitre Ier - Règlements de police 241
L. 4241-1 241
L. 4241-2 241
Chapitre II -Navigation des bateaux non motorisés 241
L. 4242-1 241
L. 4242-2 241
L. 4242-3 241
Chapitre III - Navigation des bateaux motorisés 242
L. 4243-1 242
TITRE V - DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER *242*
Chapitre unique - Dispositions générales 242
L. 4251-1 242
TITRE VI - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LÉMAN *242*
L. 4260-1 242
Chapitre Ier - Navigation du Rhin 242
L. 4261-1 242
L. 4261-2 242
L. 4261-3 242
L. 4261-4 243
Chapitre II - Navigation de la Moselle 243
L. 4262-1 243
L. 4262-2 243
L. 4262-3 243
L. 4262-4 243
L. 4262-5 243
Chapitre III - Navigation sur le Léman 243
L. 4263-1 243
TITRE VII - SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES *244*
L. 4270-1 244
Chapitre Ier - Sanctions administratives 244
L. 4271-1 244
Chapitre II - Recherche et constatation des infractions 244
L. 4272-1 244
Chapitre III - Contraventions de grande voirie 244
L. 4273-1 244
Chapitre IV - Sanctions pénales 244
L. 4274-1 244
Section 1 - Bateau et équipage 244
L. 4274-2 244
L. 4274-3 245
L. 4274-4 245
L. 4274-5 245
L. 4274-6 245
L. 4274-7 245
L. 4274-8 245
Section 2 - Circulation 245
L. 4274-9 245
L. 4274-10 246

L. 4274-11 246
L. 4274-12 246
L. 4274-13 246
L. 4274-14 246
Section 3 - Autres sanctions 246
L. 4274-15 246
L. 4274-16 246
L. 4274-17 247
L. 4274-18 247
LIVRE III - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX 247
TITRE Ier - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE *247*
Chapitre Ier - Objet et missions 247
L. 4311-1 247
L. 4311-2 247
L. 4311-3 248
L. 4311-4 248
L. 4311-5 248
L. 4311-6 248
L. 4311-7 249
Chapitre II - Organisation administrative 249
Section 1 - Conseil d'administration 249
Section 2 - Directeur général 249
L. 4312-3 249
Section 3 - Dispositions diverses 249
L. 4312-4 249
Chapitre III -Gestion financière, comptable et domaniale 250
Section 1 - Gestion financière et comptable 250
L. 4313-1 250
Section 2 - Gestion domaniale 250
L. 4313-2 250
L. 4313-3 250
L. 4313-4 250
Chapitre IV - Domaine confié à Voies navigables de France 250
L. 4314-1 250
Chapitre V - Patrimoine 251
L. 4315-1 251
Chapitre VI - Ressources de Voies navigables de France 251
Section 1 - Dispositions générales 251
L. 4316-1 251
L. 4316-2 251
Section 2 - Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydrauliques 252
Sous-section 1 - Dispositions générales 252
L. 4316-3 252
L. 4316-4 252
L. 4316-5 252
L. 4316-6 253
L. 4316-7 253
L. 4316-8 253
L. 4316-9 253
Sous-section 2 - Contrôles 253
L. 4316-10 253
L. 4316-11 254
L. 4316-12 254
L. 4316-13 254
L. 4316-14 254
TITRE II - LES PORTS FLUVIAUX *255*
Chapitre Ier - Organisation 255
L. 4321-1 255
L. 4321-2 255
L. 4321-3 255
Chapitre II - Port autonome de Paris 255
Section 1 - Nature et attributions 255
L. 4322-1 255
L. 4322-2 256
L. 4322-3 256
Section 2 - Organisation administrative 256
Sous-section 1 - Conseil d'administration 256
L. 4322-4 256

L. 4322-5 256
L. 4322-6 256
L. 4322-7 256
Sous-section 2 - Directeur général 257
L. 4322-8 257
Sous-section 3 - Personnel 257
L. 4322-9 257
L. 4322-10 257
Section 3 - Gestion financière, comptable et domaniale 257
Sous-section 1 - Gestion financière et comptable 257
L. 4322-11 257
Sous-section 2 - Gestion domaniale 257
L. 4322-12 257
L. 4322-13 258
L. 4322-14 258
Section 4 - Contrôle 258
L. 4322-15 258
Section 5 - Domaine 258
L. 4322-16 258
L. 4322-17 258
L. 4322-18 258
L. 4322-19 258
Section 6 - Ressources 259
L. 4322-20 259
Chapitre III - Droits de port 259
L. 4323-1 259
LIVRE IV - LE TRANSPORT FLUVIAL 260
TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES 260
Chapitre Ier - Schéma de développement du transport fluvial 260
L. 4411-1 260
Chapitre II - Péages fluviaux 260
L. 4412-1 260
L. 4412-2 260
L. 4412-3 260
Chapitre III - Cabotage fluvial 260
L. 4413-1 260
TITRE II - ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL 261
Chapitre Ier - Entreprises de transport fluvial de marchandises 261
L. 4421-2 261
Chapitre II - Entreprises de transport fluvial de personnes 261
L. 4422-1 261
L. 4422-2 261
TITRE III - BATELLERIE ARTISANALE 261
L. 4430-1 261
L. 4430-2 261
L. 4430-3 262
Chapitre Ier - Entreprises de la batellerie artisanale 262
L. 4431-1 262
L. 4431-2 262
L. 4431-3 262
Chapitre II - Chambre nationale de la batellerie artisanale 262
L. 4432-1 262
L. 4432-2 262
L. 4432-3 263
L. 4432-4 263
L. 4432-5 263
L. 4432-6 263
L. 4432-7 263
TITRE IV - COURTIERS DE FRET FLUVIAL 263
Chapitre unique 263
L. 4441-1 263
L. 4441-2 263
TITRE V - CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES 263
Chapitre Ier - Le contrat de transport 264
L. 4451-1 264
L. 4451-2 264
L. 4451-3 264
L. 4451-4 264

L. 4451-5 264
L. 4451-6 264
Chapitre II - Contrat de sous-traitance 265
L. 4452-1 265
Chapitre III - Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance 265
Chapitre IV - Contrat de location d'un bateau de marchandises 265
L. 4454-1 265
L. 4454-2 265
Chapitre V - Contrat d'assurance de navigation intérieure 265
L. 4455-1 265
TITRE VI - CONTRÔLE ET DISPOSITIONS PÉNALES 265
Chapitre Ier - Contrôle 266
L. 4461-1 266
Chapitre II - Recherche, constatation et poursuite des infractions 266
Section 1 - Dispositions relatives au contrat de transport 266
L. 4462-2 266
L. 4462-3 266
Section 2 - Dispositions relatives aux péages fluviaux 266
L. 4462-4 267
L. 4462-5 267
Section 3 - Dispositions relatives au cabotage fluvial 267
L. 4462-6 267
L. 4462-7 267
Chapitre III - Sanctions pénales 267
Section 1 - Contraventions de grande voirie 268
L. 4463-1 268
Section 2 - Sanctions pénales 268
Sous-section 1 - Dispositions relatives au contrat de transport 268
L. 4463-2 268
L. 4463-3 268
Sous-section 2 - Dispositions relatives au cabotage fluvial 268
L. 4463-4 268
L. 4463-5 268
TITRE VII - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT SUR LE RHIN ET LA MOSELLE 268
Chapitre Ier - Dispositions générales 269
L. 4471-1 269
L. 4471-2 269
Chapitre II - Sanctions pénales 269
Section 1 - Recherche, constatation et poursuite des infractions 269
L. 4472-1 269
L. 4472-2 269
Section 2 -Saisie du bateau ou du navire 269
L. 4472-3 269
L. 4472-4 270
L. 4472-5 270
L. 4472-6 270
L. 4472-7 270
L. 4472-8 270
Section 3 - Sanctions pénales 270
L. 4472-9 270
LIVRE V - PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE 272
TITRE Ier - RÉGIMES DE TRAVAIL 272
Chapitre Ier - Dispositions générales 272
L. 4511-1 272
L. 4511-2 272
Chapitre II - Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans 272
L. 4512-1 272
Chapitre III - Dispositions particulières aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin 272
L. 4513-1 272
L. 4513-2 272
TITRE II - SÉCURITÉ SOCIALE ET AIDE SOCIALE 273
Chapitre Ier -Dispositions générales 273
L. 4521-1 273
Chapitre II - Dispositions spécifiques aux bateliers rhénans 273
L. 4522-1 273
LIVRE VI - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER 274
L. 4600-1 274
TITRE Ier - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER 274

Chapitre unique 274
L. 4611-1 274
L. 4611-2 274
L. 4611-3 274
L. 4611-4 274
TITRE II - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À MAYOTTE *274*
Chapitre unique 274
L. 4621-1 274
L. 4621-2 275
TITRE III - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-BARTHÉLEMY *275*
Chapitre unique 275
L. 4631-1 275
L. 4631-2 275
TITRE IV - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-MARTIN *275*
Chapitre unique 275
L. 4641-1 275
L. 4641-2 275
TITRE V - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON *276*
Chapitre unique 276
L. 4651-1 276
L. 4651-2 276
TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE *276*
Chapitre unique 276
TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE *276*
Chapitre unique 276
TITRE VIII WALLIS-ET-FUTUNA *277*
Chapitre unique 277
TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES *277*
Chapitre unique 277
CINQUIÈME PARTIETRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES **278**
L. 5000-1 278
L. 5000-2 278
L. 5000-3 278
L. 5000-4 278
L. 5000-5 278
L. 5000-6 278
LIVRE IER - LE NAVIRE 278
TITRE Ier - STATUT DES NAVIRES *279*
Chapitre Ier - Identification des navires 279
L. 5111-1 279
L. 5111-2 279
Chapitre II - Francisation 279
L. 5112-1 279
Chapitre III - Construction des navires 279
Section 1 - Règles générales de construction 279
L. 5113-1 279
Section 2 - Contrat de construction 279
L. 5113-2 279
L. 5113-3 279
L. 5113-4 280
L. 5113-5 280
L. 5113-6 280
Chapitre IV - Régime de propriété des navires 280
Section 1 - Actes de propriété 280
L. 5114-2 280
L. 5114-3 280
L. 5114-4 280
L. 5114-5 280
Section 2 - Hypothèques maritimes 281
L. 5114-6 281
Section 3 - Privilèges 281
L. 5114-7 281
L. 5114-8 281
L. 5114-9 281
L. 5114-10 281
L. 5114-11 282

L. 5114-12 282
L. 5114-13 282
L. 5114-14 282
L. 5114-15 282
L. 5114-16 282
L. 5114-17 282
L. 5114-18 283
L. 5114-19 283
Section 4 - Saisie 283
L. 5114-20 283
Sous-section 1 - Dispositions communes 283
L. 5114-21 283
Sous-section 2 - Saisie conservatoire 283
L. 5114-22 283
Sous-section 3 -Saisie exécution 283
L. 5114-23 283
L. 5114-24 283
L. 5114-25 284
L. 5114-26 284
L. 5114-27 284
L. 5114-28 284
L. 5114-29 284
Section 5 - Copropriété 284
L. 5114-30 284
L. 5114-31 284
L. 5114-32 285
L. 5114-33 285
L. 5114-34 285
L. 5114-35 285
L. 5114-36 285
L. 5114-37 285
L. 5114-38 285
L. 5114-39 285
L. 5114-40 285
L. 5114-41 286
L. 5114-42 286
L. 5114-43 286
L. 5114-44 286
L. 5114-45 286
L. 5114-46 286
L. 5114-47 286
L. 5114-48 286
L. 5114-49 286
L. 5114-50 287
TITRE II - RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ *287*
Chapitre Ier - Régime général de responsabilité 287
Section 1 - Dispositions générales 287
L. 5121-1 287
L. 5121-2 287
Section 2 - Le droit à limitation de responsabilité 287
L. 5121-3 287
L. 5121-4 287
L. 5121-5 288
Section 3 - Mise en œuvre de la limitation de responsabilité 288
L. 5121-6 288
L. 5121-7 288
L. 5121-8 288
L. 5121-9 288
L. 5121-10 289
L. 5121-11 289
Chapitre II - Régimes spéciaux de responsabilité 289
Section 1 - Responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires 289
L. 5122-1 289
L. 5122-2 290
L. 5122-3 290
L. 5122-4 290
L. 5122-5 290
L. 5122-6 290

L. 5122-7 290
L. 5122-8 290
L. 5122-9 291
L. 5122-10 291
L. 5122-11 291
L. 5122-12 291
L. 5122-13 292
L. 5122-14 292
L. 5122-15 292
L. 5122-16 292
L. 5122-17 292
L. 5122-18 292
L. 5122-19 293
L. 5122-20 293
L. 5122-21 293
L. 5122-22 293
L. 5122-23 293
L. 5122-24 293
Section 2 - Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures 294
L. 5122-25 294
Chapitre III Obligations d'assurance 294
Section 1 - Obligations d'assurance générales 294
Art. L. 5123-1. 294
Section 2 -Obligations d'assurance couvrant des risques particuliers 294
Art. L. 5123-2.- 294
Art. L. 5123-3.- 295
Art. L. 5123-4. 295
Section 3 - Sanctions des obligations d'assurance 295
Art. L. 5123-5. 295
Art. L. 5123-6.- 295
Section 4 - Constatation des infractions 296
Art. L. 5123-7.- 296
Art. L. 5123-8.- 296
Art. L. 5123-9.- 296
TITRE III - RÉPARATION DES ACCIDENTS DE NAVIGATION 297
Chapitre Ier -Abordage 297
Section 1 - Dispositions générales 297
L. 5131-1 297
L. 5131-2 297
Section 2 - Responsabilité des dommages 297
L. 5131-3 297
L. 5131-4 297
L. 5131-5 297
Section 3 - Action en réparation 297
L. 5131-6 298
L. 5131-7 298
Chapitre II - Assistance 298
Section 1 - Dispositions générales 298
Art. L. 5132-1. 298
Art. L. 5132-2. 298
Section 2 - Rémunération de l'assistance 299
Art. L. 5132-3.- 299
Art. L. 5132-4.- 299
Art. L. 5132-5. 299
Art. L. 5132-6 300
Art. L. 5132-7. 300
Art. L. 5132-8. 300
Art. L. 5132-9. 300
Section 3 -Conditions d'exécution des opérations d'assistance 301
Art. L. 5132-10. 301
Art. L. 5132-11. 301
Section 4 - Responsabilité de l'assistant 301
Art. L. 5132-12. 301
Art. L. 5132-13. 301
Chapitre III - Avaries 302
Section 1 - Dispositions générales 302
L. 5133-1 302

L. 5133-2 302
Section 2 - Classement en avaries communes 302
L. 5133-3 302
L. 5133-4 302
L. 5133-5 302
L. 5133-6 302
Section 3 - Contributions aux avaries communes 303
L. 5133-7 303
L. 5133-8 303
L. 5133-9 303
L. 5133-10 303
L. 5133-11 303
L. 5133-12 303
L. 5133-13 303
L. 5133-14 304
L. 5133-15 304
Section 4 - Règlement des avaries communes 304
L. 5133-16 304
L. 5133-17 304
L. 5133-18 304
L. 5133-19 304
TITRE IV - NAVIRES ABANDONNÉS ET ÉPAVES *305*
Chapitre Ier - Navires abandonnés 305
Section 1 - Dispositions générales 305
L. 5141-1 305
L. 5141-2 305
Section 2 - Déchéance du propriétaire 305
L. 5141-3 305
Section 3 - Dispositions relatives à la cargaison 305
L. 5141-5 305
L. 5141-6 305
L. 5141-7 306
Chapitre II - Epaves 306
L. 5142-1 306
Section 1 - Dispositions générales 306
L. 5142-2 306
L. 5142-3 306
L. 5142-4 306
L. 5142-5 306
L. 5142-6 307
Section 2 - Dispositions pénales 307
L. 5142-7 307
L. 5142-8 307
LIVRE II - LA NAVIGATION MARITIME 308
TITRE Ier - DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DANS LES EAUX TERRITORIALES *308*
L. 5211-1 308
L. 5211-2 308
L. 5211-3 308
L. 5211-4 308
L. 5211-5 308
TITRE II - DOCUMENTS DE BORD *308*
Chapitre Ier - Dispositions générales 309
L. 5221-1 309
Chapitre II - Constatation des infractions 309
L. 5222-1 309
L. 5222-2 309
Chapitre III - Sanctions pénales 309
L. 5223-1 309
TITRE III - TITRES DE NAVIGATION MARITIME *309*
Chapitre Ier - Dispositions générales 310
L. 5231-1 310
L. 5231-2 310
Chapitre II - Rôle d'équipage 310
L. 5232-1 310
L. 5232-2 310
L. 5232-3 310
L. 5232-4 310
Chapitre III - Permis de circulation 311

L. 5233-1 311
Chapitre IV - Carte de circulation 311
L. 5234-1 311
Chapitre V - Dispositions diverses 311
L. 5235-1 311
Chapitre VI - Constatation des infractions 311
TITRE IV - SÉCURITÉ ET PRÉVENTION DE LA POLLUTION 312
Chapitre Ier - Sécurité des navires et prévention de la pollution 312
Section 1 - Champ d'application 312
L. 5241-1 312
Section 2 - Entretien des navires 312
L. 5241-2.- 312
Section 3 - Titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution 312
L. 5241-3 312
L. 5241-4 312
L. 5241-4-1.- 313
Section 3 bis -Autres titres et certificats 313
L. 5241-4-2. 313
Section 3 ter -Contrôle par l'Etat du port 313
L. 5241-4-3. 313
L. 5241-4-4. 313
Section 4 - Refus d'accès au port et mesures d'immobilisations 313
L. 5241-5 314
L. 5241-6 314
Section 5 - Visites et inspections des navires 314
L. 5241-7 314
L. 5241-8 314
Section 6 - Mesures de prévention de la pollution 314
L. 5241-9 314
L. 5241-10 314
Section 6 bis -Cargaisons 315
L. 5241-10-1. 315
L. 5241-10-2. 315
Section 7 - Sanctions pénales 315
L. 5241-11 315
L. 5241-11-1. 315
L. 5241-12 315
L. 5241-13 316
L. 5241-14 316
L. 5241-15 316
L. 5241-16 316
Chapitre II - Sécurité de la navigation 316
Section 1 - Dispositions relatives à la circulation maritime 316
Sous-section 1 - Infractions aux règles générales de conduite en mer 316
L. 5242-1 316
L. 5242-2 317
L. 5242-3 317
L. 5242-4 317
L. 5242-5 318
L. 5242-6 318
L. 5242-6-1. 318
Sous-section 2 -Infractions liées à la nature polluante ou dangereuse des cargaisons 318
L. 5242-7 318
L. 5242-8 319
L. 5242-9 319
L. 5242-10 319
L. 5242-11 319
L. 5242-12 320
L. 5242-13 320
Sous-section 3 - Dispositions particulières aux navires nucléaires 320
L. 5242-14 320
L. 5242-15 320
Section 2 - Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves 320
L. 5242-16 320
L. 5242-17 321
L. 5242-18 321
Section 3 - Protection des câbles sous-marins 321
L. 5242-19 321

Section 4 - Groupement d'intérêt public concourant à la sécurité maritime....321
L. 5242-20....321
Section 5 - Dommages aux installations de signalisation maritime ou d'aide à la navigation....321
L. 5242-21....321
L. 5242-22....322
L. 5242-23....322
L. 5242-24....322
Chapitre III - Constatation des infractions....322
Section 1 - Dispositions générales....322
L. 5243-1....322
L. 5243-2....322
L. 5243-2-1....322
L. 5243-2-2....323
L. 5243-2-3....323
L. 5243-2-4....323
L. 5243-3....323
L. 5243-4....323
L. 5243-5....323
L. 5243-6....324
Section 2 - Dispositions particulières aux épaves....324
L. 5243-7....324
L. 5243-8....324
L. 5243-9....324
L. 5243-10....324
TITRE V - SÛRETÉ DES NAVIRES....325
Chapitre Ier - Dispositions générales et contrôles....325
L. 5251-1....325
L. 5251-2....325
L. 5251-3....325
L. 5251-4....325
L. 5251-5....325
L. 5251-6....325
Chapitre II - Sanctions administratives....326
L. 5252-1....326
L. 5252-2....326
Chapitre III - Sanctions pénales....326
L. 5253-1....326
L. 5253-2....326
L. 5253-3....326
TITRE VI - SECOURS, ASSISTANCE EN MER ET ÉVÉNEMENTS DE MER....327
Chapitre Ier - Recherche et sauvetage en mer....327
L. 5261-1....327
L. 5261-2....327
L. 5261-3....327
Chapitre II - Assistance....327
Section 1 - Obligation d'assistance....327
L. 5262-1....327
L. 5262-2....327
L. 5262-3....327
Section 2 - Sanctions pénales....327
L. 5262-4....327
L. 5262-5....328
L. 5262-6....328
L. 5262-7....328
Chapitre III -Abordage, échouement et abandon....328
L. 5263-1....328
L. 5263-2....329
L. 5263-3....329
TITRE VII - FORMATION À LA CONDUITE DES NAVIRES ET BATEAUX DE PLAISANCE À MOTEUR 329
Chapitre Ier - Titres de conduite en mer et en eaux intérieures....329
L. 5271-1....329
Chapitre II - Etablissements de formation à la conduite en mer et en eaux intérieures....329
L. 5272-1....329
L. 5272-2....329
L. 5272-3....330
Chapitre III - Sanctions pénales....330
L. 5273-1....330
L. 5273-2....331

L. 5273-3 331
LIVRE III - LES PORTS MARITIMES 332
TITRE Ier - ORGANISATION DES PORTS MARITIMES 332
Chapitre Ier - Dispositions communes 332
L. 5311-1 332
L. 5311-2 332
Chapitre II -Grands ports maritimes 332
Section 1 -Création et missions 332
L. 5312-1 332
L. 5312-2 332
L. 5312-3 333
L. 5312-4 333
L. 5312-5 333
Section 2 - Organisation 333
L. 5312-6 333
Sous-section 1 - Conseil de surveillance 334
L. 5312-7 334
L. 5312-8 334
Sous-section 2 -Directoire 334
L. 5312-9 334
L. 5312-10 334
Sous-section 3 - Conseil de développement 335
L. 5312-11 335
Sous-section 4 - Conseil de coordination interportuaire 335
L. 5312-12 335
Section 3 - Exploitation 335
L. 5312-13 335
L. 5312-14 335
Section 4 - Dispositions diverses 336
L. 5312-15 336
L. 5312-16 336
L. 5312-17 336
L. 5312-18 337
Chapitre III - Ports autonomes 337
Section 1 -Création, modification et missions 337
L. 5313-1 337
L. 5313-2 337
L. 5313-3 337
L. 5313-4 337
L. 5313-5 338
L. 5313-6 338
Section 2 -Organisation et fonctionnement 338
L. 5313-7 338
L. 5313-8 338
L. 5313-9 339
L. 5313-10 339
L. 5313-11 339
L. 5313-12 339
Chapitre IV - Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements 340
L. 5314-1 340
L. 5314-2 340
L. 5314-3 340
L. 5314-4 340
L. 5314-5 340
L. 5314-6 341
L. 5314-7 341
L. 5314-8 341
L. 5314-9 341
L. 5314-10 341
L. 5314-11 341
TITRE II - DROITS DE PORT 341
Chapitre unique 341
L. 5321-1 341
L. 5321-2 342
L. 5321-3 342
L. 5321-4 342
TITRE III -POLICE DES PORTS MARITIMES 342
Chapitre Ier - Dispositions générales 342

Section 1 - Champ d'application 342
L. 5331-1 342
Section 2 -Compétences 342
Sous-section 1 - Compétences de l'Etat 342
L. 5331-2 342
L. 5331-3 343
L. 5331-4 343
Sous-section 2 - Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire 343
L. 5331-5 343
L. 5331-6 343
L. 5331-7 343
L. 5331-8 343
L. 5331-9 344
L. 5331-10 344
Section 3 - Agents chargés de la police 344
Sous-section 1 - Officiers de port et officiers de port adjoints 344
L. 5331-11 344
L. 5331-12 344
Sous-section 2 - Surveillants de port et auxiliaires de surveillance 345
L. 5331-13 345
L. 5331-14 345
L. 5331-15 345
L. 5331-16 345
Chapitre II - Sûreté portuaire 345
L. 5332-1 345
L. 5332-2 345
L. 5332-3 346
L. 5332-4 346
L. 5332-5 346
L. 5332-6 346
L. 5332-7 347
Chapitre III -Règlement général de police 347
Chapitre IV - Accueil des navires 347
Section 1 - Police du plan d'eau 347
L. 5334-1 347
L. 5334-2 347
L. 5334-3 347
L. 5334-4 348
L. 5334-5 348
Section 2 - Suivi du trafic 348
L. 5334-6 348
Section 3 -Déchets d'exploitation des navire et résidus de cargaison 348
L. 5334-7 349
L. 5334-8 349
L. 5334-9 349
L. 5334-10 350
L. 5334-11 350
Section 4 - Chargement et déchargement des navires vraquiers 350
L. 5334-12 350
L. 5334-13 350
Chapitre V - Conservation du domaine public 351
L. 5335-1 351
L. 5335-2 351
L. 5335-3 351
L. 5335-4 351
L. 5335-5 351
Chapitre VI - Sanctions administratives et dispositions pénales 352
Section 1 - Sanctions administratives 352
L. 5336-1 352
Section 2 -Recherche, constatation et poursuite des infractions pénales 352
L. 5336-2 352
L. 5336-3 352
L. 5336-4 352
L. 5336-5 352
L. 5336-6 353
L. 5336-7 353
L. 5336-8 353
L. 5336-9 353
Section 3 - Sanctions pénales 354

Sous-section 1 - Sûreté portuaire 354
L. 5336-10 354
Sous-section 2 -Déchets d'exploitation et résidus de cargaison 354
L. 5336-11 354
Sous-section 3 - Chargement et déchargement de navires vraquiers 354
L. 5336-12 355
L. 5336-13 355
L. 5336-14 355
Sous-section 4 - Signalisation maritime 355
L. 5336-15 355
L. 5336-16 355
Sous-section 5 - Marchandises dangereuses 355
L. 5336-17 355
Chapitre VII - Police de la grande voirie 356
Section 1 - Constatation des contraventions de grande voirie 356
L. 5337-1 356
L. 5337-2 356
L. 5337-3 356
Section 2 - Atteintes à la conservation du domaine public 356
L. 5337-4 356
Section 3 - Usage du plan d'eau 356
L. 5337-5 357
Chapitre VIII - Dispositions finales 357
L. 5338-1 357
TITRE IV -LES SERVICES PORTUAIRES *357*
Chapitre Ier - Le pilotage 357
Section 1 - Service de pilotage et rémunération du pilote 357
L. 5341-1 357
L. 5341-2 357
L. 5341-3 357
L. 5341-4 357
L. 5341-5 358
L. 5341-6 358
Section 2 - Les stations de pilotage 358
L. 5341-7 358
L. 5341-8 358
L. 5341-9 358
L. 5341-10 358
Section 3 - Responsabilité du pilote 359
L. 5341-11 359
L. 5341-12 359
L. 5341-13 359
L. 5341-14 359
L. 5341-15 359
L. 5341-16 359
L. 5341-17 360
L. 5341-18 360
Chapitre II - Le remorquage 360
Section 1 - Le remorquage portuaire et le lamanage 360
L. 5342-1 360
L. 5342-2 360
L. 5342-3 360
Section 2 - Le remorquage en haute mer 360
L. 5342-4 360
L. 5342-5 360
L. 5342-6 361
Chapitre III - La manutention portuaire 361
Section 1 - Les ouvriers dockers 361
L. 5343-1 361
L. 5343-2 361
L. 5343-3 361
L. 5343-4 361
L. 5343-5 362
L. 5343-6 362
L. 5343-7 362
Section 2 - L'organisation de la main-d'œuvre intermittente 362
Sous-section 1 - Le bureau central de la main-d'œuvre du port 362
L. 5343-8 362

Sous-section 2 - La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers 362
L. 5343-9 362
L. 5343-10 363
L. 5343-11 363
L. 5343-12 363
L. 5343-13 364
L. 5343-14 364
Sous-section 3 - Les limites à l'emploi de dockers professionnels intermittents 364
L. 5343-15 364
L. 5343-16 364
L. 5343-17 365
Sous-section 4 - L'indemnité de garantie 365
L. 5343-18 365
L. 5343-19 365
L. 5343-20 365
Sous-section 5 - Dispositions du droit du travail applicables aux dockers 365
L. 5343-21 365
L. 5343-22 366
Section 3 - Mesure d'application 366
L. 5343-23 366
Chapitre IV - Sanctions administratives et dispositions pénales 366
Section 1 - Sanctions administratives 366
L. 5344-1 366
L. 5344-2 366
L. 5344-3 366
L. 5344-4 366
Section 2 - Dispositions pénales 367
L. 5344-5 367
L. 5344-6 367
L. 5344-7 367
L. 5344-8 367
TITRE V - VOIES FERRÉES PORTUAIRES *367*
Chapitre Ier - Compétences 367
L. 5351-1 367
L. 5351-2 367
L. 5351-3 368
L. 5351-4 368
L. 5351-5 368
Chapitre II - Utilisation et contrôle 368
L. 5352-1 368
L. 5352-2 368
L. 5352-3 368
L. 5352-4 368
L. 5352-5 369
LIVRE IV - LE TRANSPORT MARITIME 370
TITRE Ier - L'ENTREPRISE D'ARMEMENT MARITIME *370*
Chapitre Ier - L'armateur 370
L. 5411-1 370
L. 5411-2 370
Chapitre II -Les agents de l'armateur 370
Section 1 - Dispositions générales 370
L. 5412-1 370
Section 2 - Le capitaine 370
L. 5412-2 370
L. 5412-3 370
L. 5412-4 370
L. 5412-5 370
L. 5412-6 371
L. 5412-7 371
L. 5412-8 371
Chapitre III - Les consignataires 371
Section 1 - Le consignataire du navire 371
L. 5413-1 371
L. 5413-2 371
Section 2 - Le consignataire de la cargaison 371
L. 5413-3 372
L. 5413-4 372
Section 3 - Dispositions communes 372

L. 5413-5 372
TITRE II - LES CONTRATS RELATIFS À L'EXPLOITATION DU NAVIRE 372
Chapitre Ier - Le transport de personnes 372
L. 5420-1. 372
Section 1 - Le contrat de passage 372
L. 5421-1 372
Section 2 - La responsabilité pour dommages aux passagers 372
L. 5421-2 372
L. 5421-3 373
L. 5421-4 373
L. 5421-5 373
L. 5421-6 373
L. 5421-7 373
L. 5421-8 373
Section 3 -La responsabilité pour dommages aux bagages 373
L. 5421-9 373
L. 5421-10 374
L. 5421-11 374
L. 5421-12 374
Chapitre II - Le transport de marchandises 374
Section 1 - Le contrat de transport 374
L. 5422-1 374
L. 5422-2 374
Section 2 - Le connaissement 374
L. 5422-3 374
L. 5422-4 374
L. 5422-5 375
Section 3 - L'exécution du contrat 375
L. 5422-6 375
L. 5422-7 375
L. 5422-8 375
L. 5422-9 375
L. 5422-10 375
L. 5422-11 376
Section 4 - La responsabilité du transporteur 376
L. 5422-12 376
L. 5422-13 376
L. 5422-14 376
L. 5422-15 377
L. 5422-16 377
L. 5422-17 377
L. 5422-18 377
Section 5 - Les entreprises de manutention 378
L. 5422-19 378
L. 5422-20 378
L. 5422-21 378
L. 5422-22 378
L. 5422-23 378
L. 5422-24 379
L. 5422-25 379
Section 6 - Dispositions pénales 379
L. 5422-26 379
Chapitre III - L'affrètement 379
Section 1 - Dispositions générales 379
L. 5423-1 379
L. 5423-2 379
L. 5423-3 379
L. 5423-4 379
L. 5423-5 380
L. 5423-6 380
L. 5423-7 380
Section 2 - L'affrètement coque nue 380
L. 5423-8 380
L. 5423-9 380
Section 3 - L'affrètement à temps 380
L. 5423-10 380
L. 5423-11 380
L. 5423-12 380

Section 4 - L'affrètement au voyage 381
L. 5423-13 381
L. 5423-14 381
Chapitre IV - Les ventes maritimes 381
Section 1 - Disposition générale 381
L. 5424-1 381
Section 2 - Vente au départ 381
L. 5424-2 381
L. 5424-3 381
L. 5424-4 381
L. 5424-5 381
Section 3 -Vente à l'arrivée 382
L. 5424-6 382
L. 5424-7 382
L. 5424-8 382
Section 4 - Vente « coût, assurance, fret » 382
L. 5424-9 382
L. 5424-10 382
L. 5424-11 382
Chapitre V - Les assurances maritimes 382
L. 5425-1 382
TITRE III - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À CERTAINS TRANSPORTS MARITIMES 383
Chapitre Ier - Desserte des îles 383
L. 5431-1 383
L. 5431-2 383
L. 5431-3 383
L. 5431-4 383
Chapitre II - Transports réservés 384
L. 5432-1 384
Chapitre III - Transport du pétrole brut 384
L. 5433-1 384
Chapitre IV - Dispositions applicables en temps de crise 384
L. 5434-1 384
LIVRE V - LES GENS DE MER 385
TITRE Ier - DÉFINITIONS 385
Chapitre unique 385
L. 5511-1 385
L. 5511-2 385
L. 5511-3 385
L. 5511-4 385
L. 5511-5 385
TITRE II - L'équipage 386
Chapitre Ier - Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin 386
L. 5521-1 386
L. 5521-2 386
L. 5521-3 386
Chapitre II - Effectifs et nationalité 387
L. 5522-1 387
L. 5522-2 387
Chapitre III - Dispositions pénales 387
Section 1 - Recherche et constatation des infractions 387
L. 5523-1 387
Section 2 -Sanctions pénales 387
L. 5523-2 387
Chapitre IV -Sanctions professionnelles 388
Section unique - Dispositions communes 388
L. 5524-1 388
L. 5524-2 388
L. 5524-3 388
L. 5524-4 388
TITRE III - LA COLLECTIVITÉ DU BORD 388
Chapitre Ier - Police intérieure et discipline à bord 388
Section 1 - Dispositions communes 388
L. 5531-1 388
L. 5531-2 389
L. 5531-3 389
Section 2 - Fautes disciplinaires 389
L. 5531-4 389

L. 5531-5 389
Section 3 - Sanctions pénales 389
Sous-section 1 - Insubordination, complot et violences 389
L. 5531-6 389
L. 5531-7 390
L. 5531-8 390
Sous-section 2 - Abus d'autorité et outrages 390
L. 5531-9 390
L. 5531-10 390
L. 5531-11 390
Sous-section 3 - Manquements aux obligations professionnelles 390
L. 5531-12 390
L. 5531-13 391
L. 5531-14 391
Sous-section 4 - Présence irrégulière à bord 391
L. 5531-15 391
L. 5531-16 391
L. 5531-17 391
Sous-section 5 - Autres sanctions 391
L. 5531-18 391
Chapitre II - Dispositions particulières aux personnels militaires 391
L. 5532-1 391
TITRE IV - LE DROIT DU TRAVAIL 392
Chapitre Ier - Champ d'application 392
L. 5541-1 392
L. 5541-2 392
Chapitre II - Les relations individuelles de travail 392
Section 1 - Le contrat de travail 392
Sous-section 1 - Formation et contenu du contrat 392
L. 5542-1 392
L. 5542-2 392
L. 5542-3 393
L. 5542-4 393
L. 5542-5 393
L. 5542-6 393
Sous-section 2 - Le contrat à durée déterminée ou au voyage 393
L. 5542-7 393
L. 5542-8 393
L. 5542-9 394
L. 5542-10 394
L. 5542-11 394
L. 5542-12 394
L. 5542-13 394
L. 5542-14 394
Sous-section 3 - La période d'essai 395
L. 5542-15 395
L. 5542-16 395
L. 5542-17 395
Sous-section 4 - Exécution du contrat 395
Paragraphe 1 - Obligations générales de l'employeur 395
L. 5542-18 395
L. 5542-19 396
L. 5542-20 396
Paragraphe 2 - Cas de blessure ou de maladie du marin 396
L. 5542-21 396
L. 5542-22 396
L. 5542-23 396
L. 5542-24 397
L. 5542-25 397
L. 5542-26 397
L. 5542-27 397
L. 5542-28 397
Paragraphe 3 - Rapatriement 398
L. 5542-29 398
L. 5542-30 398
L. 5542-31 398
L. 5542-32 399
L. 5542-33 399

Paragraphe 4 - Obligations du marin 399
L. 5542-34 399
L. 5542-35 399
L. 5542-36 399
Paragraphe 5 - Adaptation à la profession de marin de modalités particulières d'exécution du contrat de travail 399
L. 5542-37 399
Sous-section 5 - Rupture du contrat 400
Paragraphe 1 - Dispositions communes à tous les contrats 400
L. 5542-38 400
L. 5542-39 400
Paragraphe 2 - Contrat de travail à durée indéterminée 400
1. Dispositions générales 400
L. 5542-40 400
L. 5542-41 400
2. Préavis et indemnité de licenciement 401
L. 5542-43 401
L. 5542-44 401
Paragraphe 3 - Contrat à durée déterminée ou au voyage 401
L. 5542-45 401
L. 5542-46 401
Paragraphe 4 - Dispositions particulières au capitaine 402
L. 5542-47 402
Section 2- La résolution des litiges individuels 402
L. 5542-48 402
L. 5542-49 402
Section 3 - Sanctions pénales 402
L. 5542-50 402
Chapitre III - Les relations collectives de travail 402
Section 1 - Négociation collective. ― Conventions et accords collectifs de travail 402
L. 5543-1 402
Section 2 - Les institutions représentatives du personnel 402
L. 5543-2 402
Section 3 - Les salariés protégés 403
L. 5543-3 403
Section 4 - Les conflits collectifs 403
L. 5543-4 403
Chapitre IV - Durée du travail, repos, congés et salaire 403
Section 1 - Durée du travail et organisation du travail 403
L. 5544-1 403
Sous-section 1 - Travail effectif et astreintes 403
L. 5544-2 403
L. 5544-3 403
Sous-section 2 - Durée du travail 404
Paragraphe 1 - Dispositions générales 404
L. 5544-4 404
Paragraphe 2 - Durée du travail à la pêche 404
L. 5544-6 404
L. 5544-7 404
Paragraphe 3 - Heures supplémentaires 405
L. 5544-8 405
Sous-section 3 - Répartition et aménagement des horaires 405
L. 5544-9 405
Sous-section 4 - Travail à temps partiel et travail intermittent 405
L. 5544-10 405
Sous-section 5 - Organisation du travail à bord 405
L. 5544-11 405
L. 5544-12 405
L. 5544-13 405
L. 5544-14 406
Section 2 - Repos et jours fériés 406
Sous-section 1 - Repos quotidien 406
L. 5544-15 406
L. 5544-16 406
Sous-section 2 -Repos hebdomadaire 406
Paragraphe 1 -Dispositions générales 406
L. 5544-17 406
L. 5544-18 406
L. 5544-19 407

L. 5544-20 407
Paragraphe 2 - Entreprises de cultures marines 407
L. 5544-21 407
Sous-section 3 - Jours fériés 407
L. 5544-22 407
Section 3 - Congés payés et autres congés 408
L. 5544-23 408
L. 5544-24 408
L. 5544-25 408
Section 4 - Dispositions particulières à certains marins 408
Sous-section 1 - Jeunes travailleurs 408
L. 5544-26 408
L. 5544-27 408
L. 5544-28 409
L. 5544-29 409
L. 5544-30 409
L. 5544-31 409
L. 5544-32 409
Sous-section 2 - Le capitaine 409
L. 5544-33 409
Section 5 - Salaire et avantages divers 410
Sous-section 1 - Détermination du salaire 410
Paragraphe 1 - Dispositions générales 410
L. 5544-34 410
L. 5544-35 410
L. 5544-36 410
L. 5544-37 410
Paragraphe 2 - Modalités de calcul de la rémunération 410
L. 5544-38 410
L. 5544-39 410
Paragraphe 3 - Fixation des rémunérations 411
L. 5544-40 411
L. 5544-41 411
L. 5544-42 411
L. 5544-43 411
L. 5544-44 411
L. 5544-45 412
Paragraphe 4 - Participation à la rémunération d'assistance 412
L. 5544-46 412
Paragraphe 5 - Décès ou disparition du marin 412
L. 5544-47 412
L. 5544-48 412
Sous-section 2 - Paiement du salaire 413
Paragraphe 1 - Avances et acomptes 413
L. 5544-50 413
L. 5544-51 413
L. 5544-52 413
L. 5544-53 413
L. 5544-54 413
Paragraphe 2 - Paiement du salaire 413
L. 5544-55 413
L. 5544-56 413
L. 5544-57 414
Sous-section 3 - Protection du salaire 414
L. 5544-58 414
L. 5544-59 414
L. 5544-60 414
L. 5544-61 414
Sous-section 4 - Dispositions particulières au capitaine 414
L. 5544-62 414
Section 6 - Sanctions pénales 415
Chapitre V - Santé et sécurité au travail 415
Section 1 - Dispositions générales 415
Sous-section 1 - Obligations de l'employeur et des gens de mer 415
L. 5545-1 415
L. 5545-2 415
L. 5545-3 415
Sous-section 2 - Droit d'alerte et de retrait 415
L. 5545-4 415

Sous-section 3 - Jeunes travailleurs 415
L. 5545-5 415
L. 5545-6 416
L. 5545-7 416
L. 5545-8 416
Section 2 - Lieux de travail et conditions de vie à bord des navires 416
L. 5545-9 416
L. 5545-10 416
Section 3 - Equipements de travail et de protection individuelle 416
L. 5545-11 416
Section 4 - Dispositions applicables à certains risques d'exposition 417
Section 5 - Dispositions applicables à certaines activités ou opérations 417
Section 6 - Institutions et organismes de prévention 417
L. 5545-12 417
L. 5545-13 417
Section 7 - Contrôle et sanctions 417
L. 5545-14 417
Chapitre VI - L'emploi 418
Section 1 - Aides à l'insertion, à l'accès et au retour à l'emploi. ― Contrats aidés 418
Section 2 - Service public de l'emploi et placement 418
L. 5546-1 418
Section 3 - Indemnisation des marins involontairement privés d'emploi 418
L. 5546-2 418
Chapitre VII - La formation professionnelle tout au long de la vie 418
Section 1 - L'apprentissage 418
L. 5547-1 418
Section 2 - La formation professionnelle continue 419
L. 5547-2 419
Chapitre VIII - Contrôle de l'application de la législation du travail 419
L. 5548-1 419
L. 5548-2 419
L. 5548-3 419
L. 5548-4 419
Chapitre IX - Dispositions applicables aux gens de mer autres que les marins 420
Section 1 - Obligations de l'armateur 420
L. 5549-1 420
Section 2 - Durée du travail et salaire 420
L. 5549-2 420
L. 5549-3 420
Section 3 - Santé et sécurité au travail 420
TITRE V - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS 420
Chapitre Ier - Dispositions générales 420
L. 5551-1 420
L. 5551-2 421
Chapitre II - Pensions de retraite des marins 421
Section 1 - Dispositions générales 421
L. 5552-1 421
L. 5552-2 421
L. 5552-3 421
Section 2 - Ouverture du droit à pension 421
Sous-section 1 - Pension d'ancienneté 421
L. 5552-4 421
L. 5552-5 421
L. 5552-6 421
L. 5552-7 422
Sous-section 2 - Pension proportionnelle 422
L. 5552-8 422
L. 5552-9 422
L. 5552-10 422
Sous-section 3 - Pension spéciale 422
L. 5552-11 422
L. 5552-12 422
Section 3 - Services pris en compte 423
L. 5552-13 423
L. 5552-14 423
L. 5552-15 423
L. 5552-16 423
L. 5552-17 424

L. 5552-18 425
Section 4 - Détermination du montant des pensions 425
L. 5552-19 425
L. 5552-20 425
L. 5552-21 425
L. 5552-22 425
Section 5 - Dispositions particulières aux salariés à temps partiel 425
L. 5552-23 425
L. 5552-24 426
Section 6 - Pensions d'ayants cause 426
Sous-section 1 - Conjoint 426
L. 5552-25 426
L. 5552-26 426
L. 5552-27 426
L. 5552-28 426
L. 5552-29 427
L. 5552-30 427
Sous-section 2 - Orphelins 427
L. 5552-31 427
L. 5552-32 427
L. 5552-33 428
L. 5552-34 428
L. 5552-35 428
Sous-section 3 - Concours d'ayants cause 428
L. 5552-36 428
L. 5552-37 428
Section 7 - Options et cumuls 428
L. 5552-38 428
L. 5552-39 429
L. 5552-40 429
Section 8 - Dispositions diverses 429
L. 5552-41 429
L. 5552-42 429
L. 5552-43 429
L. 5552-44 429
Chapitre III - Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins 430
Section 1 - Services taxables 430
L. 5553-1 430
L. 5553-2 430
L. 5553-3 430
L. 5553-4 430
Section 2 -Assiette des cotisations et contributions 431
L. 5553-5 431
L. 5553-6 431
Section 3 -Exonérations et réductions 431
L. 5553-7 431
L. 5553-8 431
L. 5553-9 432
L. 5553-10 432
L. 5553-11 432
L. 5553-12 432
L. 5553-13 432
Section 4 - Dispositions diverses 433
L. 5553-14 433
L. 5553-15 433
L. 5553-16 433
Chapitre IV - Prestations du régime de prévoyance des marins 433
L. 5554-1 433
Chapitre V -Cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance des marins 433
L. 5555-1 433
Chapitre VI - Dispositions applicables au conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale des marins 433
Section 1 - Champ d'application 433
L. 5556-1 433
Section 2 -Pension 434
Sous-section 1 - Pension en nom propre 434
L. 5556-2 434
L. 5556-3 434
L. 5556-4 434

L. 5556-5 434
L. 5556-6 434
Sous-section 2 - Pension partagée 435
L. 5556-7 435
L. 5556-8 435
Section 3 - Allocation de remplacement 435
L. 5556-9 435
L. 5556-10 435
L. 5556-11 435
Chapitre VII - Dispositions diverses 436
LIVRE VI -REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS 437
TITRE Ier - CHAMP D'APPLICATION *437*
Chapitre Ier - Navires 437
L. 5611-1 437
L. 5611-2 437
L. 5611-3 437
L. 5611-4 437
Chapitre II - Personnel navigant 437
L. 5612-1 437
L. 5612-2 438
L. 5612-3 438
L. 5612-4 438
L. 5612-5 438
L. 5612-6 439
TITRE II - LES RELATIONS DU TRAVAIL *439*
Chapitre Ier - Les relations individuelles de travail 439
Section 1 - L'engagement du navigant 439
Sous-section 1 - Engagement direct et mise à disposition 439
L. 5621-1 439
L. 5621-2 439
L. 5621-3 439
L. 5621-4 439
L. 5621-5 440
Sous-section 2 - Formation et contenu du contrat d'engagement 440
L. 5621-6 440
L. 5621-7 440
L. 5621-8 440
L. 5621-9 440
L. 5621-10 440
L. 5621-11 441
L. 5621-12 441
Section 2 - Fin de la relation de travail 441
L. 5621-13 441
L. 5621-14 441
L. 5621-15 441
Section 3 - Conditions de rapatriement 442
L. 5621-16 442
L. 5621-17 442
Section 4 -Résolution des litiges individuels 442
L. 5621-18 442
Chapitre II - Les relations collectives de travail 443
L. 5622-1 443
L. 5622-2 443
L. 5622-3 443
L. 5622-4 443
Chapitre III - Durée du travail et salaire 443
Section 1 - Durée, repos et congés annuels 443
Sous-section 1 - Durée et organisation du travail 443
L. 5623-1 443
L. 5623-2 443
L. 5623-3 444
L. 5623-4 444
Sous-section 2 - Repos et jours fériés 444
L. 5623-5 444
L. 5623-6 444
L. 5623-7 444
Sous-section 3 - Congés payés 444
L. 5623-8 445

Section 2 - Le salaire 445
L. 5623-9 445
TITRE III - PROTECTION SOCIALE 445
L. 5631-1 445
L. 5631-2 445
L. 5631-3 445
TITRE IV - CONTRÔLE ET SANCTIONS 446
Chapitre Ier - Contrôle 446
L. 5641-1 446
Chapitre II - Sanctions pénales 446
L. 5642-1 446
L. 5642-2 446
LIVRE VII - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER 447
L. 5700-1 447
TITRE Ier - Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion 447
Chapitre Ier - Le navire 447
Chapitre II - Navigation maritime 447
Chapitre III - Les ports maritimes 447
L. 5713-1 447
L. 5713-1-1 447
L. 5713-1-2 448
L. 5713-2 448
L. 5713-3 448
Chapitre IV - Le transport maritime 448
L. 5714-1 448
L. 5714-2 449
Chapitre V - Les gens de mer 449
L. 5715-1 449
L. 5715-2 449
L. 5715-3 449
L. 5715-4 449
L. 5715-5 449
L. 5715-6 449
L. 5715-7 450
L. 5715-8 450
L. 5715-9 450
L. 5715-10 450
TITRE II - MAYOTTE 450
Chapitre Ier - Le navire 450
L. 5721-1 450
L. 5721-2. 450
Chapitre II - Navigation maritime 451
L. 5722-1 451
Chapitre III - Les ports maritimes 451
L. 5723-1 451
L. 5723-2 451
Chapitre IV - Le transport maritime 451
L. 5724-1 451
Chapitre V - Les gens de mer 451
L. 5725-1 451
L. 5725-2 451
L. 5725-3 452
L. 5725-4 452
TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY 452
Chapitre Ier - Le navire 452
Chapitre II -Navigation maritime 452
Chapitre III - Les ports maritimes 452
L. 5733-1 452
L. 5733-2 452
L. 5733-3 452
Chapitre IV - Le transport maritime 453
L. 5734-1 453
L. 5734-2 453
Chapitre V - Les gens de mer 453
L. 5735-1 453
L. 5735-2 453
L. 5735-3 453
L. 5735-4 453

L. 5735-5 453
L. 5735-6 453
L. 5735-7 454
L. 5735-8 454
L. 5735-9 454
L. 5735-10 454
TITRE IV - SAINT-MARTIN 454
Chapitre Ier - Le navire 454
Chapitre II - Navigation maritime 454
Chapitre III -Les ports maritimes 455
L. 5743-3 455
Chapitre IV -Le transport maritime 455
L. 5744-1 455
L. 5744-2 455
Chapitre V - Les gens de mer 455
L. 5745-1 455
L. 5745-2 455
L. 5745-3 456
L. 5745-4 456
L. 5745-5 456
L. 5745-6 456
L. 5745-7 456
L. 5745-8 456
L. 5745-9 457
L. 5745-10 457
TITRE V - SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON 457
Chapitre Ier - Le navire 457
L. 5751-1 457
L. 5751-2. 457
Chapitre II - Navigation maritime 457
Chapitre III - Les ports maritimes 457
L. 5753-1 457
L. 5753-2 457
Chapitre IV - Le transport maritime 458
L. 5754-1 458
Chapitre V - Les gens de mer 458
L. 5755-1 458
L. 5755-2 458
L. 5755-3 458
L. 5755-4 458
L. 5755-5 458
L. 5755-6 459
L. 5755-7 459
L. 5755-8 459
L. 5755-9 459
L. 5755-10 459
TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE 459
L. 5760-1 459
Chapitre Ier - Le navire 459
L. 5761-1 459
Chapitre II - Navigation maritime 460
L. 5762-1 460
L. 5762-2. 460
Chapitre III - Les ports maritimes 460
L. 5763-1 460
Chapitre IV - Le transport maritime 460
L. 5764-1 460
Chapitre V - Les gens de mer 460
L. 5765-1 460
L. 5765-2 460
L. 5765-3 460
L. 5765-4 461
TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE 462
L. 5770-1 462
Chapitre Ier -Le navire 462
L. 5771-1 462
Chapitre II - Navigation maritime 462
L. 5772-1 462

L. 5772-3. 462
Chapitre III - Les ports maritimes 462
Chapitre IV - Le transport maritime 462
L. 5774-1 462
Chapitre V -Les gens de mer 463
L. 5775-1 463
L. 5775-2 463
L. 5775-3 463
L. 5775-4 463
TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA 463
L. 5780-1 463
Chapitre Ier - Le navire 463
L. 5781-1 463
L. 5781-2. 463
Chapitre II - Navigation maritime 464
L. 5782-1 464
L. 5782-3. 464
Chapitre III - Les ports maritimes 464
L. 5783-1 464
Chapitre IV - Le transport maritime 464
L. 5784-1 464
Chapitre V - Les gens de mer 464
L. 5785-1 464
L. 5785-2 464
L. 5785-3 464
L. 5785-4 465
L. 5785-5 465
L. 5785-6 465
L. 5785-7 465
TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES..... 465
L. 5790-1 465
Chapitre Ier - Le navire 465
L. 5791-1 465
L. 5791-2. 465
Chapitre II - Navigation maritime 466
L. 5792-1 466
L. 5792-3. 466
Chapitre III - Les ports maritimes 466
L. 5793-1 466
Chapitre IV - Le transport maritime 466
L. 5794-1 466
Chapitre V - Les gens de mer 466
L. 5795-1 466
L. 5795-2 466
L. 5795-3 467
L. 5795-4 467
L. 5795-5 467
L. 5795-6 467
L. 5795-7 468
L. 5795-8 468
L. 5795-9 468
L. 5795-10 468
L. 5795-11 468
L. 5795-12 468
L. 5795-13 469
L. 5795-14 469
L. 5795-15 469
SIXIÈME PARTIE - AVIATION CIVILE..... 470
LIVRE IER - L'AÉRONEF 470
L. 6100-1 470
TITRE Ier - IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF 470
Chapitre unique 470
L. 6111-1 470
L. 6111-2 470
L. 6111-3 470
L. 6111-4 470
L. 6111-5 471

L. 6111-6 471
TITRE II - RÉGIME DE PROPRIÉTÉ *471*
Chapitre Ier - Titres de propriété 471
L. 6121-1 471
L. 6121-2 471
Chapitre II - Hypothèques et privilèges 471
Section 1 - Hypothèques 471
L. 6122-1 471
L. 6122-2 471
L. 6122-3 471
L. 6122-4 472
L. 6122-5 472
L. 6122-6 472
L. 6122-7 472
L. 6122-8 472
L. 6122-9 472
L. 6122-10 473
L. 6122-11 473
L. 6122-12 473
L. 6122-13 473
L. 6122-14 473
L. 6122-15 473
Section 2 - Privilèges 473
L. 6122-16 473
L. 6122-17 473
L. 6122-18 474
L. 6122-19 474
L. 6122-20 474
Chapitre III - Saisie et vente forcée 474
Section 1 - Saisie conservatoire 474
L. 6123-1 474
L. 6123-2 474
Section 2 - Vente forcée 475
L. 6123-3 475
TITRE III - DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS *475*
Chapitre Ier - Responsabilité des équipages et des exploitants 475
L. 6131-1 475
L. 6131-2 475
L. 6131-3 476
L. 6131-4 476
Chapitre II - Assistance, sauvetage, découverte d'épaves et disparition 476
Section 1 - Assistance et sauvetage 476
L. 6132-1 476
Section 2 - Epaves 476
L. 6132-2 476
Section 3 - Disparition 476
L. 6132-3 476
TITRE IV - DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PÉNALES *476*
Chapitre Ier - Mesures administratives 477
Section unique - Rétention et immobilisation d'aéronefs 477
L. 6141-1 477
Chapitre II - Dispositions pénales 477
Section 1 - Constatation et poursuite des infractions 477
L. 6142-1 477
L. 6142-2 477
L. 6142-3 477
Section 2 -Identification de l'aéronef 477
L. 6142-4 477
L. 6142-5 477
L. 6142-6 478
L. 6142-7 478
Section 3 -Jets d'objets 478
L. 6142-8 478
Section 4 - Délit de fuite 478
L. 6142-9 478
LIVRE II - LA CIRCULATION AÉRIENNE 479
L. 6200-1 479
TITRE Ier -DROIT DE CIRCULATION *479*

Chapitre Ier - Survol du territoire 479
L. 6211-1 479
L. 6211-2 479
L. 6211-3 479
L. 6211-4 479
L. 6211-5 479
Chapitre II -Atterrissage et décollage 479
L. 6212-1 480
L. 6212-2 480
Chapitre III -Règles relatives à la navigation aérienne et à la météorologie 480
TITRE II - POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS 480
Chapitre Ier - Contrôle 480
L. 6221-1 480
L. 6221-2 480
L. 6221-3 480
L. 6221-4 481
L. 6221-5 481
Chapitre II - Enquêtes techniques relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile 481
L. 6222-1 481
L. 6222-2 481
L. 6222-3 481
L. 6222-4 482
L. 6222-5 482
L. 6222-6 482
L. 6222-7 483
L. 6222-8 483
L. 6222-9 483
L. 6222-10 483
L. 6222-11 483
Chapitre III - Compte rendu d'événements 483
L. 6223-1 483
L. 6223-2 484
L. 6223-3 484
TITRE III -Sanctions administratives et pénales 484
Chapitre Ier - Mesures de police et sanctions administratives 484
L. 6231-1 484
L. 6231-2 484
Chapitre II - Dispositions pénales 484
Section 1 - Dispositions communes 484
L. 6232-1 485
Section 2 -Droit de circulation 485
L. 6232-2 485
L. 6232-3 485
Section 3 - Documents de bord 485
L. 6232-4 485
L. 6232-5 485
L. 6232-6 486
L. 6232-7 486
Section 4 -Transport de certaines substances, de certains animaux ou objets et usage aérien de certains appareils 486
L. 6232-8 486
L. 6232-9 486
Section 5 -Enquêtes techniques relatives aux incidents et accidents d'aviation civile 487
L. 6232-10 487
L. 6232-11 487
LIVRE III -LES AÉRODROMES 488
L. 6300-1 488
TITRE Ier -STATUT DES AÉRODROMES 488
Chapitre Ier -Compétences relatives à la création et à l'exploitation 488
L. 6311-1 488
L. 6311-2 488
L. 6311-3 488
Chapitre II - Catégories d'aérodromes 488
L. 6312-1 488
L. 6312-2 488
TITRE II - EXPLOITATION DES AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE 489
Chapitre Ier - Dispositions générales 489
L. 6321-1 489

L. 6321-2 489
L. 6321-3 489
L. 6321-4 489
Chapitre II - Dispositions particulières aux sociétés aéroportuaires 489
L. 6322-1 489
L. 6322-2 489
L. 6322-3 490
L. 6322-4 490
L. 6322-5 490
Chapitre III - Dispositions particulières à la société Aéroports de Paris 491
L. 6323-1 491
L. 6323-2 491
L. 6323-3 491
L. 6323-4 491
L. 6323-5 492
L. 6323-6 492
Chapitre IV - Dispositions particulières à l'aéroport de Bâle-Mulhouse 492
L. 6324-1 492
Chapitre V - Redevances aéroportuaires 492
L. 6325-1 492
L. 6325-2 492
L. 6325-3 493
L. 6325-4 493
L. 6325-5 493
L. 6325-6 493
Chapitre VI - Services d'assistance en escale 493
L. 6326-1 493
TITRE III -CONTRÔLE DE L'ÉTAT 494
Chapitre Ier - Contrôle technique et administratif 494
L. 6331-1 494
L. 6331-2 494
L. 6331-3 494
Chapitre II - Police des aérodromes et des installations à usage aéronautique 494
L. 6332-1 494
L. 6332-2 495
L. 6332-3 495
L. 6332-4 495
L. 6332-5 495
TITRE IV - SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE 496
Chapitre Ier - Dispositions générales 496
L. 6341-1 496
L. 6341-2 496
Chapitre II - Protection de la zone réservée 496
L. 6342-1 496
L. 6342-2 497
L. 6342-3 497
Chapitre III - Sûreté du fret et des colis postaux avant leur embarquement 498
L. 6343-1 498
L. 6343-2 498
L. 6343-3 498
L. 6343-4 499
L. 6343-5 499
TITRE V - SUJÉTIONS AUX ABORDS DES AÉRODROMES 499
L. 6350-1 499
Chapitre Ier - Servitudes aéronautiques 499
Section 1 - Définition et portée 500
L. 6351-1 500
Section 2 - Servitudes aéronautiques de dégagement 500
L. 6351-2 500
L. 6351-3 500
L. 6351-4 500
L. 6351-5 500
Section 3 - Servitudes aéronautiques de balisage 501
L. 6351-6 501
L. 6351-7 501
L. 6351-8 501
L. 6351-9 501
Chapitre II - Installations soumises à autorisation spéciale 501

L. 6352-1 501
Chapitre III -Procédures relatives aux extensions et aux créations d'aérodromes 501
L. 6353-1 502
L. 6353-2 502
TITRE VI - NUISANCES AÉROPORTUAIRES *502*
Chapitre Ier - Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires 502
Section 1 - Composition et fonctionnement 502
L. 6361-1 502
L. 6361-2 503
L. 6361-3 503
L. 6361-4 503
Section 2 - Missions 504
L. 6361-5 504
L. 6361-6 504
L. 6361-7 505
L. 6361-8 506
L. 6361-9 506
Section 3 - Moyens 506
L. 6361-10 506
L. 6361-11 506
Section 4 - Sanctions administratives 506
L. 6361-12 506
L. 6361-13 507
L. 6361-14 507
L. 6361-15 507
Chapitre II - Procédures d'approche et de départ 508
L. 6362-1 508
L. 6362-2 508
L. 6362-3 508
Chapitre III - Les communautés aéroportuaires 508
L. 6363-1 508
L. 6363-2 508
L. 6363-3 509
L. 6363-4 509
L. 6363-5 509
L. 6363-6 510
L. 6363-7 510
TITRE VII -MESURES DE POLICE ET INFRACTIONS PÉNALES *510*
Chapitre Ier -Mesures relatives à la police de l'exploitation et de la conservation 510
Section 1 - Police de l'exploitation 510
L. 6371-1 510
L. 6371-2 510
L. 6371-3 510
Section 2 - Police de la conservation 511
L. 6371-4 511
Chapitre II - Dispositions pénales 511
Section 1 - Constatation des infractions 511
L. 6372-1 511
L. 6372-2 511
L. 6372-3 512
Section 2 - Sanctions 512
Sous-section 1 - Actes de malveillance 512
L. 6372-4 512
L. 6372-5 512
L. 6372-6 512
L. 6372-7 513
Sous-section 2 - Servitudes aéronautiques 513
L. 6372-8 513
L. 6372-9 513
LIVRE IV - LE TRANSPORT AÉRIEN 514
L. 6400-1 514
L. 6400-2 514
L. 6400-3 514
TITRE Ier - ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN *514*
Chapitre Ier - Contrôle, capital et statuts des entreprises de transport aérien 514
Section 1 - Contrôle 514
L. 6411-1 514
Section 2 - Dispositions générales relatives au capital et aux statuts 514

L. 6411-2 514
L. 6411-3 514
L. 6411-4 515
L. 6411-5 515
L. 6411-6 515
L. 6411-7 516
L. 6411-8 516
Section 3 - Société Air France 516
L. 6411-9 516
L. 6411-10 517
Chapitre II - Exercice de l'activité de transporteur aérien public 517
L. 6412-1 517
L. 6412-2 517
L. 6412-3 517
L. 6412-4 518
L. 6412-5 518
L. 6412-6 518
L. 6412-7 518
Chapitre III - Transports sanitaires -et transports par moyens militaires 518
TITRE II -CONTRAT DE TRANSPORT *518*
Chapitre Ier -Transport de personnes et de bagages 519
Section 1 - Le contrat de transport 519
L. 6421-1 519
L. 6421-2 519
Section 2 - Responsabilité du transporteur aérien 519
L. 6421-3 519
L. 6421-4 519
Chapitre II - Transport de marchandises 519
Section 1 - Le contrat de transport de marchandises 519
L. 6422-1 520
Section 2 - Responsabilité du transporteur aérien 520
L. 6422-2 520
L. 6422-3 520
L. 6422-4 520
L. 6422-5 520
TITRE III - MESURES DE POLICE, SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET DISPOSITIONS PÉNALES *520*
Chapitre Ier - Mesures de police, pouvoirs de constatation 520
L. 6431-1 521
L. 6431-2 521
L. 6431-3 521
L. 6431-4 521
L. 6431-5 521
Chapitre II - Sanctions administratives 522
L. 6432-1 522
L. 6432-2 522
Chapitre III - Dispositions pénales 522
Section 1 - Transaction pénale 522
L. 6433-1 522
Section 2 -Violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef 522
L. 6433-2 522
LIVRE V -LE PERSONNEL NAVIGANT 524
TITRE Ier - CONDITIONS D'EXERCICE DES ACTIVITÉS *524*
Chapitre unique 524
L. 6511-1 524
L. 6511-2 524
L. 6511-3 524
L. 6511-4 524
L. 6511-5 524
L. 6511-6 525
L. 6511-7 525
L. 6511-8 525
L. 6511-9 525
L. 6511-10 525
TITRE II - LE PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL *526*
Chapitre Ier - Règles générales 526
L. 6521-1 526
L. 6521-2 526
L. 6521-3 526

L. 6521-4 526
L. 6521-5 527
L. 6521-6 527
Chapitre II - Commandant de bord et équipage 527
L. 6522-1 527
L. 6522-2 527
L. 6522-3 528
L. 6522-4 528
L. 6522-5 528
L. 6522-6 528
Chapitre III - Les relations individuelles de travail 529
Section 1 - Forme, contenu et exécution du contrat 529
L. 6523-1 529
L. 6523-2 529
L. 6523-3 529
L. 6523-4 529
L. 6523-5 529
L. 6523-6 529
L. 6523-7 530
L. 6523-8 530
L. 6523-9 530
L. 6523-10 530
L. 6523-11 530
Section 2 - Fin du contrat 530
L. 6523-12 530
L. 6523-13 530
L. 6523-14 531
Chapitre IV - Relations collectives du travail 531
L. 6524-1 531
L. 6524-2 531
L. 6524-3 531
L. 6524-4 531
L. 6524-5 532
Chapitre V - Durée du travail et congés 532
L. 6525-1 532
L. 6525-2 532
L. 6525-3 532
L. 6525-4 532
L. 6525-5 533
Chapitre VI - La protection sociale 533
L. 6526-1 533
L. 6526-2 533
L. 6526-3 533
L. 6526-4 533
L. 6526-5 533
L. 6526-6 534
L. 6526-7 534
L. 6526-8 534
Chapitre VII - Retraites 534
L. 6527-1 534
L. 6527-2 534
L. 6527-3 534
L. 6527-4 535
L. 6527-5 535
L. 6527-6 535
L. 6527-7 535
L. 6527-8 535
L. 6527-9 535
L. 6527-10 536
TITRE III - SANCTIONS PÉNALES ET ADMINISTRATIVES *536*
Chapitre unique - Sanctions pénales 536
L. 6531-1 536
L. 6531-2 536
L. 6531-3 536
LIVRE VI - FORMATION AÉRONAUTIQUE AMATEURS 537
TITRE Ier - AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS *537*
Chapitre unique 537
L. 6611-1 537

TITRE II - MESURES DE SOUTIEN EN FAVEUR DE L'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE DE LOISIR 537
Chapitre Ier -Aide à la jeunesse 537
Chapitre II - Aide à la construction amateur 537
LIVRE VII - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER 538
L. 6700-1 538
L. 6700-2 538
TITRE Ier -DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER 538
TITRE II - MAYOTTE 538
Chapitre Ier - L'aéronef 538
Chapitre II - La circulation aérienne 538
L. 6722-1 538
Chapitre III - Les aérodromes 539
L. 6723-1 539
L. 6723-2 539
L. 6723-3 539
Chapitre IV - Le transport aérien 539
L. 6724-1 539
L. 6724-2 539
L. 6724-3 539
Chapitre V - Le personnel navigant 540
L. 6725-1 540
Chapitre VI - La formation aéronautique 540
TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY 540
Chapitre unique 540
L. 6731-1 540
L. 6731-2 540
TITRE IV -SAINT-MARTIN 540
Chapitre unique 540
L. 6741-1 540
TITRE V -SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON 540
Chapitre Ier - L'aéronef 540
Chapitre II -La circulation aérienne 541
L. 6752-1 541
Chapitre III - Les aérodromes 541
L. 6753-1 541
Chapitre IV - Le transport aérien 541
L. 6754-1 541
L. 6754-2 541
L. 6754-3 542
Chapitre V - Le personnel navigant 542
L. 6755-1 542
Chapitre VI - La formation aéronautique 542
TITRE VI -NOUVELLE-CALÉDONIE 542
Chapitre Ier - L'aéronef 542
L. 6761-1 542
Chapitre II- La circulation aérienne 542
L. 6762-1 542
L. 6762-2 542
Chapitre III - Les aérodromes 543
L. 6763-1 543
L. 6763-2 543
L. 6763-3 543
L. 6763-4 543
L. 6763-5 543
L. 6763-6 543
L. 6763-7 544
L. 6763-8 544
Chapitre IV - Le transport aérien 544
L. 6764-1 544
L. 6764-2 544
Chapitre V - Le personnel navigant 544
L. 6765-1 544
L. 6765-2 544
L. 6765-3 544
Chapitre VI - La formation aéronautique 545
TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE 545
L. 6770-1 545
Chapitre Ier - L'aéronef 545

L. 6771-1 545
Chapitre II - La circulation aérienne 545
L. 6772-1 545
L. 6772-2 545
Chapitre III - Les aérodromes 545
L. 6773-1 545
L. 6773-2 546
L. 6773-3 546
L. 6773-4 546
L. 6773-5 546
L. 6773-6 546
L. 6773-7 546
L. 6773-8 546
L. 6773-9 547
Chapitre IV - Le transport aérien 547
L. 6774-1 547
L. 6774-2 547
L. 6774-3 547
Chapitre V - Le personnel navigant 547
L. 6775-1 547
L. 6775-2 547
L. 6775-3 547
Chapitre VI - La formation aéronautique 548
TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA 548
Chapitre Ier -L'aéronef 548
L. 6781-1 548
Chapitre II - La circulation aérienne 548
L. 6782-1 548
L. 6782-2 548
Chapitre III - Les aérodromes 548
L. 6783-1 548
L. 6783-2 548
L. 6783-3 549
L. 6783-4 549
L. 6783-5 549
L. 6783-6 549
L. 6783-7 549
L. 6783-8 549
L. 6783-9 549
L. 6783-10 549
L. 6783-11 550
L. 6783-12 550
Chapitre IV - Le transport aérien 550
L. 6784-1 550
L. 6784-2 550
L. 6784-3 550
Chapitre V - Le personnel navigant 550
L. 6785-1 550
L. 6785-2 551
L. 6785-3 551
L. 6785-4 551
Chapitre VI - La formation aéronautique 551
L. 6786-1 551
TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES 551
Chapitre Ier - L'aéronef 551
L. 6791-1 551
Chapitre II - La circulation aérienne 551
L. 6792-2 552

PREMIÈRE PARTIE - DISPOSITIONS COMMUNES

L. 1000-1

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.

L. 1000-2

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

L. 1000-3

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.

LIVRE Ier - LE DROIT AU TRANSPORT

TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier -Principes

L. 1111-1

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.

L. 1111-2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager 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.

L. 1111-3

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.

L. 1111-4

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.

L. 1111-5

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

L. 1111-6

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

L. 1112-1

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. 1112-2

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 aérodromes mentionnés à l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts et, en fonction de l'importance de leur trafic, par les gestionnaires des gares maritimes.

L. 1112-3

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.

L. 1112-4

Lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible, 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 trois ans 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.

L. 1112-5

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.

L. 1112-6

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

L. 1112-7

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

L. 1112-8

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.

L. 1112-9

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.

L. 1112-10

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

L. 1113-1

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.

TITRE II - LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Chapitre unique

L. 1121-1

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.

L. 1121-2

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.

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

TITRE Ier - LA COORDINATION DES AUTORITÉS PUBLIQUES

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 1211-1

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.

L. 1211-2

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.

L. 1211-3.

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 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.

L. 1211-4

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.

L. 1211-5

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

Chapitre II -Les orientations de l'Etat

Section 1 -Le schéma national des transports

L. 1212-1.

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.

L. 1212-2

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.

L. 1212-3

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

L. 1212-4

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.

L. 1212-5

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.

L. 1212-6

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 des infrastructures et des transports

Section 1 - Dispositions générales

L. 1213-1

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.

L. 1213-2

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.

L. 1213-3

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 - Dispositions propres à certaines parties du territoire

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

L. 1213-4

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.

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

L. 1213-5

Les dispositions propres au schéma régional des infrastructures et des transports de la collectivité territoriale de Corse sont énoncées au troisième alinéa de l'article L. 4424-12 du code général des collectivités territoriales.

Chapitre IV - Les plans de déplacements urbains

Section 1 -Objectifs et portée juridique

Sous-section 1 - Dispositions générales

L. 1214-1

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.

L. 1214-2

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 billetique 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.

L. 1214-3

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.

L. 1214-4

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.

L. 1214-5

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.

L. 1214-6

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.

L. 1214-7

Le plan de déplacements urbains est compatible 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.

L. 1214-8

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

L. 1214-8-1

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

L. 1214-9

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

L. 1214-10

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.

L. 1214-11

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.

L. 1214-12

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

L. 1214-13

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 déplacements urbains

Sous-section 1 -Dispositions générales

L. 1214-14

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 mentionné 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.

L. 1214-15

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.

L. 1214-16

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.

L. 1214-17

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 un délai prévu par voie réglementaire.

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.

L. 1214-18

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

L. 1214-19

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.

L. 1214-20

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.

L. 1214-21

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.

L. 1214-22

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.

L. 1214-23

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.

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

L. 1214-24

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.

L. 1214-25

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.

L. 1214-26

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.

L. 1214-27

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.

L. 1214-28

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

L. 1214-29

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

L. 1214-30

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.

L. 1214-31

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.

L. 1214-32

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.

L. 1214-33

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.

L. 1214-34

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.

L. 1214-35

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.

L. 1214-36

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

L. 1214-37

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 SERVICESDE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES

Chapitre Ier - Principes généraux

Section 1 - Les autorités organisatrices

L. 1221-1

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.

L. 1221-2

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

L. 1221-3

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.

L. 1221-4

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.

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

L. 1221-5

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.

L. 1221-6

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.

L. 1221-7

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.

L. 1221-8

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.

L. 1221-9

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.

L. 1221-10

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

L. 1221-11

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

L. 1221-12

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.

L. 1221-13

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

L. 1222-1

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 publicen cas de perturbation prévisible du trafic

L. 1222-2

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.

L. 1222-3

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.

L. 1222-4

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.

L. 1222-5

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.

L. 1222-6

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.

L. 1222-7

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

L. 1222-8

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.

L. 1222-9

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

L. 1222-10

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.

L. 1222-11

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.

L. 1222-12

L'usager qui n'a pu utiliser le moyen de transports pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transports 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 transports 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 transports dont il est le possesseur.

Lorsque des pénalités pour non-réalisation du plan de transports 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 GÉNÉRALE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC URBAINS

Chapitre unique -Principes

Section 1 - Les autorités organisatrices

L. 1231-1

Les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transports sont, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, les autorités compétentes pour organiser les services réguliers de transport public urbain de personnes. Elles peuvent, en outre, organiser des services de transports à la demande.

L. 1231-2

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

L. 1231-3

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

L. 1231-4

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.

L. 1231-5

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.

L. 1231-5-1

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.

L. 1231-6

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

L. 1231-7

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.

L. 1231-8

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.

L. 1231-9

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 transports

L. 1231-10

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.

L. 1231-11

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.

L. 1231-12

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

L. 1231-13

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.

TITRE IV -L'ORGANISATION PROPRE À CERTAINES PARTIES DU TERRITOIRE

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

Section 1 - Le principe d'une autorité organisatrice unique

L. 1241-1

Le Syndicat des transports 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 à l'article L. 1231-8.

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

L. 1241-2

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 et à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ;

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 transport 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.

L. 1241-3

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.

L. 1241-4

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.

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 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

L. 1241-5

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.

L. 1241-6

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.

L. 1241-7

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

L. 1241-8

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.

L. 1241-9

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.

L. 1241-10

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.

L. 1241-11

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.

L. 1241-12

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.

L. 1241-13

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.

L. 1241-14

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 en commun 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 ;

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.

L. 1241-15

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.

L. 1241-16

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.

L. 1241-17

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.

L. 1241-18

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.

L. 1241-19

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.

L. 1241-20

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

L. 1242-1

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 PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS

Chapitre Ier -Transports de personnes

Section 1 -Transport sanitaire

L. 1251-1

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

L. 1251-2

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

L. 1252-1

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

L. 1252-2

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 46 de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire.

L. 1252-3

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

L. 1252-4

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

L. 1252-5

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.

L. 1252-6

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.

L. 1252-7

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.

L. 1252-8

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

L. 1252-9

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.

L. 1252-10

Les règles relatives au transport des substances radioactives sont fixées par les dispositions du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire.

L. 1252-11

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

L. 1252-12

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

L. 1253-1

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

L. 1253-2

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.

Section 3 -Transport de fonds

L. 1253-3

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.

LIVRE III -RÉGLEMENTATION SOCIALE DU TRANSPORT

TITRE Ier -PRINCIPES

Chapitre unique

L. 1311-1

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.

L. 1311-2

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.

L. 1311-3

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'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

L. 1311-4

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 PARTICULIÈRES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT ET AUX ENTREPRISES D'ARMEMENT MARITIME

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

Section 1 -Champ d'application

L. 1321-1

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

L. 1321-2

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.

L. 1321-3

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, dans la limite de quatre mois ;

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

Section 3 -Repos quotidien

L. 1321-4

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

L. 1321-5

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

L. 1321-6

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

Toutefois, elles ne s'appliquent pas au personnel roulant des entreprises de transport routier, à l'exception des entreprises de transport sanitaire.

L. 1321-7

Pour l'application des dispositions de l'article L. 3122-31 du code du travail, 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.

L. 1321-8

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 3122-34 du code du travail, 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.

Section 6 -Pauses du personnel roulant ou navigant

L. 1321-9

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.

L. 1321-10

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

L. 1322-1

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.

Chapitre III - Aptitude à la conduite

L. 1323-1

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.

L. 1323-2

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.

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

Section 1 - Champ d'application

L. 1324-1

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

L. 1324-2

Dans les entreprises de transport entrant dans la 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.

L. 1324-3

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.

L. 1324-4

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.

L. 1324-5

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.

L. 1324-6

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

L. 1324-7

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.

L. 1324-8

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.

L. 1324-9

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.

L. 1324-10

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.

L. 1324-11

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 SALARIÉS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ÉTABLIES HORS DE France

Chapitre unique

L. 1331-1

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.

LIVRE IV LES CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS DE TRANSPORT

TITRE Ier CHAMP D'APPLICATION

Chapitre unique

L. 1411-1

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'ACCÈS AUX PROFESSIONS DU TRANSPORT PUBLIC

Chapitre Ier -Le transport public de personnes

L. 1421-1

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.

L. 1421-2

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.

L. 1421-3

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

L. 1421-4

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

L. 1421-5

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

L. 1422-1

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.

L. 1422-2

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.

L. 1422-3

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.

L. 1422-4

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

L. 1422-5

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.

L. 1422-6

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 II - L'EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT

Chapitre Ier - Principes

L. 1431-1

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.

L. 1431-2

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.

Chapitre II -Les contrats de transport de marchandises

Section 1 - Obligations générales

L. 1432-1

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.

L. 1432-2

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.

L. 1432-3

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.

L. 1432-4

A défaut de convention écrite et sans préjudice de dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, celles fixées par les contrats-types prévus à la

section 3.

L. 1432-5

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.

L. 1432-6

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

L. 1432-7

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.

L. 1432-8

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

L. 1432-9

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.

L. 1432-10

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.

L. 1432-11

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

L. 1432-12

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

L. 1432-13

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

L. 1432-14

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 ABANDONNÉS

Chapitre unique

L. 1441-1

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.

L. 1441-2

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.

L. 1441-3

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.

L. 1441-4

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 PÉNALES

Chapitre Ier - Constatation des infractions

L. 1451-1

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 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.

Chapitre II - Sanctions applicables aux commissionnaires de transport

Section 1 - Sanctions administratives

L. 1452-1

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.

Section 2 -Sanctions pénales

L. 1452-2

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.

L. 1452-3

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.

L. 1452-4

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.

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 - L'élaboration des projets

L. 1511-1

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.

L. 1511-2

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes mesurant 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.

L. 1511-3

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.

L. 1511-4

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.

L. 1511-5

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

L. 1511-6

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.

L. 1511-7

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 infrastuctures de transport

Section 1 -Dispositions générales

L. 1512-1

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

L. 1512-2

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.

L. 1512-3

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.

L. 1512-4

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

L. 1512-5

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

L. 1512-6

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.

L. 1512-7

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.

L. 1512-8

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 assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration.

L. 1512-9

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.

L. 1512-10

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.

L. 1512-11

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.

L. 1512-12

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.

L. 1512-13

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.

L. 1512-14

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

L. 1512-15

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.

L. 1512-16

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.

L. 1512-17

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

L. 1512-18

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

TITRE II - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES INFRASTRUCTURES

Chapitre unique

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

L. 1521-1

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.

L. 1521-2

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

L. 1521-3

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.

LIVRE VI - SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

TITRE Ier - DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTÈMES ET INFRASTUCTURES DE TRANSPORT

Chapitre Ier - Les compétences de l'Etat

L. 1611-1

L'autorité compétente de l'Etat définit les règles 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

L. 1612-1

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.

L. 1612-2

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.

L. 1612-3

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.

L. 1612-4

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.

L. 1612-5

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.

L. 1612-6

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

L. 1613-1

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.

L. 1613-2

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.

L. 1613-3

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

L. 1613-4

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.

L. 1613-5

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

L. 1614-1

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.

L. 1614-2

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

L. 1614-3

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 À L'ENQUÊTE TECHNIQUE APRÈS UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT

Chapitre Ier -Les conditions de l'enquête technique

Section 1 - Définitions

L. 1621-1

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 produit, 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

L. 1621-2

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.

Il en va de même pour tout accident ou incident d'aviation civile. Toutefois, tout accident ou incident grave d'aviation civile au sens des dispositions de l'article L. 6222-3 fait l'objet d'une enquête technique dans les conditions fixées aux articles L. 6222-1 et suivants.

L. 1621-3

L'enquête technique prévue à l'article L. 1621-2 a 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, elle consiste 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.

L. 1621-4

Un rapport d'enquête technique est établi par l'organisme permanent mentionné à l'article L. 1621-6 qui le rend public, au terme de l'enquête technique, sous une forme appropriée. Ce rapport n'indique pas le nom 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 techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation.

L. 1621-5

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

L. 1621-6

L'enquête technique mentionnée à l'article L. 1621-2 est effectuée par un organisme permanent spécialisé ou sous son 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 techniques les membres de l'organisme permanent. Toutefois des enquêteurs de première information appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent, les opérations d'enquête prévues au présent titre. La commission d'enquête instituée, le cas échéant, par le ministre chargé des transports pour un accident d'aviation civile déterminé, assiste l'organisme permanent.

L. 1621-7

Dans le cadre de l'enquête technique, 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.

L. 1621-8

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques 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.

L. 1621-9

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.

L. 1621-10

Les enquêteurs techniques 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.

L. 1621-11

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.

L. 1621-12

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.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques 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.

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.

L. 1621-13

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.

L. 1621-14

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 présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 1621-15

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

L. 1621-16

Les personnels de l'organisme permanent, 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.

L. 1621-17

I. – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, 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 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 et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

L. 1621-18

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.

L. 1621-19

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

L. 1621-20

En cours d'enquête technique, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

Chapitre II - Sanctions relatives à l'enquête technique

L. 1622-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques 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.

L. 1622-2

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 À LA SÉCURITÉ OU À LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS

Chapitre Ier - Lutte contre le terrorisme

L. 1631-1

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.

L. 1631-2

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.

L. 1631-3

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

L. 1632-1

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.

L. 1632-2

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

L. 1632-3

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.

LIVRE VII - AUTRES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE Ier - GARANTIES APPLICABLES AUX VISITES EFFECTUÉES DANS LE CADRE DE MISSIONS DE POLICE ADMINISTRATIVE

Chapitre unique

L. 1711-1

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.

L. 1711-2

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

L. 1711-3

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.

L. 1711-4

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.

L. 1711-5

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.

L. 1711-6

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.

L. 1711-7

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.

L. 1711-8

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.

L. 1711-9

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.

L. 1711-10

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.

L. 1711-11

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 - RÉGIME COMMUN DES TRANSACTIONS

Chapitre unique

L. 1721-1

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.

L. 1721-2

Les amendes pénales correspondant aux contraventions des quatre premières classes 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.

L. 1721-3

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.

L. 1721-4

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.

L. 1721-5

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.

L. 1721-6

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 CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES

Chapitre unique

L. 1731-1

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.

L. 1731-2

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.

LIVRE VIII -DISPOSITIONS PROPRES À L'OUTRE-MER

TITRE PRÉLIMINAIRE - DISPOSITIONS COMMUNES AUX COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER

Chapitre Ier Principes généraux d'application

L. 1801-1

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.

L. 1801-2

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

L. 1802-1

Pour leur application dans les départements d'outre-mer, les dispositions du présent code sont ainsi adaptées :

1° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions dévolues au préfet maritime ;

2° Le directeur départemental des territoires et de la mer de la Guadeloupe exerce également ses attributions à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.

Section 2 - Dispositions relatives à Mayotte

L. 1802-2

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 à la

collectivité départementale de Mayotte ;

5° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

6° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

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

L. 1802-3

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions dévolues au préfet maritime ;

5° Le directeur départemental des territoires et de la mer de la Guadeloupe exerce également ses attributions à Saint-Barthélemy ;

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

L. 1802-4

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions dévolues au préfet maritime ;

5° Le directeur départemental des territoires et de la mer de la Guadeloupe exerce également ses attributions à Saint-Martin ;

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

L. 1802-5

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

7° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

8° Le chef du service d'aviation civile exerce les attributions du directeur de région aéronautique ;

9° Le directeur de l'équipement exerce les attributions de l'ingénieur en chef du service des bases aériennes ;

10° 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 ;

11° 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

L. 1802-6

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

3° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

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.

Section 7 - Dispositions relatives à la Polynésie française

L. 1802-7

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

3° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

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.

Section 8 - Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna

L. 1802-8

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

3° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

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.

Section 9 - Dispositions relatives aux Terres australes et antarctiques françaises

L. 1802-9

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° Le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer exerce les attributions du préfet maritime ;

3° Le chef du service des affaires maritimes exerce les attributions du directeur départemental des territoires et de la mer ;

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

L. 1803-1

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.

L. 1803-2

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.

L. 1803-3

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.

L. 1803-4

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.

L. 1803-5

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.

L. 1803-6

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.

L. 1803-7

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.

L. 1803-8

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.

L. 1803-9

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 - DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Chapitre unique

L. 1811-1

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.

L. 1811-2

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, L. 3112-1 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.

L. 1811-3

En Guadeloupe, 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 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.

L. 1811-4

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.

L. 1811-5

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

L. 1811-6

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.

L. 1811-7

Les dispositions relatives au schéma régional des infrastructures et des transports des régions d'outre-mer sont fixées par l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

L. 1811-8

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

L. 1821-1

Les chapitres II et 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.

L. 1821-2

Pour son application à Mayotte, le chapitre III du titre Ier du livre II est ainsi rédigé :

« Chapitre III Coordination des transports »

« Art. L. 1213-1. - Le volet consacré aux transports du plan d'aménagement et de développement durable mentionné à l'article LO 6161-42 du code général des collectivités territoriales tient lieu, à Mayotte, de schéma régional des infrastructures et des transports. »

L. 1821-3

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. »

L. 1821-4

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

L. 1821-5

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. »

L. 1821-6

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

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

L. 1821-7

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.

L. 1821-8

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-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

L. 1831-1

Les dispositions de la section 2 du chapitre II et 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.

L. 1831-2

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.

TITRE IV - SAINT-MARTIN

Chapitre unique

L. 1841-1

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.

L. 1841-2

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

L. 1851-1

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

L. 1851-2

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.

L. 1851-3

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

TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre Ier - Les contrats de transport de marchandises

L. 1861-1

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

L. 1862-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI sont applicables en Nouvelle-Calédonie 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.

L. 1862-2

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, le chapitre Ier du titre II du livre VI est ainsi modifié :

1° A l'article 1621-1, les 1° et 2° sont supprimés ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 1621-2, les mots : « tout accident ou incident de transport terrestre » sont supprimés ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 1621-3, les mots : « de transport terrestre ou » sont supprimés.

L. 1862-3

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

L. 1863-1

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

L. 1864-1

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 -POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre Ier - Enquête technique après un accident ou un incident de transport

L. 1871-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI sont applicables en Polynésie française 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.

L. 1871-2

Pour son application en Polynésie française, le chapitre Ier du titre II du livre VI est ainsi modifié :

1° A l'article 1621-1, les 1° et 2° sont supprimés ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 1621-2, les mots : « tout accident ou incident de transport terrestre » sont supprimés ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 1621-3, les mots : « de transport terrestre ou » sont supprimés.

L. 1871-3

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

L. 1872-1

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

L. 1873-1

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

L. 1881-1

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

L. 1882-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI ainsi que les articles L. 1632-2 et L. 1632-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

L. 1882-2

Pour son application à Wallis-et-Futuna, le chapitre Ier du titre II du livre VI est ainsi modifié :

1° A l'article 1621-1, les 1° et 2° sont supprimés ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 1621-2, les mots : « tout accident ou incident de transport terrestre » sont supprimés ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 1621-3, les mots : « de transport terrestre ou » sont supprimés.

Chapitre III - Lutte contre le terrorisme

L. 1883-1

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.

L. 1883-2

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

L. 1884-1

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

L. 1891-1

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

L. 1892-1

Les chapitres Ier et II du titre II du livre VI sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L. 1892-2

Pour son application dans les Terres australes et antarctiques françaises, le chapitre Ier du titre II du livre VI est ainsi modifié :

1° A l'article 1621-1, les 1° et 2° sont supprimés ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 1621-2, les mots : « tout accident ou incident de transport terrestre » sont supprimés ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 1621-3, les mots : « de transport terrestre ou » sont supprimés.

L. 1892-3

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

L. 1893-1

L'article L. 1631-2 est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises.

DEUXIÈME PARTIE - TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE

L. 2000-1

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.

LIVRE Ier - SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

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

L. 2111-1

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.

L. 2111-2

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.

L. 2111-3

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

L. 2111-4

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

L. 2111-5

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

L. 2111-6

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.

L. 2111-7

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.

L. 2111-8

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

L. 2111-9

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.

L. 2111-10

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.

L. 2111-11

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 du trafic et 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.

L. 2111-12

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.

L. 2111-13

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.

L. 2111-14

Réseau ferré de France a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Sous-section 2 -Organisation

L. 2111-15

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.

L. 2111-16

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

L. 2111-17

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.

L. 2111-18

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.

L. 2111-19

Les règles de gestion financière et comptable applicables à Réseau ferré de France sont fixées par voie réglementaire.

Sous-section 4 -Gestion domaniale

L. 2111-20

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.

L. 2111-21

Les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.

L. 2111-22

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

L. 2111-23

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

L. 2111-24

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.

L. 2111-25

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

L. 2112-1

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

L. 2112-2

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

L. 2112-3

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

L. 2112-4

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

L. 2112-5

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

L. 2121-1

L'Etat veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national.

L. 2121-2

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

L. 2121-3

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.

L. 2121-4

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.

L. 2121-5

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.

L. 2121-6

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.

L. 2121-7

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.

L. 2121-8

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

L. 2121-9

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

L. 2121-10

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.

L. 2121-11

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

L. 2121-12

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

L. 2122-1

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.

L. 2122-2

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.

L. 2122-3

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

L. 2122-4

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.

L. 2122-5

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.

L. 2122-6

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.

L. 2122-7

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.

L. 2122-8

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

L. 2122-9

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.

L. 2122-10

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.

L. 2122-11

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.

L. 2122-12

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.

L. 2122-13

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

L. 2123-1

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.

L. 2123-2

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.

L. 2123-3

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

L. 2123-4

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.

L. 2123-5

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.

L. 2123-6

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.

L. 2123-7

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.

L. 2123-8

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.

L. 2123-9

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.

L. 2123-10

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.

L. 2123-11

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 -AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Chapitre Ier -Objet et missions

L. 2131-1

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.

L. 2131-2

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.

L. 2131-3

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.

L. 2131-4

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.

L. 2131-5

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.

L. 2131-6

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.

L. 2131-7

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

L. 2132-1

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.

L. 2132-2

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.

L. 2132-3

Les propositions, avis et décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont motivés.

Section 1 -Président

L. 2132-4

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et les six autres membres sont nommés par décret.

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.

Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans.

A l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

L. 2132-5

Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

L. 2132-6

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

L. 2132-7

Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

La durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental est fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres est fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.

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.

L. 2132-8

Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport 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 ou 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.

Section 3 -Délibérations

L. 2132-9

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

L. 2132-10

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.

L. 2132-11

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

L. 2132-12

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.

L. 2132-13

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.

Chapitre III -Contrôle de l'accès au réseau

L. 2133-1

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.

L. 2133-2

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.

L. 2133-3

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.

L. 2133-4

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.

L. 2133-5

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.

L. 2133-6

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.

L. 2133-7

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.

L. 2133-8

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.

L. 2133-9

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

L. 2134-1

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.

L. 2134-2

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.

L. 2134-3

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

L. 2135-1

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.

L. 2135-2

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.

L. 2135-3

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.

L. 2135-4

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.

L. 2135-5

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.

L. 2135-6

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 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

L. 2135-7

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°.

L. 2135-8

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

L. 2135-9

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.

L. 2135-10

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.

L. 2135-11

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.

L. 2135-12

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

L. 2135-13

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.

L. 2135-14

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.

L. 2135-15

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.

L. 2135-16

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.

L. 2135-17

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

L. 2136-1

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent titre.

TITRE IV - ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

Chapitre Ier -Société nationale des chemins de fer français

Section 1 -Objet et missions

L. 2141-1

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.

L. 2141-2

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.

L. 2141-3

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.

L. 2141-4

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.

L. 2141-5

La Société nationale des chemins de fer français a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.

Section 2 -Organisation administrative

L. 2141-6

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.

L. 2141-7

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.

L. 2141-8

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.

L. 2141-9

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

L. 2141-10

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.

L. 2141-11

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. 2141-12

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

L. 2141-13

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.

L. 2141-14

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.

L. 2141-15

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.

L. 2141-16

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.

L. 2141-17

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

L. 2141-18

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

L. 2141-19

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

L. 2142-1

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.

L. 2142-2

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.

L. 2142-3

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.

L. 2142-4

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.

L. 2142-5

En dehors de la région d'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

L. 2142-6

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

L. 2142-7

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

L. 2142-8

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

L. 2142-9

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.

L. 2142-10

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.

L. 2142-11

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.

L. 2142-12

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.

L. 2142-13

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 salaire ou honoraire, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

L. 2142-14

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

L. 2142-15

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre IV - Dispositions communes

L. 2144-1

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.

L. 2144-2

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

L. 2151-1

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.

L. 2151-2

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.

LIVRE II - INTEROPÉRABILITÉ, SÉCURITÉ, SÛRETÉ -DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDÉS

TITRE Ier - INTEROPÉRABILITÉ

Chapitre Ier - Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et de sécurité

Section 1 - Dispositions générales

L. 2211-1

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

L. 2211-2

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.

L. 2211-3

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.

L. 2211-4

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

L. 2211-5

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

L. 2211-6

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III - Organismes habilités

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE II - SÉCURITÉ

Chapitre Ier - Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables

Section 1 - Etablissement public de sécurité ferroviaire

L. 2221-1

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.

L. 2221-2

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.

L. 2221-3

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

L. 2221-4

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.

L. 2221-5

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.

L. 2221-6

Les ressources de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sont constituées par :

1° 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.

L. 2221-7

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

L. 2221-8

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.

L. 2221-9

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 €.

L. 2221-10

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE III - PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Chapitre Ier - Mesures relatives à la conservation

L. 2231-1

La consistance du domaine public ferroviaire est définie à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques.

L. 2231-2

Tout dépôt de terre et autres objets quelconques, ainsi que le pacage des bestiaux, est interdit sur l'étendue du domaine public ferroviaire.

L. 2231-3

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.

L. 2231-4

Les riverains des voies ferrées peuvent être contraints de respecter les règles de gestion forestière prévues par l'article L. 322-8 du code forestier.

L. 2231-5

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.

L. 2231-6

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.

L. 2231-7

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.

L. 2231-8

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.

L. 2231-9

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

Chapitre II -Contraventions de grande voirie

L. 2232-1

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.

L. 2232-2

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 GUIDÉ

L. 2240-1

Le présent titre s'applique à tous les transports publics ferroviaires ou guidés.

Chapitre Ier Recherche, constatation et poursuite des infractions

L. 2241-1

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.

L. 2241-2

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.

L. 2241-3

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.

L. 2241-4

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.

L. 2241-5

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.

L. 2241-6

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.

L. 2241-7

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

L. 2241-8

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

L. 2242-1

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.

L. 2242-2

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.

L. 2242-3

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.

L. 2242-4

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.

L. 2242-5

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.

L. 2242-6

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.

L. 2242-7

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.

L. 2242-8

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 SÉCURITÉ DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET DE LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 2251-1

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.

L. 2251-2

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.

L. 2251-3

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.

L. 2251-4

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.

L. 2251-5

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

L. 2252-1

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.

LIVRE III -DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

L. 2300-1

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 -DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Chapitre unique

L. 2311-1

Les dispositions des articles L. 2112-1 et L. 2121-10 ne sont pas applicables aux départements d'outre-mer.

L. 2311-2

Les dispositions de l'article L. 2231-4 ne sont pas applicables en Guyane.

L. 2311-3

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

L. 2321-1

Les articles L. 2151-1 et L. 2151-2 ne sont pas applicables à Mayotte.

L. 2321-2

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-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

L. 2331-1

Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

L. 2331-2

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

L. 2341-1

Les dispositions des articles L. 2112-1, L. 2121-10 et L. 2121-11 ne sont pas applicables à Saint-Martin.

L. 2341-2

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

L. 2351-1

Les articles L. 2151-1 et L. 2151-2 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TITRE VI -NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TROISIÈME 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

L. 3111-1

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.

L. 3111-2

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.

L. 3111-3

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

L. 3111-4

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.

L. 3111-5

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.

L. 3111-6

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

L. 3111-7

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.

L. 3111-8

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.

L. 3111-9

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.

L. 3111-10

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

L. 3111-11

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

L. 3111-12

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.

L. 3111-13

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

L. 3111-14

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 mois 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.

L. 3111-15

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.

L. 3111-16

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

L. 3112-1

Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sont soumis à autorisation délivrée par l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 3112-2

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.

Chapitre III - Accès à la profession de transporteur public routier de personnes

L. 3113-1

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.3113-2

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.

L.3113-3

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

L. 3114-1

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

L. 3114-2

L'autorisation de services occasionnels mentionnée à l'article L. 3112-1 peut faire l'objet d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, dans les conditions prévues par l'article L. 3452-1 et suivant les modalités fixées par les articles L. 3452-4 et L. 3452-5.

Section 3 -Sanctions pénales

L. 3114-3

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.

TITRE II -LES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS

Chapitre Ier - Les taxis

Section 1 - Définition

L. 3121-1

Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux 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.

Section 2 - Profession d'exploitant de taxi

L. 3121-2

Le titulaire de l'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative qui a délivré celle-ci.

Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de cinq ans à compter de sa date de délivrance.

Toutefois, cette durée est de quinze ans dans les cas suivants :

1° Pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement au 21 janvier 1995 ;

2° Pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement au 21 janvier 1995 et qui, en vertu des textes antérieurs, ne disposaient pas de la faculté de présenter à titre onéreux un successeur.

Dans ces deux cas, une fois la première mutation intervenue, la faculté de présenter à titre onéreux un successeur est constituée dans les conditions de droit commun, après une exploitation effective et continue de cinq ans.

L. 3121-3

En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, et nonobstant les dispositions de l'article L. 3121-2, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.

Sous réserve des dispositions des titres II, III et IV du livre VI du code de commerce, la même faculté est reconnue, pendant la période de sauvegarde ou en cas de redressement judiciaire, selon le cas, à l'entreprise débitrice ou à l'administrateur judiciaire ou, en cas de liquidation judiciaire, au mandataire liquidateur.

En cas d'inaptitude définitive, constatée selon les modalités fixées par voie réglementaire, entraînant l'annulation du permis de conduire les véhicules de toutes les catégories, les titulaires d'autorisations de stationnement acquises à titre onéreux peuvent présenter un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue.

Les bénéficiaires de cette faculté ne peuvent conduire un taxi, solliciter ou exploiter une ou plusieurs autorisations de stationnement qu'à l'issue d'une durée de cinq ans à compter de la date de présentation du successeur.

En cas de décès du titulaire d'une autorisation de stationnement, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à compter du décès.

L. 3121-4

Les transactions prévues par les articles L. 3121-2 et L. 3121-3 sont répertoriées, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative qui a délivré 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.

L. 3121-5

La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.

Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques.

L. 3121-6

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.

L. 3121-7

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.

L. 3121-8

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

L. 3121-9

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.

L. 3121-10

L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.

Section 4 -Exécution du service

L. 3121-11

En attente de clientèle, les taxis sont tenus de stationner dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement. Ils peuvent également stationner dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable dont les conducteurs doivent apporter la preuve en cas de contrôle.

L. 3121-12

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

Chapitre II - Les voitures de petite remise

L. 3122-1

Les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, mis, à titre onéreux, avec un conducteur, à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages.

Les dispositions applicables aux voitures de tourisme avec chauffeur sont fixées par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.

L. 3122-2

L'exploitation de voitures de petite remise est soumise à autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Cette autorisation ne peut être accordée qu'après avis conforme de l'autorité investie du pouvoir de police municipale dans les communes dans lesquelles une ou plusieurs autorisations d'exploitation de taxi ont été délivrées et sont effectivement utilisées. Toute autorisation est incessible.

L. 3122-3

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.

L. 3122-4

Les conditions d'application du présent chapitre sont précisées par voie réglementaire.

Chapitre III - Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

L. 3123-1

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, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés.

L. 3123-2

Les véhicules affectés à l'activité mentionnée à l'article L. 3123-1 ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.

Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aérogares, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.

L. 3123-3

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

L. 3124-1

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 qui l'a délivrée peut donner un avertissement au titulaire de cette autorisation de stationnement ou procéder à son retrait temporaire ou définitif.

L. 3124-2

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.

L. 3124-3

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

Sous-section 2 - Sanctions pénales

L. 3124-4

I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.

II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par le présent article encourent 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 ;

4° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs dépendances, sans y avoir été préalablement autorisée par l'autorité de police compétente.

L. 3124-5

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 encourent, 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 petite remise

Sous-section 1 - Sanctions administratives

L. 3124-6

En cas de non-respect des dispositions de l'article L. 3122-3, l'autorité administrative peut suspendre l'autorisation d'exploiter une voiture de petite remise pour une durée qui ne peut excéder six mois.

Elle peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de toute voiture de petite remise irrégulièrement exploitée jusqu'à décision de la juridiction saisie.

L. 3124-7

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

Sous-section 2 - Sanctions pénales

L. 3124-8

Est puni de 4 500 € d'amende le fait d'exploiter une voiture de petite remise sans autorisation ou malgré la suspension de cette autorisation.

En cas de récidive, le tribunal peut en outre ordonner la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Section 3 - Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues

L. 3124-9

I. – Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3123-2 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.

II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent 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 ;

4° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs dépendances, sans y avoir été préalablement autorisé par les autorités de

police territorialement compétentes.

L. 3124-10

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. 3124-9 encourent, 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.

TITRE III - LE TRANSPORT PRIVÉ ROUTIER DE PERSONNES

Chapitre unique

L. 3131-1

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.

LIVRE II -LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TITRE Ier - LA PROFESSION

Chapitre Ier - Accès aux professions du transport public routier de marchandises

L. 3211-1

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.3211-2

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.

L.3211-3

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE II - LES CONTRATS

Chapitre Ier -Dispositions communes

Section 1 - Dispositions générales applicables aux contrats

L. 3221-1.

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.

L. 3221-2

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 ;

5° Des charges acquittées au titre des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes pour l'usage des voies du réseau routier taxable par les véhicules de transport de marchandises.

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

L. 3221-3

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.

L. 3221-4

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

L. 3222-1

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.

L. 3222-2

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 du 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.

L. 3222-3

Le prix du transport est majoré de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes.

L. 3222-4

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.

L. 3222-5

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.

L. 3222-6

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.

L. 3222-7

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.

L. 3222-8

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.

L. 3222-9

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

L. 3223-1

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.

L. 3223-2

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.

L. 3223-3

Les articles L. 3222-1 à L. 3222-3 sont applicables aux contrats de location de véhicules avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.

Chapitre IV - La sous-traitance

L. 3224-1

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 PARTICULIÈRES À CERTAINS TRANSPORTS

Le présent titre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE IV -SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET SANCTIONS PÉNALES

Chapitre Ier - Recherche, constatation et poursuite des infractions

L. 3241-1

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.

L. 3241-2

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.

L. 3241-3

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.

L. 3241-4

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.

L. 3241-5

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 pénales

Section 1 - Sanctions administratives

L. 3242-1

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

L. 3242-2

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.

L. 3242-3

Est punie d'une amende de 15 000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application de l'article L. 3222-1, L. 3222-2 et du premier alinéa de l'article L. 3222-3.

L. 3242-4

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.

L. 3242-5

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.

LIVRE III - RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL SPÉCIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER

TITRE UNIQUE

Chapitre Ier -Obligations générales

L. 3311-1

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 du personnel roulant des entreprises de transport public routier

L. 3312-1

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. 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.

L. 3312-2

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, bénéficie d'une pause d'au moins trente minutes lorsque le temps total de son travail quotidien est supérieur à six heures, le temps de pause étant porté à au moins quarante-cinq minutes lorsque le temps total de son travail quotidien 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.

L. 3312-3

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.

Chapitre III -Temps de conduite et de repos des conducteurs

L. 3313-1

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.

L. 3313-2

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.

Chapitre IV - Formation professionnelle des conducteurs

L. 3314-1

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.

L. 3314-2

Sont soumis à l'obligation de formation professionnelle les conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et des véhicules de transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle 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.

L. 3314-3

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

L. 3315-1

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.

L. 3315-2

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.

L. 3315-3

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

L. 3315-4

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.

L. 3315-5

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.

L. 3315-6

Est passible des peines prévues par le présent chapitre et des peines sanctionnant les obligations mentionnées 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 code du travail ou commis les faits sanctionnés par les articles, L. 3315-2, L. 3315-4 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.

LIVRE IV -DISPOSITIONS COMMUNES À L'EXERCICE DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER

TITRE Ier - EXERCICE DE L'ACTIVITÉ

Chapitre unique

L. 3411-1

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 (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ou le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 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

L. 3421-1

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° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 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.

L. 3421-2

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

L. 3421-3

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 et titulaire d'une licence communautaire, 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.

L. 3421-4

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.

L. 3421-5

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.

L. 3421-6

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

L. 3421-7

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

L. 3421-8

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° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 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, continuelle 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, continuelle ou régulière.

Dans ces situations, le transporteur est assujetti aux dispositions des articles L. 3113-1 et L. 3211-1.

L. 3421-9

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.

L. 3421-10

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 - DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS

Chapitre unique

L. 3431-1

La gestion et la délivrance des documents relatifs au contrôle du cabotage et des autorisations de transport routier pour la réalisation de liaisons internationales 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 SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES DE TRANSPORT

Chapitre unique

Section 1 - Les sociétés coopératives de transport routier

L. 3441-1

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 ouvrières de production.

Section 2 - Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier

L. 3441-2

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.

L. 3441-3

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.

L. 3441-4

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.

L. 3441-5

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

L. 3441-6

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 PÉNALES

Chapitre Ier - Recherche et constatation des infractions

L. 3451-1

Les infractions au présent livre sont recherchées et constatées dans les conditions fixées par l'article L. 1451-1.

L. 3451-2

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

L. 3452-1

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.

L. 3452-2

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.

L. 3452-3

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.

L. 3452-4

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.

L. 3452-5

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.

L.3452-5-1

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.

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

L. 3452-6

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 (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, 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° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 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.

L. 3452-7

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.

L. 3452-8

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.

L. 3452-9

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.

L. 3452-10

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.

LIVRE V - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

L. 3500-1

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 - DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Chapitre unique

L. 3511-1

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.

L. 3511-2

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

L. 3521-1

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 ».

L. 3521-2

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.

L. 3521-3

Les chapitres Ier, II, III et IV du titre unique du livre III de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

L. 3521-4

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.

L. 3521-5

Le titre II du livre IV de la présente partie n'est pas applicable à Mayotte.

TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

L. 3531-1

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. 3315-6, L. 3441-1 à L. 3441-6, L. 3451-1, L. 3452-2 à L. 3452-6.

L. 3531-2

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

L. 3541-1

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.

L. 3541-2

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

L. 3551-1

Le deuxième alinéa de l'article L. 3122-1 ne s'applique pas à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L. 3551-2

Le deuxième alinéa de l'article L. 3312-2 ne s'applique pas à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L. 3551-3

L'article L. 3313-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L. 3551-4

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.

L. 3551-5

Le titre II du livre IV de la présente partie n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TITRE VI - NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre unique

L. 3561-1

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 - POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre unique -

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VIII -WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE IX - TERRES AUSTRALES - ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

QUATRIÈME PARTIE - NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL

L. 4000-1

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.

L. 4000-2

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.

L. 4000-3

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.

LIVRE Ier -LE BATEAU

TITRE Ier - IDENTIFICATION DU BATEAU

L. 4110-1

Les dispositions des chapitres Ier et III du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier Immatriculation

L. 4111-1

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.

L. 4111-2

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.

L. 4111-3

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.

L. 4111-4

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.

L. 4111-5

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.

L. 4111-6

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.

L. 4111-7

En cas de modification des informations inscrites sur le registre d'immatriculation, de perte, de déchirage ou d'inaptitude 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.

L. 4111-8

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

Chapitre II - Jaugeage

L. 4112-1

Le jaugeage a pour objet de déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement.

L. 4112-2

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.

L. 4112-3

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.

L. 4112-4

Il est procédé à un nouveau jaugeage lorsque le bateau a subi des modifications affectant son port en lourd ou son déplacement.

L. 4112-5

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment les modalités techniques du jaugeage, sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III -Marques d'identification

L. 4113-1

Le bateau immatriculé en France porte des marques extérieures d'identification dans des conditions fixées par voie réglementaire.

TITRE II - RÉGIME DE PROPRIÉTÉ

L. 4120-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier -Droits réels

L. 4121-1

L'aliénation d'un bateau mentionné à l'article L. 4111-1 fait l'objet d'un contrat écrit.

L. 4121-2

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.

L. 4121-3

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.

L. 4121-4

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

L. 4122-1

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.

L. 4122-2

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.

L. 4122-3

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.

L. 4122-4

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.

L. 4122-5

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.

L. 4122-6

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.

L. 4122-7

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt en plus de l'année courante.

L. 4122-8

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.

L. 4122-9

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.

L. 4122-10

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

L. 4122-11

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.

L. 4122-12

Les bateaux sont affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

L. 4122-13

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.

L. 4122-14

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.

L. 4122-15

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.

L. 4122-16

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.

L. 4122-17

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.

L. 4122-18

Les privilèges mentionnés à l'article L. 4122-16 s'établissent sans formalités et suivent le bateau en quelques mains qu'il passe.

L. 4122-19

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.

L. 4122-20

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.

L. 4122-21

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

L. 4122-22

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.

L. 4122-23

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.

L. 4122-24

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.

L. 4122-25

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.

L. 4122-26

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

L. 4123-1

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

L. 4124-1

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- RÉGIME DE RESPONSABILITÉ

L. 4130-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants et aux matériels flottants.

Chapitre Ier - L'abordage entre bateaux

L. 4131-1

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

L. 4132-1

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 PÉNALES

L. 4140-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants.

Chapitre Ier- Constatation des infractions

L. 4141-1

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

L. 4142-1

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.

L. 4142-2

Sont punies de 9 000 € d'amende les infractions à l'interdiction d'immatriculations multiples

prévue par l'article L. 4111-1.

L. 4142-3

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

L. 4143-1

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.

LIVRE II - NAVIGATION INTÉRIEURE

L. 4200-1

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 GÉNÉRALES

L. 4210-1

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

L. 4211-1

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.

Chapitre II -Dispositions relatives au conducteur et à l'équipage

L. 4212-1

Le bateau est placé sous l'autorité d'un conducteur remplissant les conditions prévues au titre III du présent livre.

L. 4212-2

Le bateau dispose de l'équipage nécessaire pour assurer sa sécurité, celle de la navigation et des personnes qui se trouvent à bord.

L. 4212-3

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

TITRE II - TITRES DE NAVIGATION

L. 4220-1

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.

L. 4220-2

Les dispositions du présent titre ne sont pas applicables aux bateaux militaires.

Chapitre unique

L. 4221-1

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.

L. 4221-2

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.

L. 4221-3

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 CAPACITÉ POUR LA CONDUITE DES BATEAUX

L. 4230-1

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

L. 4231-1

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.

L. 4231-2

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 INTÉRIEURE

L. 4240-1

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

L. 4241-1

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.

L. 4241-2

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.

Chapitre II -Navigation des bateaux non motorisés

L. 4242-1

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.

L. 4242-2

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.

L. 4242-3

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

L. 4243-1

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.

TITRE V - DISPOSITIONS RELATIVES À LA NAVIGATION DES BATEAUX EN MER

Chapitre unique - Dispositions générales

L. 4251-1

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 SPÉCIFIQUES À LA NAVIGATION DU RHIN, DE LA MOSELLE ET SUR LE LÉMAN

L. 4260-1

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

L. 4261-1

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.

L. 4261-2

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.

L. 4261-3

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.

L. 4261-4

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

L. 4262-1

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.

L. 4262-2

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.

L. 4262-3

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.

L. 4262-4

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.

L. 4262-5

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

L. 4263-1

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 PÉNALES

L. 4270-1

Les dispositions du présent titre sont également applicables aux engins flottants, aux établissements flottants et aux matériels flottants.

Chapitre Ier - Sanctions administratives

L. 4271-1

Les dispositions de l'article L. 216-1 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.

Chapitre II - Recherche et constatation des infractions

L. 4272-1

Sont chargés de constater les infractions définies par les chapitres III et IV 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.

Chapitre III - Contraventions de grande voirie

L. 4273-1

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

L. 4274-1

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

L. 4274-2

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.

L. 4274-3

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.

L. 4274-4

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.

L. 4274-5

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.

L. 4274-6

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.

L. 4274-7

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.

L. 4274-8

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

L. 4274-9

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.

L. 4274-10

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.

L. 4274-11

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.

L. 4274-12

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.

L. 4274-13

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.

L. 4274-14

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

L. 4274-15

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.

L. 4274-16

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.

L. 4274-17

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.

L. 4274-18

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.

LIVRE III - VOIES NAVIGABLES DE France ET PORTS FLUVIAUX

TITRE Ier - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Chapitre Ier - Objet et missions

L. 4311-1

L'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommé Voies navigables de France est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau.

Pour l'accomplissement de ses missions, il gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, ainsi que son domaine privé.

Il apporte un appui technique aux autorités administratives de l'Etat en charge de la navigation intérieure et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure.

L. 4311-2

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.

L. 4311-3

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.

L. 4311-4

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.

L. 4311-5

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.

L. 4311-6

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.

L. 4311-7

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

L. 4312-1

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.

L. 4312-2

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

L. 4312-3

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.

Section 3 - Dispositions diverses

L. 4312-4

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

L. 4313-1

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

L. 4313-2

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.

Toutefois, 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.

L. 4313-3

Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à Voies navigables de France ont été constatées, le président de Voies navigables de France saisit le tribunal administratif territorialement compétent, 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.

Le président de Voies navigables de France peut déléguer sa signature au directeur général. Le directeur général peut subdéléguer sa signature aux chefs des services déconcentrés de l'Etat qui sont les représentants locaux de l'établissement.

L. 4313-4

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

L. 4314-1

La consistance du domaine confié à Voies navigables de France est définie par voie réglementaire.

Chapitre V - Patrimoine

L. 4315-1

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

L. 4316-1

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.

L. 4316-2

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

L. 4316-3

Dans les conditions prévues par la présente section, Voies navigables de France perçoit à son profit 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.

L. 4316-4

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 rejetables, 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.

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 rejetables

L. 4316-5

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.

L. 4316-6

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.

L. 4316-7

Les modalités d'application des articles L. 4316-3 à L. 4316-5 sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 4316-8

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.

L. 4316-9

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

L. 4316-10

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.

L. 4316-11

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. Ces opérations sont précédées de l'envoi d'un avis portant mention de la date et de l'objet du contrôle.

L. 4316-12

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.

L. 4316-13

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.

L. 4316-14

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

L. 4321-1

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.

L. 4321-2

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.

L. 4321-3

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès-verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables. Ledit procès-verbal est remis au contrevenant.

Chapitre II - Port autonome de Paris

Section 1 - Nature et attributions

L. 4322-1

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.

L. 4322-2

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.

L. 4322-3

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

L. 4322-4

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.

L. 4322-5

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.

L. 4322-6

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.

L. 4322-7

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

L. 4322-8

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

L. 4322-9

Le personnel du port, à l'exception du directeur général et de l'agent comptable, est régi par le code du travail.

L. 4322-10

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

L. 4322-11

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

L. 4322-12

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.

L. 4322-13

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.

L. 4322-14

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. 4322-11, pour les charges et obligations attachées aux mêmes biens et activités.

Section 4 - Contrôle

L. 4322-15

Port autonome de Paris est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Section 5 - Domaine

L. 4322-16

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.

L. 4322-17

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.

L. 4322-18

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.

L. 4322-19

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

L. 4322-20

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.

Chapitre III - Droits de port

L. 4323-1

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.

LIVRE IV - LE TRANSPORT FLUVIAL

TITRE Ier - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre Ier - Schéma de développement du transport fluvial

L. 4411-1

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

L. 4412-1

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.

L. 4412-2

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 concédante sur leur montant ou, le cas échéant, par le conseil de surveillance du port.

L. 4412-3

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

L. 4413-1

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

L. 4421-1

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.

L. 4421-2

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

L. 4422-1

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.

L. 4422-2

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

L. 4430-1

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.

L. 4430-2

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.

L. 4430-3

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

L. 4431-1

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.

L. 4431-2

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.

L. 4431-3

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

L. 4432-1

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.

L. 4432-2

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.

L. 4432-3

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.

L. 4432-4

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.

L. 4432-5

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.

L. 4432-6

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.

L. 4432-7

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

TITRE IV - COURTIERS DE FRET FLUVIAL

Chapitre unique

L. 4441-1

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.

L. 4441-2

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

L. 4451-1

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.

L. 4451-2

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.

L. 4451-3

Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

L. 4451-4

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.

L. 4451-5

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.

L. 4451-6

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

L. 4452-1

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

L. 4453-1

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

L. 4454-1

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.

L. 4454-2

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

L. 4455-1

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 - CONTRÔLE ET DISPOSITIONS PÉNALES

Chapitre Ier - Contrôle

L. 4461-1

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

L. 4462-1

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.

L. 4462-2

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.

L. 4462-3

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

L. 4462-4

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.

L. 4462-5

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 délégataires 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

L. 4462-6

Les infractions prévues aux articles L. 4463-4 et L. 4463-5 sont constatées par les agents mentionnés à l'article L. 4272-1.

L. 4462-7

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

L. 4463-1

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

L. 4463-2

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.

L. 4463-3

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

L. 4463-4

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.

L. 4463-5

Est punie de 7 500 € d'amende la méconnaissance des dispositions de l'article L. 4413-1 relatives au cabotage.

TITRE VII - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT SUR LE RHIN ET LA MOSELLE

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 4471-1

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.

L. 4471-2

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

L. 4472-1

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.

L. 4472-2

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

L. 4472-3

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.

L. 4472-4

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.

L. 4472-5

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.

L. 4472-6

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.

L. 4472-7

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.

L. 4472-8

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

L. 4472-9

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.

LIVRE V - PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

TITRE Ier - RÉGIMES DE TRAVAIL

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 4511-1

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.

L. 4511-2

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

L. 4512-1

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

L. 4513-1

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.

L. 4513-2

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 - SÉCURITÉ SOCIALE ET AIDE SOCIALE

Chapitre Ier -Dispositions générales

L. 4521-1

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

L. 4522-1

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.

LIVRE VI - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

L. 4600-1

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 SPÉCIFIQUES AUX DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Chapitre unique

L. 4611-1

Les dispositions du titre Ier du livre III ne sont pas applicables aux départements d'outre-mer.

L. 4611-2

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.

L. 4611-3

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.

L. 4611-4

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. 3443-3 du code général des collectivités territoriales.

TITRE II - DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À MAYOTTE

Chapitre unique

L. 4621-1

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.

L. 4621-2

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 SPÉCIFIQUES À SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

L. 4631-1

Les dispositions de l'article L. 4242-1 et celles du titre Ier du livre III ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

L. 4631-2

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 SPÉCIFIQUES À SAINT-MARTIN

Chapitre unique

L. 4641-1

Les dispositions du titre Ier du livre III ne sont pas applicables à Saint-Martin.

L. 4641-2

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 SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

Chapitre unique

L. 4651-1

Les dispositions 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.

L. 4651-2

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-CALÉDONIE

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VIII WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE IX - TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Chapitre unique

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

CINQUIÈME PARTIETRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES

L. 5000-1

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.

L. 5000-2

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.

L. 5000-3

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.

L. 5000-4

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

L. 5000-5

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.

L. 5000-6

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

LIVRE Ier - LE NAVIRE

TITRE Ier - STATUT DES NAVIRES

Chapitre Ier - Identification des navires

L. 5111-1

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.

L. 5111-2

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

Chapitre II - Francisation

L. 5112-1

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

Chapitre III - Construction des navires

Section 1 - Règles générales de construction

L. 5113-1

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

L. 5113-2

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.

L. 5113-3

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

L. 5113-4

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

L. 5113-5

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.

L. 5113-6

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 propriété

L. 5114-1

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.

L. 5114-2

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.

L. 5114-3

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.

L. 5114-4

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.

L. 5114-5

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

Section 2 - Hypothèques maritimes

L. 5114-6

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

L. 5114-7

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.

L. 5114-8

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

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

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

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

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

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

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

L. 5114-9

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.

L. 5114-10

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.

L. 5114-11

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.

L. 5114-12

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.

L. 5114-13

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.

L. 5114-14

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.

L. 5114-15

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.

L. 5114-16

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.

L. 5114-17

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.

L. 5114-18

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

L. 5114-19

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

L. 5114-20

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

Sous-section 1 - Dispositions communes

L. 5114-21

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

L. 5114-22

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

L. 5114-23

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

L. 5114-24

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

L. 5114-25

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.

L. 5114-26

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

L. 5114-27

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

L. 5114-28

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.

L. 5114-29

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

Section 5 - Copropriété

L. 5114-30

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.

L. 5114-31

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.

L. 5114-32

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.

L. 5114-33

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.

L. 5114-34

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.

L. 5114-35

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.

L. 5114-36

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.

L. 5114-37

Le capitaine se conforme aux instructions des gérants.

L. 5114-38

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

L. 5114-39

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.

L. 5114-40

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.

L. 5114-41

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.

L. 5114-42

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.

L. 5114-43

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.

L. 5114-44

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.

L. 5114-45

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.

L. 5114-46

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

L. 5114-47

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.

L. 5114-48

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.

L. 5114-49

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.

L. 5114-50

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 - RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ

Chapitre Ier - Régime général de responsabilité

Section 1 - Dispositions générales

L. 5121-1

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

L. 5121-2

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

L. 5121-3

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

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

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

L. 5121-4

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.

L. 5121-5

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 2000.

Section 3 - Mise en œuvre de la limitation de responsabilité

L. 5121-6

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.

L. 5121-7

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.

L. 5121-8

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.

L. 5121-9

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.

L. 5121-10

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°.

L. 5121-11

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

L. 5122-1

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.

L. 5122-2

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.

L. 5122-3

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.

L. 5122-4

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.

L. 5122-5

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.

L. 5122-6

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

L. 5122-7

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.

L. 5122-8

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.

L. 5122-9

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.

L. 5122-10

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.

L. 5122-11

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.

L. 5122-12

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.

L. 5122-13

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.

L. 5122-14

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.

L. 5122-15

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.

L. 5122-16

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

L. 5122-17

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.

L. 5122-18

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.

L. 5122-19

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.

L. 5122-20

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.

L. 5122-21

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

L. 5122-22

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.

L. 5122-23

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.

L. 5122-24

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

L. 5122-25

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

Chapitre III Obligations d'assurance

Section 1 - Obligations d'assurance générales

Art. L. 5123-1.

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

Art. L. 5123-2.-

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 soute, 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.

Art. L. 5123-3.-

I. La délivrance des certificats d'assurance des navires mentionnés à l'article L. 5123-2 peut être déléguée à des organismes agréés par l'autorité administrative, lorsqu'en application des instruments internationaux ou des textes européens pertinents ces certificats peuvent faire l'objet d'une délégation. Ces certificats sont alors délivrés pour le compte et sous la responsabilité de l'Etat. Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération par le délégataire.
Les attributions et conditions d'agrément de ces organismes sont précisées par décret en Conseil d'Etat.
II. – Une amende administrative d'un montant maximum 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 du présent article, 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 de l'alinéa précédent, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. L. 5123-4.

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

Section 3 - Sanctions des obligations d'assurance

Art. L. 5123-5.

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

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

Art. L. 5123-6.-

I. – Est puni de 45 000 € d'amende :

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

2° Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1er de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 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.

Section 4 - Constatation des infractions

Art. L. 5123-7.-

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 inspecteurs des affaires maritimes ;

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° Les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;

6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

7° Les syndics des gens de mer ;

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.

Art. L. 5123-8.-

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.

Art. L. 5123-9.-

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 - RÉPARATION DES ACCIDENTS DE NAVIGATION

Chapitre Ier -Abordage

Section 1 - Dispositions générales

L. 5131-1

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.

L. 5131-2

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

L. 5131-3

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.

L. 5131-4

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.

L. 5131-5

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 - Action en réparation

L. 5131-6

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.

L. 5131-7

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

Art. L. 5132-1.

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.

Art. L. 5132-2.

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

Art. L. 5132-3.-

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.

Art. L. 5132-4.-

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.

Art. L. 5132-5.

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.

Art. L. 5132-6

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.

Art. L. 5132-7.

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.

Art. L. 5132-8.

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.

Art. L. 5132-9.

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

Art. L. 5132-10.

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.

Art. L. 5132-11.

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

Art. L. 5132-12.

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.

Art. L. 5132-13.

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

L. 5133-1

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.

L. 5133-2

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

L. 5133-3

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.

L. 5133-4

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.

L. 5133-5

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.

L. 5133-6

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

L. 5133-7

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

L. 5133-8

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.

L. 5133-9

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.

L. 5133-10

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.

L. 5133-11

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.

L. 5133-12

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement 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.

L. 5133-13

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.

L. 5133-14

Les biens et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissement 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.

L. 5133-15

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

L. 5133-16

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

L. 5133-17

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

L. 5133-18

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.

L. 5133-19

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 ABANDONNÉS ET ÉPAVES

Chapitre Ier - Navires abandonnés

Section 1 - Dispositions générales

L. 5141-1

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

L. 5141-2

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

Section 2 - Déchéance du propriétaire

L. 5141-3

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

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

L. 5141-4

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

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

Section 3 - Dispositions relatives à la cargaison

L. 5141-5

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.

L. 5141-6

Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.

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

L. 5141-7

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

Chapitre II - Epaves

L. 5142-1

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

L. 5142-2

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.

L. 5142-3

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.

L. 5142-4

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

L. 5142-5

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.

L. 5142-6

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

Section 2 - Dispositions pénales

L. 5142-7

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

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

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

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

L. 5142-8

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

LIVRE II - LA NAVIGATION MARITIME

TITRE Ier - DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF DANS LES EAUX TERRITORIALES

L. 5211-1

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.

L. 5211-2

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

L. 5211-3

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.

L. 5211-4

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.

L. 5211-5

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

L. 5221-1

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

L. 5222-1

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

1° Les commandants des bâtiments de l'Etat ;

2° Les administrateurs des affaires maritimes ;

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

4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

7° Les syndics des gens de mer ;

8° Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

L. 5222-2

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 et, en cas d'empêchement, au premier directeur départemental des territoires et de la mer avec lequel ils peuvent entrer en contact.

Les procès-verbaux établis par les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 7° 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

L. 5223-1

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

L. 5231-1

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.

L. 5231-2

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

L. 5232-1

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

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

L. 5232-2

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

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

L. 5232-3

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.

L. 5232-4

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

Chapitre III - Permis de circulation

L. 5233-1

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

L. 5234-1

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

L. 5235-1

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

L. 5236-1

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 - SÉCURITÉ ET PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Chapitre Ier - Sécurité des navires et prévention de la pollution

Section 1 - Champ d'application

L. 5241-1

I. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

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

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

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

Section 2 - Entretien des navires

L. 5241-2.-

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

L. 5241-3

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.

L. 5241-4

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.

L. 5241-4-1.-

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

L. 5241-4-2.

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

L. 5241-4-3.

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.

L. 5241-4-4.

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

L. 5241-4-5.-

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.

L. 5241-5

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.

L. 5241-6

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

L. 5241-7

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.

L. 5241-8

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

L. 5241-9

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.

L. 5241-10

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

L. 5241-10-1.

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.

L. 5241-10-2.

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

L. 5241-11

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.

L. 5241-11-1.

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.

L. 5241-12

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'exploitant 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'armateur ou du propriétaire.

L. 5241-13

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 150 000 € 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.

L. 5241-14

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.

L. 5241-15

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.

L. 5241-16

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

L. 5242-1

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

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

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

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

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

L. 5242-2

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

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

L. 5242-3

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.

L. 5242-4

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 320 000 € 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.

L. 5242-5

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.

L. 5242-6

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.

L. 5242-6-1.

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.

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

L. 5242-7

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.

L. 5242-8

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.

L. 5242-9

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.

L. 5242-10

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.

L. 5242-11

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.

L. 5242-12

Les peines prévues par les articles L. 5242-9 à L. 5242-11 sont applicables au propriétaire, à l'affréteur, 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.

L. 5242-13

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

L. 5242-14

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.

L. 5242-15

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

L. 5242-16

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

Lorsque le propriétaire, l'armateur, l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur est imparti, aux dangers que présente le navire ou l'engin

flottant abandonné, refusé ou négligé de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

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

L. 5242-17

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.

L. 5242-18

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

Section 3 - Protection des câbles sous-marins

L. 5242-19

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

L. 5242-20

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

L. 5242-21.

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 €.

L. 5242-22.

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.

L. 5242-23.

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.

L. 5242-24.

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

L. 5243-1

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

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

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

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

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

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

L. 5243-2

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

L. 5243-2-1.

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.

L. 5243-2-2.

Les commandants des bâtiments de l'Etat, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de 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, dans les conditions prévues à l'article L. 5222-2.

L. 5243-2-3.

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.

L. 5243-2-4

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.

L. 5243-3

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.

L. 5243-4

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

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

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

L. 5243-5

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.

L. 5243-6

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

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

Section 2 - Dispositions particulières aux épaves

L. 5243-7

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

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

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

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

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

L. 5243-8

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.

L. 5243-9

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.

L. 5243-10

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

TITRE V - SÛRETÉ DES NAVIRES

Chapitre Ier - Dispositions générales et contrôles

L. 5251-1

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.

L. 5251-2

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.

L. 5251-3

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.

L. 5251-4

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.

L. 5251-5

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.

L. 5251-6

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

L. 5252-1

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.

L. 5252-2

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

L. 5253-1

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.

L. 5253-2

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.

L. 5253-3

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 ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre Ier - Recherche et sauvetage en mer

L. 5261-1

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

L. 5261-2

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

L. 5261-3

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

Chapitre II - Assistance

Section 1 - Obligation d'assistance

L. 5262-1

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

L. 5262-2

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.

L. 5262-3

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

L. 5262-4

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

1° Les commandants des bâtiments de l'Etat ;

2° Les administrateurs des affaires maritimes ;

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

4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

7° Les syndics des gens de mer ;

8° Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

L. 5262-5

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.

L. 5262-6

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.

L. 5262-7

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

1° Aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger, lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales ;

2° Aux personnes qui se trouvent sur un navire ou autre engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou autre engin flottant.

Chapitre III -Abordage, échouement et abandon

L. 5263-1

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.

L. 5263-2

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.

L. 5263-3

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

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

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

TITRE VII - FORMATION À LA CONDUITE DES NAVIRES ET BATEAUX DE PLAISANCE À MOTEUR

Chapitre Ier - Titres de conduite en mer et en eaux intérieures

L. 5271-1

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

L. 5272-1

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.

L. 5272-2

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.

L. 5272-3

Toute personne formant à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée, par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné à l'article L. 5272-1 peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour être formateur.

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

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

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

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

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

Chapitre III - Sanctions pénales

L. 5273-1

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

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

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

L. 5273-2

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.

L. 5273-3

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.

LIVRE III - LES PORTS MARITIMES

TITRE Ier - ORGANISATION DES PORTS MARITIMES

Chapitre Ier - Dispositions communes

L. 5311-1

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.

L. 5311-2

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

L. 5312-1

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 ».

L. 5312-2

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.

L. 5312-3

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.

L. 5312-4

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.

L. 5312-5

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

L. 5312-6

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

Sous-section 1 - Conseil de surveillance

L. 5312-7

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.

L. 5312-8

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

L. 5312-9

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.

L. 5312-10

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

L. 5312-11

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

L. 5312-12

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

L. 5312-13

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.

L. 5312-14

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

L. 5312-15

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.

L. 5312-16

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.

L. 5312-17

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.

L. 5312-18

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

L. 5313-1

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.

L. 5313-2

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.

L. 5313-3

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.

L. 5313-4

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.

L. 5313-5

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.

L. 5313-6

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

L. 5313-7

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

L. 5313-8

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.

L. 5313-9

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.

L. 5313-10

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.

L. 5313-11

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.

L. 5313-12

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.

L. 5313-13

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

L. 5314-1

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.

L. 5314-2

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.

L. 5314-3

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.

L. 5314-4

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.

L. 5314-5

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.

L. 5314-6

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.

L. 5314-7

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.

L. 5314-8

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.

L. 5314-9

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.

L. 5314-10

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.

L. 5314-11

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

TITRE II - DROITS DE PORT

Chapitre unique

L. 5321-1

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.

L. 5321-2

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

L. 5321-3

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.

L. 5321-4

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

L. 5331-1

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

L. 5331-2

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.

L. 5331-3

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.

L. 5331-4

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

L. 5331-5

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.

L. 5331-6

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.

L. 5331-7

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.

L. 5331-8

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.

L. 5331-9

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.

L. 5331-10

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

L. 5331-11

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.

L. 5331-12

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

L. 5331-13

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.

L. 5331-14

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.

L. 5331-15

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.

L. 5331-16

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

L. 5332-1

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.

L. 5332-2

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 des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent.

L. 5332-3

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.

L. 5332-4

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.

L. 5332-5

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.

L. 5332-6

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.

L. 5332-7

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

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

Chapitre III -Règlement général de police

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre IV - Accueil des navires

Section 1 - Police du plan d'eau

L. 5334-1

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.

L. 5334-2

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

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

L. 5334-3

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.

L. 5334-4

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 impératives, notamment pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour permettre que soient faites des réparations urgentes, sous réserve que des mesures appropriées aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer la sécurité de son entrée au port.

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.

L. 5334-5

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

L. 5334-6

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 navire et résidus de cargaison

L. 5334-7

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.

L. 5334-8

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.

L. 5334-9

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.

L. 5334-10

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.

L. 5334-11

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

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

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

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

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

Section 4 - Chargement et déchargement des navires vraquiers

L. 5334-12

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.

L. 5334-13

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

L. 5335-1

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.

L. 5335-2

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.

L. 5335-3

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.

L. 5335-4

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.

L. 5335-5

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

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

Chapitre VI - Sanctions administratives et dispositions pénales

Section 1 - Sanctions administratives

L. 5336-1

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

L. 5336-2

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.

L. 5336-3

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.

L. 5336-4

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.

L. 5336-5

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

1° Les surveillants de port ;

2° Les auxiliaires de surveillance ;

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

L. 5336-6

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

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

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

L. 5336-7

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.

L. 5336-8

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.

L. 5336-9

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

L. 5336-10

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

L. 5336-11

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

L. 5336-12

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.

L. 5336-13

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.

L. 5336-14

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

L. 5336-15

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.

L. 5336-16

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

L. 5336-17

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

L. 5337-1

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.

L. 5337-2

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.

L. 5337-3

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

L. 5337-4

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

L. 5337-5

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

L. 5338-1

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

L. 5341-1

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.

L. 5341-2

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.

L. 5341-3

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.

L. 5341-4

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

L. 5341-5

Si le capitaine n'acquitte 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.

L. 5341-6

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

L. 5341-7

Le matériel du pilotage est la propriété des pilotes.

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

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

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

L. 5341-8

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.

L. 5341-9

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.

L. 5341-10

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

L. 5341-11

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.

L. 5341-12

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.

L. 5341-13

Le pilote fournit un cautionnement.

L. 5341-14

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

L. 5341-15

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.

L. 5341-16

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.

L. 5341-17

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

L. 5341-18

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

L. 5342-1

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.

L. 5342-2

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.

L. 5342-3

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

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

Section 2 - Le remorquage en haute mer

L. 5342-4

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.

L. 5342-5

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.

L. 5342-6

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

L. 5343-1

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.

L. 5343-2

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.

L. 5343-3

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.

L. 5343-4

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.

L. 5343-5

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.

L. 5343-6

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.

L. 5343-7

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

L. 5343-8

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

L. 5343-9

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.

L. 5343-10

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.

L. 5343-11

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.

L. 5343-12

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.

L. 5343-13

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.

L. 5343-14

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

L. 5343-15

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 vacations chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacations 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 %.

L. 5343-16

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.

L. 5343-17

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

L. 5343-18

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.

L. 5343-19

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.

L. 5343-20

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

L. 5343-21

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.

L. 5343-22

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

L. 5343-23

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

L. 5344-1

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.

L. 5344-2

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.

L. 5344-3

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.

L. 5344-4

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

L. 5344-5

Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le pilote :

1° De méconnaître ses obligations d'assistance à un navire en danger en application de l'article L. 5341-3 ;

2° De conduire un navire sous l'empire d'un état alcoolique, tel qu'il est caractérisé par le I de l'article L. 234-1 du code de la route, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste.

L. 5344-6

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.

L. 5344-7

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.

L. 5344-8

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 FERRÉES PORTUAIRES

Chapitre Ier - Compétences

L. 5351-1

Pour l'application des dispositions du présent titre, l'autorité portuaire est celle définie par l'article L. 5331-5.

L. 5351-2

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.

L. 5351-3

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.

L. 5351-4

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.

L. 5351-5

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires font partie du domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

Chapitre II - Utilisation et contrôle

L. 5352-1

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.

L. 5352-2

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.

L. 5352-3

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.

L. 5352-4

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.

L. 5352-5

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

LIVRE IV - LE TRANSPORT MARITIME

TITRE Ier - L'ENTREPRISE D'ARMEMENT MARITIME

Chapitre Ier - L'armateur

L. 5411-1

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

L. 5411-2

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

L. 5412-1

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

L. 5412-2

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.

L. 5412-3

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.

L. 5412-4

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.

L. 5412-5

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.

L. 5412-6

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.

L. 5412-7

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.

L. 5412-8

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

L. 5413-1

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.

L. 5413-2

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

L. 5413-3

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.

L. 5413-4

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

L. 5413-5

L'action en responsabilité contre un consignataire se prescrit par un an.

TITRE II - LES CONTRATS RELATIFS À L'EXPLOITATION DU NAVIRE

Chapitre Ier - Le transport de personnes

L. 5420-1.

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

L. 5421-1

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 dommages aux passagers

L. 5421-2

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.

L. 5421-3

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.

L. 5421-4

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.

L. 5421-5

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.

L. 5421-6

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.

L. 5421-7

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.

L. 5421-8

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 dommages aux bagages

L. 5421-9

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.

L. 5421-10

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.

L. 5421-11

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.

L. 5421-12

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

Chapitre II - Le transport de marchandises

Section 1 - Le contrat de transport

L. 5422-1

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.

L. 5422-2

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

L. 5422-3

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.

L. 5422-4

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.

L. 5422-5

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

L. 5422-6

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.

L. 5422-7

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.

L. 5422-8

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.

L. 5422-9

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.

L. 5422-10

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

L. 5422-11

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

Section 4 - La responsabilité du transporteur

L. 5422-12

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°.

L. 5422-13

La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 modifiée.

Toutefois, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure.

La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au lieu et au jour où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

L. 5422-14

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 témérairement 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.

L. 5422-15

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.

L. 5422-16

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.

L. 5422-17

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.

L. 5422-18

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

L. 5422-19

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.

L. 5422-20

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.

L. 5422-21

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.

L. 5422-22

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.

L. 5422-23

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.

L. 5422-24

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.

L. 5422-25

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

L. 5422-26

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

L. 5423-1

Par le contrat d'affrètement, le fréteur 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.

L. 5423-2

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.

L. 5423-3

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

L. 5423-4

Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.

L. 5423-5

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement.

L. 5423-6

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

L. 5423-7

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

L. 5423-8

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.

L. 5423-9

L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

Section 3 - L'affrètement à temps

L. 5423-10

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini.

L. 5423-11

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.

L. 5423-12

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section 4 - L'affrètement au voyage

L. 5423-13

Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

L. 5423-14

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

L. 5424-1

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

Section 2 - Vente au départ

L. 5424-2

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.

L. 5424-3

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.

L. 5424-4

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.

L. 5424-5

Toute clause « franco à bord » oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

Section 3 -Vente à l'arrivée

L. 5424-6

La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

L. 5424-7

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.

L. 5424-8

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 »

L. 5424-9

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.

L. 5424-10

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.

L. 5424-11

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

L. 5425-1

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 PARTICULIÈRES RELATIVES À CERTAINS TRANSPORTS MARITIMES

Chapitre Ier - Desserte des îles

L. 5431-1

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.

L. 5431-2

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.

L. 5431-3

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.

L. 5431-4

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse, fixées par les articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales.

Chapitre II - Transports réservés

L. 5432-1

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

L. 5433-1

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

L. 5434-1

Les dispositions relatives à la réquisition des services de transport maritime d'intérêt national sont fixées par les dispositions du chapitre III du titre Ier du livre II de la partie II du code de la défense.

LIVRE V - LES GENS DE MER

TITRE Ier - DÉFINITIONS

Chapitre unique

L. 5511-1

Pour l'application du présent livre, est considéré comme :

1° Armateur, toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé ;

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

3° Marin, toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L. 5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire ;

4° Gens de mer, tout marin ou toute autre personne exerçant, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation.

L. 5511-2

Le terme « bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

L. 5511-3

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.

L. 5511-4

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.

L. 5511-5

Le terme « passager » désigne, outre les passagers au sens de l'article L. 5421-1, toute personne qui se trouve à bord du navire pour quelque cause que ce soit, hormis les gens de mer.

TITRE II - L'équipage

Chapitre Ier - Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin

L. 5521-1

Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions de qualification professionnelle et d'aptitude physique.

Les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Ce décret précise les conditions dans lesquelles sont reconnus les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Il fixe également les modalités selon lesquelles, en cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves ou des vérifications complémentaires peuvent être exigées.

L'aptitude physique requise pour la navigation, l'accès à la profession de marin et pour son exercice est contrôlée par le service de santé des gens de mer, dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

L. 5521-2

Nul ne peut exercer la profession de marin s'il ne satisfait aux conditions de formation professionnelle mentionnées à l'article L. 5521-1 correspondant aux fonctions qu'il est appelé à exercer à bord du navire.

En outre, nul ne peut exercer la profession de marin si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de cette profession.

L. 5521-3

L'accès aux fonctions de capitaine à bord d'un navire battant pavillon français et d'officier chargé de la suppléance de ce dernier est subordonné :

1° A la possession de qualifications professionnelles ;

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

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

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

Chapitre II - Effectifs et nationalité

L. 5522-1

Le rôle d'équipage d'un navire doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressées, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

L. 5522-2

Tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et de son personnel ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et aux repos.

Les modalités de fixation de l'effectif sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III - Dispositions pénales

Section 1 - Recherche et constatation des infractions

L. 5523-1

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

L. 5523-2

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées par le présent titre.

Chapitre IV -Sanctions professionnelles

Section unique - Dispositions communes

L. 5524-1

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.

L. 5524-2

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.

L. 5524-3

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.

L. 5524-4

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

TITRE III - LA COLLECTIVITÉ DU BORD

Chapitre Ier - Police intérieure et discipline à bord

Section 1 - Dispositions communes

L. 5531-1

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.

L. 5531-2

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.

L. 5531-3

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

L. 5531-4

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.

L. 5531-5

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

L. 5531-6

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.

L. 5531-7

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.

L. 5531-8

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

L. 5531-9

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.

L. 5531-10

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.

L. 5531-11

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, un officier ou un maître, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers les autres membres de l'équipage.

Est puni de la même peine le fait, pour un marin, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers un supérieur.

Sous-section 3 - Manquements aux obligations professionnelles

L. 5531-12

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.

L. 5531-13

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.

L. 5531-14

Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de laisser à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé sans en informer l'autorité consulaire du pays dont le passager est ressortissant ou, à défaut, l'autorité locale.

Sous-section 4 - Présence irrégulière à bord

L. 5531-15

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.

L. 5531-16

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.

L. 5531-17

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

L. 5531-18

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour toute personne embarquée, de détourner un objet nécessaire à la navigation ou à la sécurité du navire.

Chapitre II - Dispositions particulières aux personnels militaires

L. 5532-1

Par dérogation au chapitre Ier, les personnels militaires embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un navire muni d'un rôle d'équipage demeurent justiciables des tribunaux dont ils relèvent

en application du code de procédure pénale et du code de justice militaire.

Les conditions de la répression des fautes de discipline et la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des infractions commises à bord par des personnels militaires sont fixées par un décret contresigné par le ministre chargé des gens de mer, le ministre chargé de la défense et le ministre chargé de l'outre-mer.

TITRE IV - LE DROIT DU TRAVAIL

Chapitre Ier - Champ d'application

L. 5541-1

Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer.

L. 5541-2

Pour l'application du présent titre, est considéré comme jeune travailleur :

1° Le marin âgé de moins de dix-huit ans ;

2° Le jeune âgé de moins de dix-huit ans qui accomplit des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel.

Chapitre II - Les relations individuelles de travail

Section 1 - Le contrat de travail

Sous-section 1 - Formation et contenu du contrat

L. 5542-1

Tout contrat de travail, aussi appelé engagement maritime, conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage.

Les dispositions du présent titre relatives au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

L. 5542-2

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.

L. 5542-3

Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il mentionne :

1° Le service pour lequel le marin est engagé ;

2° Les fonctions qu'il exerce ;

3° Le montant des salaires et accessoires ;

4° Lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, la répartition du produit ou des éléments considérés entre l'armement et les membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné ;

5° L'adresse et le numéro de téléphone de l'inspecteur du travail.

Quand il est fait usage du mode de rémunération mentionné au 4°, le contrat indique les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, des éléments comptables justifiant la rémunération perçue.

L. 5542-4

Le contrat précise le délai de préavis à observer en cas de rupture par l'une des parties.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-43, ce délai est le même pour les deux parties et ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

L. 5542-5

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

L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité compétente de l'Etat pour enregistrement.

L. 5542-6

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales qui régissent le contrat.

Les conditions générales d'embauche sont affichées dans les locaux réservés à l'équipage.

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

L. 5542-7

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.

L. 5542-8

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.

L. 5542-9

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.

L. 5542-10

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.

L. 5542-11

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.

L. 5542-12

Si, au terme d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, un nouveau contrat est conclu avant l'expiration des congés et repos acquis par le marin au titre du contrat précédent, ce nouveau contrat est à durée indéterminée.

Le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du premier contrat mais ne perçoit pas l'indemnité de fin de contrat prévue par l'article L. 5542-46.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux contrats conclus dans les cas mentionnés à l'article L. 5542-14.

L. 5542-13

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.

L. 5542-14

Les dispositions des articles L. 5542-8, L. 5542-11 et L. 5542-12 ne sont pas applicables aux contrats conclus :

1° Au titre des dispositions légales destinées à favoriser l'embarquement de certaines catégories de demandeurs d'emploi ;

2° Pour une durée et dans des conditions fixées par voie réglementaire et ayant pour objet d'assurer un complément de formation professionnelle au marin ;

3° Pour permettre au marin d'accomplir le temps de navigation qui lui est nécessaire pour poursuivre ses études, passer ses examens ou obtenir son diplôme, conformément aux dispositions réglementaires et aux stipulations conventionnelles ;

4° Pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu ;

5° Pour pourvoir des emplois à caractère saisonnier ;

6° Pour l'exécution de marchés internationaux intéressant des activités temporaires déterminées par voie réglementaire.

Sous-section 3 - La période d'essai

L. 5542-15

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.

L. 5542-16

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.

L. 5542-17

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

L. 5542-18

Le marin a droit à la nourriture ou à une indemnité de valeur équivalente pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

Les conditions d'application du premier alinéa peuvent être fixées par accord collectif de

branche ou d'entreprise. A la pêche, cet accord peut prévoir, par dérogation, l'imputation de la charge qui en résulte sur les frais communs du navire, résultant du mode de rémunération mentionné au 4° de l'article L. 5542-3.

Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux entreprises de cultures marines, sauf lorsque cette application est prévue par les stipulations d'un accord collectif.

L. 5542-19

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.

L. 5542-20

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

L. 5542-21

Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur.

Les mêmes dispositions sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il a quitté le service au cours duquel il a été blessé.

En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge de l'employeur.

L. 5542-22

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.

L. 5542-23

Le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé au premier port touché, sur avis d'un médecin déclarant que l'état du marin exige son débarquement. Cet avis est donné par le médecin du bord ou par tout autre médecin désigné par l'autorité compétente de l'Etat.

L. 5542-24

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.

L. 5542-25

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.

L. 5542-26

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.

L. 5542-27

Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire versé au marin en application de l'article L. 5542-26 est fixé en fonction des stipulations conventionnelles de branche applicables.

A défaut de telles stipulations, il est déterminé par référence à la grille des salaires applicables aux marins du commerce.

L. 5542-28

Les dispositions des articles L. 5542-21 à L. 5542-27 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure résulte d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce qu'il soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité française.

S'il n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine prend au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer son traitement ou son rapatriement.

Le marin qui se trouve dans les conditions définies par le premier alinéa perd son droit au maintien de son salaire à partir du jour où il a dû cesser son travail. Il conserve son droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

Sont assimilés aux marins pour l'application du présent paragraphe les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation.

Paragraphe 3 - Rapatriement

L. 5542-29

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.

L. 5542-30

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.

L. 5542-31

Le rapatriement comprend :

1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

a) Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;

b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;

c) Le pays de résidence du marin ;

d) Tout autre lieu convenu entre les parties ;

2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

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

Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin lui est immédiatement restitué en vue du rapatriement.

L. 5542-32

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5542-33, les frais de rapatriement sont intégralement à la charge de l'employeur.

L. 5542-33

La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après rupture du contrat d'un commun accord est réglée par convention des parties.

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article L. 5542-28 sont à sa charge. L'employeur doit toutefois en faire l'avance.

Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'Etat.

Paragraphe 4 - Obligations du marin

L. 5542-34

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.

L. 5542-35

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire et à la récupération de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

L. 5542-36

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

L. 5542-37

Un décret en Conseil d'Etat fixe, compte tenu des adaptations nécessaires :

1° Les modalités d'application aux femmes exerçant la profession de marin des dispositions des articles L. 1225-7 à L. 1225-9 et L. 1225-15 du code du travail relatifs à la protection de la grossesse et de la maternité ;

2° Les modalités d'application au marin des dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 1225-65, L. 1225-68 et L. 1225-69 du code du travail relatifs au congé parental d'éducation et au travail à temps partiel ;

3° Les modalités d'application au marin des dispositions des articles L. 1226-6 à L. 1226-22 du

code du travail relatifs aux conséquences d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

Sous-section 5 - Rupture du contrat

Paragraphe 1 - Dispositions communes à tous les contrats

L. 5542-38

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.

L. 5542-39

Le marin qui demande la résiliation judiciaire du contrat pour inexécution des obligations de l'employeur peut être autorisé à débarquer immédiatement par l'inspecteur du travail, lorsque sa présence prolongée à bord serait susceptible d'entraîner des conséquences graves pour le salarié.

Paragraphe 2 - Contrat de travail à durée indéterminée

1. Dispositions générales

L. 5542-40

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.

L. 5542-41

Lorsqu'un marin, dont le contrat de travail à durée indéterminée a été transféré par son employeur à une filiale étrangère, est licencié par cette filiale, l'employeur assure son rapatriement et l'affecte à un nouvel emploi compatible avec l'importance des fonctions qu'il occupait précédemment.

Si l'employeur n'est pas en mesure d'assurer ce reclassement, le licenciement intervient dans les conditions précisées à la présente sous-section.

Le temps passé par le marin au service de la filiale est pris en compte pour le calcul des conditions d'ancienneté de services et de navigation ainsi que pour le calcul du préavis et de l'indemnité de licenciement.

L. 5542-42

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

L. 5542-43

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.

L. 5542-44

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

L. 5542-45

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.

L. 5542-46

L'indemnité de fin de contrat à durée déterminée mentionnée à l'article L. 1243-8 du code du travail est calculée en fonction de la rémunération du marin et de la durée du contrat. Son taux ne peut être inférieur à un minimum fixé par voie réglementaire.

L'indemnité n'est pas due en cas de rupture anticipée due à l'initiative du marin, à sa faute grave, à un cas de force majeure ou en cas de non-prorogation par le marin d'un contrat comportant une clause de report du terme.

Le présent article n'est pas applicable aux contrats mentionnés à l'article L. 5542-14.

Paragraphe 4 - Dispositions particulières au capitaine

L. 5542-47

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

L. 5542-48

Le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat.

L. 5542-49

Sous réserve des dispositions de l'article L. 3245-1 du code du travail, les actions ayant trait aux différends liés à l'embarquement se prescrivent par un an après la fin du voyage.

Section 3 - Sanctions pénales

L. 5542-50

Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour l'employeur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin dans les conditions mentionnées aux articles L. 5542-29 à L. 5542-33.

La peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende en cas de récidive.

Chapitre III - Les relations collectives de travail

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

L. 5543-1

Les conditions d'application aux marins des dispositions du livre II de la deuxième partie du code du travail relatif aux conventions et accords collectifs de travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Section 2 - Les institutions représentatives du personnel

L. 5543-2

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

A bord des navires, la représentation des marins est assurée par les délégués de bord.

Section 3 - Les salariés protégés

L. 5543-3

Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre IV de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Section 4 - Les conflits collectifs

L. 5543-4

Les conditions d'application aux marins du livre V de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

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

Section 1 - Durée du travail et organisation du travail

L. 5544-1

Sauf mention contraire, les dispositions des articles L. 1222-7, L. 3111-2, L. 3121-1 à L. 3121-37, L. 3121-39, L. 3121-52 à L. 3121-54, L. 3122-1, L. 3122-4 à L. 3122-47, L. 3162-1 à L. 3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, L. 3171-4 et L. 4612-16 du code du travail ne sont pas applicables aux marins.

Sous-section 1 - Travail effectif et astreintes

L. 5544-2

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.

L. 5544-3

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

L. 5544-4

Un décret, pris après consultation des organisations les plus représentatives des marins et des employeurs, détermine, le cas échéant par genre de navigation ou catégorie de personnel, les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du code du travail relatives à la durée légale hebdomadaire et quotidienne du travail.

Ce décret fixe notamment :

1° L'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine, pour tenir compte de la continuité de l'activité du navire, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des biens et des personnes en mer et aux ports ;

2° Les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être effectuées au-delà de la durée fixée par les articles L. 3121-10 et L. 3121-34 du code du travail, sans dépasser seize heures quotidiennes et quatre-vingt quatre heures hebdomadaires ;

3° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif ainsi que la procédure suivant laquelle des dérogations sont accordées ou utilisées.

L. 5544-5

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

L. 5544-6

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.

L. 5544-7

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

L. 5544-8

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

L. 5544-9

Les dispositions de l'article L. 3122-28 du code du travail relatif à l'aménagement de l'horaire de travail pour la pratique du sport sont applicables aux marins dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

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

L. 5544-10

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

L. 5544-11

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.

L. 5544-12

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.

L. 5544-13

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.

L. 5544-14

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Section 2 - Repos et jours fériés

Sous-section 1 - Repos quotidien

L. 5544-15

Les dispositions des articles L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne sont pas applicables aux marins.

La durée minimale du repos à laquelle a droit le marin est de dix heures par période de vingt-quatre heures.

Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures.

L. 5544-16

Une convention collective ou un accord collectif peut déroger aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 5544-15, pour des activités difficilement planifiables et qui nécessitent un service continu, définies par voie réglementaire.

Dans ce cas, ces conventions ou accords prévoient des mesures compensatoires, sous forme de repos ou de congés plus fréquents ou plus longs, ainsi que, le cas échéant, d'une période minimale de repos de nuit, visant à assurer aux marins un repos suffisant. Ils précisent les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

Sous-section 2 -Repos hebdomadaire

Paragraphe 1 -Dispositions générales

L. 5544-17

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.

L. 5544-18

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.

L. 5544-19

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.

L. 5544-20

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

L. 5544-21

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

L. 5544-22

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

L. 5544-23

Le droit à congés payés du marin pendant les périodes d'embarquement effectif est calculé à raison de trois jours calendaires par mois.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne peuvent pas être déduits des congés payés acquis par le marin.

La prise de congés ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme.

L. 5544-24

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.

L. 5544-25

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

L. 5544-26

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.

L. 5544-27

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.

L. 5544-28

Les jeunes travailleurs ne peuvent être affectés à un service de quart à la machine.

L. 5544-29

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.

L. 5544-30

La durée minimale du repos quotidien des jeunes gens âgés de moins de quinze ans embarqués dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 5544-5 ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives.

L. 5544-31

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.

L. 5544-32

Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations professionnelles d'armateurs et des syndicats de marins.

Sous-section 2 - Le capitaine

L. 5544-33

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

L. 5544-34

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.

L. 5544-35

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.

L. 5544-36

Le marin est payé des journées employées à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

L. 5544-37

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

L. 5544-38

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.

L. 5544-39

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.

Paragraphe 3 - Fixation des rémunérations

L. 5544-40

Lorsque la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments du chiffre d'affaires, le contrat de travail détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de marins détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article L. 5542-18, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.

Les pièces justificatives du calcul de la rémunération sont tenues à la disposition de l'inspecteur du travail, sur sa demande, ainsi qu'en cas de litige, à la disposition de l'autorité judiciaire.

L. 5544-41

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.

L. 5544-42

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.

L. 5544-43

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.

L. 5544-44

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.

L. 5544-45

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

L. 5544-46

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

L. 5544-47

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.

L. 5544-48

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.

L. 5544-49

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

L. 5544-50

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.

L. 5544-51

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.

L. 5544-52

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.

L. 5544-53

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.

L. 5544-54

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

L. 5544-55

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.

L. 5544-56

Les conditions dans lesquelles sont payées les parts de pêche sont fixées par voie réglementaire, conformément aux conventions et usages.

Pour les contrats de travail à la grande pêche, les délais de liquidation des comptes et de paiement des salaires, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le paiement des salaires n'est pas effectué dans les délais légaux, sont fixés par voie réglementaire.

L. 5544-57

Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à l'organisme de protection sociale gestionnaire du régime d'assurance vieillesse des marins mentionné à l'article L. 5551-1 en vue de leur restitution aux ayants droit.

Sous-section 3 - Protection du salaire

L. 5544-58

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.

L. 5544-59

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.

L. 5544-60

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.

L. 5544-61

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

L. 5544-62

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

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre V - Santé et sécurité au travail

Section 1 - Dispositions générales

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

L. 5545-1

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, ».

L. 5545-2

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 ».

L. 5545-3

Pour l'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 4141-2 du code du travail, les mots : « médecin du travail » sont remplacés par les mots : « médecin du service de santé des gens de mer ».

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

L. 5545-4

Les modalités d'application aux marins des dispositions des articles L. 4126-1, L. 4131-1 à L. 4131-4, L. 4132-1 à L. 4132-5 du code du travail relatifs aux droits d'alerte et de retrait sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles s'exerce l'autorité du capitaine, en cas de circonstances exceptionnelles, à l'égard des membres de l'équipage ayant fait usage de leur droit d'alerte et de retrait.

Sous-section 3 - Jeunes travailleurs

L. 5545-5

Les dispositions d'application de l'article L. 4153-3 du code du travail relatives aux mineurs participant à des activités à bord des navires de pêche sont fixées par décret.

L. 5545-6

Les jeunes âgés de seize à dix-huit ans, non titulaires d'un contrat de travail, ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage.

Aucune convention ne peut être conclue avec un armement aux fins d'admettre ou d'employer un élève à bord d'un navire lorsqu'il a été établi par les services de contrôle que les conditions de travail présentent un risque de nature à porter atteinte à la sécurité, à la santé ou à l'intégrité physique ou morale de l'élève.

L. 5545-7

Le capitaine ou le patron veille à ce que les jeunes travailleurs ne soient employés qu'aux travaux et services en rapport avec leurs aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de leur profession. Il leur enseigne ou leur fait enseigner progressivement la pratique du métier.

L. 5545-8

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations professionnelles d'armateurs et des syndicats de marins, fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la liste des travaux dangereux auxquels les jeunes travailleurs ne peuvent, en aucun cas, être affectés ainsi que la liste des travaux dangereux pour lesquels une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail ainsi que les conditions de cette dérogation.

Section 2 - Lieux de travail et conditions de vie à bord des navires

L. 5545-9

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.

L. 5545-10

L'employeur veille à ce que les denrées destinées à la restauration des gens de mer soient saines, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

Section 3 - Equipements de travail et de protection individuelle

L. 5545-11

Les modalités d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III de la quatrième partie du code du travail relatives aux équipements de travail et moyens de protection sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Section 4 - Dispositions applicables à certains risques d'exposition

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

Section 5 - Dispositions applicables à certaines activités ou opérations

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

Section 6 - Institutions et organismes de prévention

L. 5545-12

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions des articles L. 4523-2 à L. 4523-17, L. 4524-1, L. 4611-1 à L. 4611-6, L. 4612-1 à L. 4612-18, L. 4613-1 à L. 4613-4 et L. 4614-1 à L. 4614-16 du code du travail relatives aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

L. 5545-13

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

L. 5545-14

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 à l'Etablissement national des invalides de la marine au titre de la caisse générale de prévoyance des marins ».

Chapitre VI - L'emploi

Section 1 - Aides à l'insertion, à l'accès et au retour à l'emploi. – Contrats aidés

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

Section 2 - Service public de l'emploi et placement

L. 5546-1

Les conditions d'application aux marins des articles L. 5311-1 à L. 5311-4, L. 5311-6, L. 5313-1 à L. 5313-5, L. 5314-1 à L. 5314-4, L. 5321-1 à L. 5321-3, L. 5322-1 à L. 5322-4, L. 5323-1 à L. 5323-3, L. 5324-1, L. 5331-1 à L. 5331-6, L. 5332-1 à L. 5332-5, L. 5333-1 et L. 5333-2, L. 5411-1 à L. 5411-8, L. 5411-10 et L. 5412-1 du code du travail sont fixées par décret en Conseil d'Etat, notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire.

Section 3 - Indemnisation des marins involontairement privés d'emploi

L. 5546-2

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.

L. 5546-3

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

L. 5547-1

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

L. 5547-2

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

L. 5548-1

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.

L. 5548-2

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.

L. 5548-3

Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre.

Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées au premier alinéa est confiée à l'autorité compétente de l'Etat en fonction dans ce pays.

L. 5548-4

Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et agents mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5548-3 sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la législation du travail applicable aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, qui font escale dans un port d'un département français ou à Saint-Barthélemy, Saint-Martin ou Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre IX - Dispositions applicables aux gens de mer autres que les marins

Section 1 - Obligations de l'armateur

L. 5549-1

L'armateur assure le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marin employés à bord des navires dans les conditions et selon les modalités prévues aux articles L. 5542-29, L. 5542-30 et L. 5542-33.

Section 2 - Durée du travail et salaire

L. 5549-2

Les règles particulières relatives à la durée du travail et au repos hebdomadaire des personnels n'exerçant pas la profession de marin et embarqués temporairement à bord d'un navire sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Lorsque ces règles particulières concernent les personnels de droit privé non marins des établissements publics de recherche à caractère industriel ou commercial, ou des groupements dans lesquels les établissements publics de recherche détiennent des participations majoritaires, embarqués à bord d'un navire de recherche océanographique ou halieutique, ce décret est pris après consultation des établissements et groupements ainsi que des organisations les plus représentatives de ces personnels.

L. 5549-3

Les créances nées de l'embarquement des personnels employés à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes prévus aux articles L. 5114-7 à L. 5114-19.

Section 3 - Santé et sécurité au travail

La présente section ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE V - LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 5551-1

Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L. 5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français.

Sont assimilés aux marins pour l'application du présent titre les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation.

Ils exercent leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle.

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

L. 5551-2

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

L. 5552-1

Le régime d'assurance vieillesse des marins sert aux marins des pensions d'ancienneté, proportionnelles ou spéciales.

L. 5552-2

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.

L. 5552-3

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

L. 5552-4

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.

L. 5552-5

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.

L. 5552-6

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.

L. 5552-7

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

L. 5552-8

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.

L. 5552-9

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.

L. 5552-10

Les dispositions de l'article L. 5552-7 sont applicables à la pension proportionnelle.

Sous-section 3 - Pension spéciale

L. 5552-11

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.

L. 5552-12

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

L. 5552-13

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.

L. 5552-14

Entrent en compte pour leur durée effective, sauf s'ils ont déjà donné lieu à liquidation d'une pension au titre du régime des pensions civiles et militaires de retraite :

1° Les services militaires dans l'armée active et, en cas de mobilisation, dans la réserve ;

2° Les services conduisant à pension de l'Etat, accomplis en qualité de personnel civil de la marine ou dans les services des ports et des phares et balises.

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.

L. 5552-15

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.

L. 5552-16

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.

L. 5552-17

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.

L. 5552-18

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

L. 5552-19

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.

L. 5552-20

Les pensions concédées sont revalorisées lorsque le salaire forfaitaire est revalorisé.

L. 5552-21

Lorsqu'une pension est concédée, qu'elle soit liquidée ou non, toute reprise d'activité entrainant affiliation au régime d'assurance vieillesse des marins ne peut ouvrir de nouveaux droits à pension ou donner lieu à révision de la pension.

L. 5552-22

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

L. 5552-23

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.

L. 5552-24

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

L. 5552-25

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.

L. 5552-26

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.

L. 5552-27

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.

L. 5552-28

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.

L. 5552-29

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.

L. 5552-30

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

L. 5552-31

Chaque orphelin a droit à une pension temporaire égale à une fraction de la pension de réversion, sans toutefois que le conjoint survivant et les orphelins qu'ils soient ou non issus de plusieurs lits puissent recevoir au total plus que le montant de la pension attribuée ou qui aurait été attribuée au marin. S'il y a excédent, il est procédé à la réduction temporaire des pensions d'orphelins.

En cas de décès de l'autre parent ou si celui-ci ne peut prétendre à pension, les droits qui lui auraient appartenu passent aux enfants dans la limite du maximum fixé par le premier alinéa.

L. 5552-32

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.

L. 5552-33

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.

L. 5552-34

Les orphelins du marin décédé mentionné à l'article L. 5552-11 ont droit à la réversion d'une fraction de la pension spéciale dont le marin était titulaire ou à laquelle il aurait pu prétendre s'il n'était décédé avant d'être pensionné, dans les conditions prévues aux articles L. 5552-31 à L. 5552-33.

L. 5552-35

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

L. 5552-36

Lorsque les enfants mineurs issus de plusieurs lits sont orphelins de père et de mère, la pension qui aurait été attribuée au conjoint survivant se partage, par parties égales, entre chaque groupe d'orphelins.

La pension temporaire est, dans ce cas, attribuée dans les conditions prévues aux articles L. 5552-31 à L. 5552-33 et L. 5552-35.

L. 5552-37

Lorsqu'au décès du marin il existe plusieurs conjoints ou ex-conjoints survivants, ayant droit à pension, la pension de réversion est répartie entre eux au prorata de la durée respective de chaque mariage. Au décès de l'un des bénéficiaires, le droit est reversé au profit des enfants que le bénéficiaire a eus avec le marin réunissant les conditions d'âge exigées pour l'octroi d'une pension ou, à défaut, sa part accroît la part des autres conjoints ou ex-conjoints survivants.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent dans les mêmes conditions à l'allocation annuelle mentionnée à l'article L. 5552-29.

Section 7 - Options et cumuls

L. 5552-38

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.

L. 5552-39

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.

L. 5552-40

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

L. 5552-41

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.

L. 5552-42

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.

L. 5552-43

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.

L. 5552-44

Sous réserve des dispositions des articles L. 5552-7, L. 5552-10, L. 5552-31 et L. 5552-38, les pensions sont définitivement acquises et ne peuvent être révisées ou supprimées que dans les conditions suivantes :

1° A tout moment, en cas d'erreur matérielle ;

2° Dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision de concession initiale de la pension, en cas d'erreur de droit.

La restitution des sommes payées au titre de la pension supprimée ou révisée est exigible lorsque l'intéressé était de mauvaise foi.

L. 5552-45

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

L. 5553-1

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.

L. 5553-2

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.

L. 5553-3

Les périodes de perception d'une indemnité journalière de sécurité sociale pour accident du travail ou maladie professionnelle, accident non professionnel, maladie, maternité ou congé de paternité donnent lieu, de la part des bénéficiaires, au versement de la cotisation personnelle assise sur le montant de cette indemnité.

L. 5553-4

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

L. 5553-5

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.

L. 5553-6

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

L. 5553-7

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.

L. 5553-8

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.

L. 5553-9

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.

L. 5553-10

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.

L. 5553-11

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.

L. 5553-12

Les marins âgés de plus de soixante-cinq ans sont exonérés de toute cotisation personnelle au titre du régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5553-13

Les marins de moins de soixante-cinq ans naviguant à la pêche titulaires d'une pension versée par le régime spécial d'assurance vieillesse ou par le régime de prévoyance des marins peuvent bénéficier d'une réduction de la cotisation normalement due au régime d'assurance vieillesse des marins en souscrivant un forfait dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cette réduction, dont le montant est fixé par décret en Conseil d'Etat, est inversement proportionnelle à la durée de la navigation donnant lieu à cotisation.

Section 4 - Dispositions diverses

L. 5553-14

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.

L. 5553-15

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.

L. 5553-16

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

L. 5554-1

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

L. 5555-1

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

L. 5556-1

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

L. 5556-2

Le conjoint mentionné à l'article L. 5556-1 peut prétendre à une pension servie par le régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5556-3

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.

L. 5556-4

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.

L. 5556-5

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.

L. 5556-6

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

L. 5556-7

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.

L. 5556-8

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

L. 5556-9

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.

L. 5556-10

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.

L. 5556-11

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

LIVRE VI -REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

TITRE Ier - CHAMP D'APPLICATION

Chapitre Ier - Navires

L. 5611-1

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.

L. 5611-2

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.

L. 5611-3

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.

L. 5611-4

Les navires immatriculés au registre international français sont soumis aux dispositions des livres Ier, II et IV de la présente partie.

Le port d'immatriculation ainsi que les modalités conjointes de francisation et d'immatriculation de ces navires sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre II - Personnel navigant

L. 5612-1

Au sens du présent livre, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire mentionnée au livre V de la présente partie.

Les navigants embarqués sur les navires immatriculés au registre international français sont régis par les règles de formation professionnelle, de santé et de sécurité au travail applicables aux marins mentionnées au livre V de la présente partie.

Les travailleurs indépendants et salariés non navigants bénéficient des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.

L. 5612-2

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.

L. 5612-3

A bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif, des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

La fiche d'effectif désigne le document par lequel l'autorité maritime française atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales suivantes et des mesures prises pour leur application :

1° La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 modifiée ;

2° La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 modifiée ;

3° La convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptée le 22 octobre 1996 par l'Organisation internationale du travail.

Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, sont français, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

L'accès aux fonctions mentionnées à l'alinéa précédent est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.

L. 5612-4

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.

L. 5612-5

Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la

disposition des autorités compétentes.

L. 5612-6

Les navigants résidant en France sont soumis aux dispositions des titres IV et V du livre V de la présente partie.

Les navigants résidant hors de France sont soumis aux dispositions des titres II et III du présent livre.

Les navigants ressortissants d'un Etat de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient des dispositions du présent chapitre, sous réserve des dispositions plus favorables prises en application du traité sur l'Union européenne.

TITRE II - LES RELATIONS DU TRAVAIL

Chapitre Ier - Les relations individuelles de travail

Section 1 - L'engagement du navigant

Sous-section 1 - Engagement direct et mise à disposition

L. 5621-1

Les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime.

L. 5621-2

Est entreprise de travail maritime pour l'application du présent livre toute personne dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet.

L. 5621-3

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

L. 5621-4

La mise à disposition de tout navigant fait l'objet d'un contrat conclu par écrit entre l'armateur

et l'entreprise de travail maritime, mentionnant :

1° Les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;

2° Les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;

3° Les conditions de la protection sociale prévues par les articles L. 5613-2 à L. 5613-4 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

Une copie du contrat de mise à disposition se trouve à bord du navire, à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur.

L. 5621-5

Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.

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

L. 5621-6

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.

L. 5621-7

Le contrat d'engagement est établi conformément à l'article 3 de la convention n° 22 de l'Organisation internationale du travail sur le contrat d'engagement des marins.

Il est soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions du présent chapitre et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents.

L. 5621-8

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.

L. 5621-9

Durant la première période d'emploi du navigant auprès d'un armateur, les trois premiers mois de service sont considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période, les parties peuvent, avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.

La durée maximale d'embarquement est de six mois. Elle peut être portée à neuf mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas, prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation du navire.

L. 5621-10

Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants

mis à disposition de l'armateur précise :

1° La raison sociale de l'employeur ;

2° La durée du contrat ;

3° L'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, son numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;

4° Le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;

5° Les conditions de la protection sociale prévues par les articles L. 5613-2 à L. 5613-4 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

L. 5621-11

Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions prévues par l'article L. 5612-10.

L. 5621-12

Un exemplaire écrit du contrat d'engagement est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement.

Une copie de ce document est remise au capitaine.

Section 2 - Fin de la relation de travail

L. 5621-13

Le contrat d'engagement conclu directement entre l'armateur et le navigant ou le contrat de mise à disposition conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime prennent fin :

1° A l'échéance prévue ;

2° Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;

3° Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;

4° Par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou de faute lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux.

L. 5621-14

Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois.

Il n'est pas applicable en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde du navigant ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.

L. 5621-15

Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois

de salaire.

Elles ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption :

1° Intervient durant la période d'essai ;

2° Résulte de la décision ou d'une faute grave ou lourde du navigant.

Section 3 - Conditions de rapatriement

L. 5621-16

Le navigant est rapatrié dans les cas prévus par le 1 de l'article 2 de la convention n° 166 de l'Organisation internationale du travail sur le rapatriement des marins et dans les cas prévus par le titre IV du livre V et, le cas échéant, par accord collectif. La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement est de douze mois.

Le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur dans le cas d'un contrat d'engagement, ou aux frais de l'entreprise de travail maritime dans le cas d'un contrat de mise à disposition, sans préjudice de leur droit à recouvrer, auprès du navigant, les sommes engagées, en cas de faute grave ou lourde de celui-ci.

La destination du rapatriement peut être, au choix du navigant :

1° Le lieu d'engagement ;

2° Le lieu stipulé par convention collective ;

3° Son lieu de résidence ;

4° Le lieu mentionné au contrat ;

5° Tout autre lieu convenu par les parties.

L. 5621-17

En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et au navigant.

L'armateur est tenu de contracter une assurance ou de justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.

Section 4 -Résolution des litiges individuels

L. 5621-18

En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions du présent chapitre, l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile.

L'employeur peut être attrait :

a) Devant les tribunaux français ;

b) Devant ceux de l'Etat où le navigant a son domicile ;

c) Devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

En France, ces litiges sont portés devant le juge judiciaire après tentative de conciliation dans des conditions précisée par décret en Conseil d'Etat.

Il ne peut être dérogé au présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend ou qui permettent au navigant de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués.

Chapitre II - Les relations collectives de travail

L. 5622-1

Tout navigant peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.

L. 5622-2

Les conventions ou accords collectifs applicables aux navigants régis par le présent chapitre peuvent être celles ou ceux applicables en vertu de la loi dont relève le contrat d'engagement du navigant.

L. 5622-3

Les navigants participent à l'élection des délégués de bord mentionnés à l'article L. 5543-2.

L. 5622-4

La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant.

Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève. Toute disposition ou tout acte contraire est nul de plein droit.

Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes.

Chapitre III - Durée du travail et salaire

Section 1 - Durée, repos et congés annuels

Sous-section 1 - Durée et organisation du travail

L. 5623-1

Le travail des navigants est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois.

Pour des raisons d'exploitation, il peut être organisé, dans la limite de 12 heures, sur une autre base journalière, dans des conditions fixées par conventions ou accords collectifs.

L. 5623-2

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.

L. 5623-3

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.

L. 5623-4

Un registre, tenu à jour à bord du navire, mentionne les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.

Sous-section 2 - Repos et jours fériés

L. 5623-5

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.

L. 5623-6

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

Lorsque la journée de repos hebdomadaire coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

Lorsque le navigant n'a pas, pour des motifs liés à l'exploitation du navire, bénéficié de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré comme des heures supplémentaires.

L. 5623-7

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par convention ou accord collectif, ou à défaut par le contrat d'engagement.

Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé ou coïncidant avec la journée de repos hebdomadaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée.

Sous-section 3 - Congés payés

L. 5623-8

La durée des congés payés du navigant est de trois jours par mois de travail effectif.

Section 2 - Le salaire

L. 5623-9

Les rémunérations des navigants ne peuvent être inférieures aux montants fixés par décret, après consultation des organisations professionnelles représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des marins, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

TITRE III - PROTECTION SOCIALE

L. 5631-1

Les navigants résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger peuvent, sur leur demande, dès lors qu'ils sont employés à bord d'un navire relevant du présent titre, continuer à bénéficier des assurances sociales auxquelles ils ont auparavant souscrit. Ces assurances doivent leur garantir les risques énumérés à l'article L. 5631-4.

L. 5631-2

Les navigants ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ou par la convention bilatérale qui leur sont applicables.

L. 5631-3

Les navigants résidant hors de France et ne relevant pas des dispositions des articles L. 5631-1 et L. 5631-2 sont assurés contre les risques mentionnés à l'article L. 5631-4.

Leur régime de protection sociale est soumis à la loi choisie par les parties. Des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents peuvent prévoir des dispositions plus favorables.

La protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants et ratifiées par la France.

L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

L. 5631-4

Pour l'application des articles L. 5631-1 et L. 5631-3, la protection sociale comprend :

1° La prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, à laquelle s'ajoute :

a) En cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de cent vingt jours ;

b) En cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à

l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;

2° Le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire :

a) Au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayants droit ;

b) A chaque enfant à charge, âgé de moins de vingt et un ans, dans la limite de trois enfants ;

3° La prise en charge en cas de maternité de la femme navigante des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;

4° Le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement, en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire ;

5° L'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, à un pourcentage de la rémunération brute perçue chaque année par le marin diffère selon l'âge auquel intervient la cessation d'activité.

TITRE IV - CONTRÔLE ET SANCTIONS

Chapitre Ier - Contrôle

L. 5641-1

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

L. 5642-1

Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à un navigant sans conclure de contrat dans les conditions prévues par les articles L. 5621-3, L. 5621-4, L. 5621-10 et L. 5621-11.

Est puni de 7 500 € d'amende le fait de ne pas se conformer à l'article L. 5612-3, au second alinéa de l'article L. 5621-9, aux articles L. 5621-16, L. 5622-1, L. 5622-3, L. 5622-4 et L. 5623-9.

Le fait, pour toute personne déjà condamnée définitivement pour un délit défini au présent article, de commettre le même délit dans un délai de douze mois à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine constitue une récidive.

L. 5642-2

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait, pour tout capitaine, de rompre son engagement et quitter le navire avant d'avoir été remplacé.

LIVRE VII - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

L. 5700-1

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 Réunion

Chapitre Ier - Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II - Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5713-1

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.

L. 5713-1-1

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".

L. 5713-1-2

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.

L. 5713-2

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.

L. 5713-3

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.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5714-1

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.

L. 5714-2

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

L. 5715-1

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.

L. 5715-2

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.

L. 5715-3

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 ».

L. 5715-4

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.

L. 5715-5

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.

L. 5715-6

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.

L. 5715-7

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.

L. 5715-8

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.

L. 5715-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé dans un département d'outre-mer sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5715-10

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

L. 5721-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier ne sont pas applicables à Mayotte.

L. 5721-2.

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

L. 5722-1

Les articles L. 5431-2 et L. 5431-3 sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral.

La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à l'article L. 5431-1 ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie, les autorités mentionnées aux premier et troisième alinéas du même article.

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5723-1

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.

L. 5723-2

Les dispositions du livre III de la présente partie relative à la domanialité publique sont applicables à Mayotte.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5724-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV ne sont pas applicables à Mayotte.

Chapitre V - Les gens de mer

L. 5725-1

Les dispositions des articles L. 5541-1 à L. 5542-17, L. 5542-21 à L. 5542-38, L. 5542-40 à L. 5542-50, L. 5543-1 à L. 5543-4, L. 5544-1 à L. 5544-60, L. 5544-62, L. 5545-1 à L. 5545-9 et L. 5545-11 à L. 5549-3 ainsi que celles du titre V du livre V de la présente partie ne sont pas applicables à Mayotte.

L. 5725-2

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. »

L. 5725-3

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.

L. 5725-4

Pour l'application de l'article L. 5542-18 à Mayotte, les mots : « , résultant du mode de rémunération mentionné au 4° de l'article L. 5542-3 » sont remplacés par les mots : « résultant du mode de rémunération défini par le contrat de travail » et les mots : « Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, » sont supprimés.

TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre Ier - Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II -Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5733-1

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.

L. 5733-2

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. »

L. 5733-3

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

L. 5734-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

L. 5734-2

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

L. 5735-1

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.

L. 5735-2

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.

L. 5735-3

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 ».

L. 5735-4

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.

L. 5735-5

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.

L. 5735-6

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 marins des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

L. 5735-7

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.

L. 5735-8

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.

L. 5735-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Barthélemy sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5735-10

Pour l'application à Saint-Barthélemy des dispositions de l'article L. 5556-11, les mots : « au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites fixées par l'article L. 531-4 de ce code » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 755-19 du code de la sécurité sociale, dans les conditions et limites qu'il fixe ».

TITRE IV - SAINT-MARTIN

Chapitre Ier - Le navire

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II - Navigation maritime

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III -Les ports maritimes

L. 5743-1

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.

L. 5743-2

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. »

L. 5743-3

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

L. 5744-1

Les dispositions du chapitre Ier du titre III du livre IV de la présente partie ne sont pas applicables à Saint-Martin.

L. 5744-2

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

L. 5745-1

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.

L. 5745-2

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.

L. 5745-3

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 ».

L. 5745-4

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.

L. 5745-5

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.

L. 5745-6

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 marins des exonérations de charges sociales prévues à l'article L. 752-3-2 du code de la sécurité sociale.

L. 5745-7

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.

L. 5745-8

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.

L. 5745-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Martin sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5745-10

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

L. 5751-1

Les dispositions du chapitre II du titre Ier du livre Ier ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L. 5751-2.

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5753-1

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.

L. 5753-2

Les dispositions des articles L. 5314-3, L. 5343-1 à L. 5343-23 et L. 5344-1 à L. 5344-4, L. 5351-4 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5754-1

Les dispositions 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

L. 5755-1

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.

L. 5755-2

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.

L. 5755-3

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 ».

L. 5755-4

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.

L. 5755-5

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.

L. 5755-6

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.

L. 5755-7

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.

L. 5755-8

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.

L. 5755-9

Les marins étrangers embarqués sur un navire immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5755-10

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-CALÉDONIE

L. 5760-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre Ier - Le navire

L. 5761-1

Les dispositions du livre Ier sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier.

Chapitre II - Navigation maritime

L. 5762-1

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.

L. 5762-2.

Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "et au 3° de l'article L. 5336-5" et 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".

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5763-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5764-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles du chapitre V du titre II et du chapitre Ier du titre III sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre V - Les gens de mer

L. 5765-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5521-1 à L. 5521-3, L. 5522-2, L. 5523-1 et L. 5523-2, L. 5524-1 à L. 5524-4 et L. 5531-1 à L. 5532-1 sont applicables en Nouvelle-Calédonie en tant qu'ils concernent les compétences exercées par l'Etat.

L. 5765-2

Pour l'application des articles L. 5521-1, L. 5521-2 et L. 5521-3 en Nouvelle-Calédonie, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

L. 5765-3

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. »

L. 5765-4

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 - POLYNÉSIE FRANÇAISE

L. 5770-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre Ier -Le navire

L. 5771-1

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.

Chapitre II - Navigation maritime

L. 5772-1

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.

L. 5772-3.

Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 en Polynésie française, les mots : "et au 3° de l'article L. 5336-5" et 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".

Chapitre III - Les ports maritimes

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5774-1

Les dispositions du chapitre IV du titre III du livre IV sont applicables en Polynésie française.

Chapitre V -Les gens de mer

L. 5775-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5521-1 à L. 5521-3, L. 5522-2, L. 5523-2, L. 5524-1 à L. 5524-4 et L. 5531-1 à L. 5532-1 sont applicables en Polynésie française, compte tenu, le cas échéant, de l'association de la Polynésie française à l'exercice des compétences de l'Etat en matière de police de la circulation maritime dans les eaux intérieures, prévue par l'article 34 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

L. 5775-2

Pour l'application des articles L. 5521-1 à L. 5521-3 en Polynésie française, les mentions de la formation professionnelle, des qualifications professionnelles, des titres et diplômes ne s'appliquent qu'en tant qu'elles concernent les titres et diplômes délivrés par l'Etat.

L. 5775-3

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. »

L. 5775-4

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

L. 5780-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre Ier - Le navire

L. 5781-1

Les dispositions du livre Ier, à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier sont applicables à Wallis-et-Futuna.

L. 5781-2.

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.

Chapitre II - Navigation maritime

L. 5782-1

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.

L. 5782-3.

Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : "et au 3° de l'article L. 5336-5" et 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".

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5783-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5784-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles du chapitre Ier du titre III sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre V - Les gens de mer

L. 5785-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5542-18, alinéa 1er, L. 5542-19, L. 5545-10, L. 5545-13 et L. 5546-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

L. 5785-2

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. »

L. 5785-3

Pour l'application à Wallis-et-Futuna des dispositions du premier alinéa de l'article L. 5542-18, les mots : « inscription au rôle d'équipage » sont remplacés par le mot : « embarquement ».

L. 5785-4

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.

L. 5785-5

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. »

L. 5785-6

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.

L. 5785-7

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 FRANÇAISES

L. 5790-1

Les articles L. 5000-1 à L. 5000-6 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre Ier - Le navire

L. 5791-1

Les dispositions du livre Ier à l'exception de celles du chapitre II du titre Ier sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

L. 5791-2.

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.

Chapitre II - Navigation maritime

L. 5792-1

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.

L. 5792-3.

Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "et au 3° de l'article L. 5336-5" et 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".

Chapitre III - Les ports maritimes

L. 5793-1

Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre IV - Le transport maritime

L. 5794-1

Les dispositions du livre IV, à l'exception de celles des chapitres Ier, II et III du titre III sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre V - Les gens de mer

L. 5795-1

Les dispositions des articles L. 5511-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5542-18, alinéa 1er, L. 5542-19, L. 5545-10, L. 5545-13 et L. 5546-3 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L. 5795-2

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.

L. 5795-3

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. »

L. 5795-4

Pour l'application aux Terres australes et antarctiques françaises des dispositions du premier alinéa de l'article L. 5541-18, les mots : « inscription au rôle d'équipage » sont remplacés par le mot : « embarquement ».

L. 5795-5

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité administrative lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le service de santé des gens de mer mentionné à l'article L. 5521-1.

En outre, les enfants de moins de quinze ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des navires de pêche côtière, sous réserve de la présentation du certificat médical prévu au deuxième alinéa et à condition que cet embarquement ne soit pas réalisé dans un intérêt commercial.

L. 5795-6

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. »

L. 5795-7

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 ».

L. 5795-8

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 ».

L. 5795-9

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 ».

L. 5795-10

Les marins étrangers embarqués sur un navire battant pavillon français immatriculé dans les Terres australes et antarctiques françaises sont affiliés au régime de prévoyance des marins même lorsque leur service ne donnent pas lieu à cotisation au régime d'assurance vieillesse des marins.

L. 5795-11

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.

L. 5795-12

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.

L. 5795-13

L'inspection du travail des personnels embarqués sur des navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises est confiée au chef du service des affaires maritimes du territoire des Terres australes et antarctiques françaises ainsi qu'aux officiers et agents assermentés placés sous son autorité.

Ils exercent les pouvoirs dévolus à l'inspection du travail et des lois sociales d'outre-mer par le chapitre 1er du titre VII de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer.

L. 5795-14

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.

L. 5795-15

Les chapitres Ier à V du titre V du livre V de la présente partie sont applicables aux marins français embarqués sur des navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises.

Les contributions patronales et les cotisations personnelles dues au titre des services accomplis à bord de ces navires sont calculées selon des taux fixés par voie réglementaire.

Les taux de calcul des contributions patronales peuvent être modulés en fonction des caractéristiques techniques, des modalités d'exploitation et du trafic des navires, pour une partie de l'équipage qui ne peut excéder un pourcentage fixé par voie réglementaire.

SIXIÈME PARTIE - AVIATION CIVILE

LIVRE Ier - L'AÉRONEF

L. 6100-1

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'AÉRONEF

Chapitre unique

L. 6111-1

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

L. 6111-2

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.

L. 6111-3

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 exploités en France mais ne remplissant pas ces conditions sont fixées par arrêté ministériel.

L. 6111-4

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.

L. 6111-5

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.

L. 6111-6

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 - RÉGIME DE PROPRIÉTÉ

Chapitre Ier - Titres de propriété

L. 6121-1

L'inscription au registre français d'immatriculation vaut titre de propriété. Le registre est public.

L. 6121-2

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

L. 6122-1

L'aéronef inscrit au registre français d'immatriculation est susceptible d'hypothèque.

Il ne peut être grevé que d'hypothèque conventionnelle.

L. 6122-2

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.

L. 6122-3

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.

L. 6122-4

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.

L. 6122-5

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.

L. 6122-6

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.

L. 6122-7

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.

L. 6122-8

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.

L. 6122-9

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.

L. 6122-10

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.

L. 6122-11

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.

L. 6122-12

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

L. 6122-13

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.

L. 6122-14

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.

L. 6122-15

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

L. 6122-16

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.

L. 6122-17

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.

L. 6122-18

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.

L. 6122-19

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.

L. 6122-20

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

L. 6123-1

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.

L. 6123-2

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

L. 6123-3

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 RESPONSABILITÉS

Chapitre Ier - Responsabilité des équipages et des exploitants

L. 6131-1

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.

L. 6131-2

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.

L. 6131-3

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.

L. 6131-4

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

L. 6132-1

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

L. 6132-2

Les règles relatives aux épaves maritimes prévues aux articles L. 5242-16 à L. 5242-18 s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Section 3 - Disparition

L. 6132-3

En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

A l'expiration de ce délai, les dispositions des articles 87 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 PÉNALES

Chapitre Ier - Mesures administratives

Section unique - Rétention et immobilisation d'aéronefs

L. 6141-1

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

L. 6142-1

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.

L. 6142-2

Les procès-verbaux constatant les infractions prévues par le présent livre sont transmis sans délai au procureur de la République.

L. 6142-3

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

L. 6142-4

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.

L. 6142-5

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.

L. 6142-6

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.

L. 6142-7

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

L. 6142-8

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

L. 6142-9

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.

LIVRE II - LA CIRCULATION AÉRIENNE

L. 6200-1

La circulation aérienne est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs.

TITRE Ier -DROIT DE CIRCULATION

Chapitre Ier - Survol du territoire

L. 6211-1

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.

L. 6211-2

L'aéronef qui effectue un vol international est tenu de suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui lui est imposée.

L. 6211-3

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.

L. 6211-4

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.

L. 6211-5

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

L. 6212-1

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.

L. 6212-2

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE II - POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Chapitre Ier - Contrôle

L. 6221-1

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.

L. 6221-2

L'autorité administrative peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aérodrome 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.

L. 6221-3

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.

L. 6221-4

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.

L. 6221-5

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

Chapitre II - Enquêtes techniques relatives à un accident ou à un incident d'aviation civile

L. 6222-1

Les dispositions du présent chapitre sont applicables sans préjudice des dispositions du titre 2 du livre VI de la première partie du présent code en cas d'accident ou d'incident survenu à tout aéronef, à l'exclusion de ceux mentionnés à l'article L. 6222-2.

L. 6222-2

Les aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou ceux appartenant à un Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu par l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ne relèvent pas des dispositions du présent chapitre.

L. 6222-3

Fait l'objet d'une enquête technique tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale.

On entend par :

1° Accident : un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

– soit dans l'aéronef ;

– soit en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en

sont détachées ;

– soit directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

b) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

– qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et

– qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible ;

2° Incident : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;

3° Incident grave : un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

L. 6222-4

L'enquête technique relève de la compétence des autorités françaises pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus :

1° Sur le territoire ou dans l'espace aérien français ;

2° En dehors du territoire ou de l'espace aérien français, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en France ou exploité par une personne physique ou morale ayant en France son siège statutaire ou son principal établissement et si :

– l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique ;

– l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

Les autorités françaises peuvent déléguer à un Etat membre de l'Union européenne la réalisation de tout ou partie de l'enquête technique. Elles peuvent également déléguer à un Etat non membre de l'Union européenne la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu à un aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus sur le territoire de cet Etat. Les autorités françaises peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

L. 6222-5

Les recommandations de sécurité prévues par l'article L. 1621-20 ne s'appliquent qu'à un accident ou un incident d'aviation civile répondant au caractère de gravité défini par l'article L. 6222-3.

L. 6222-6

Les opérations mentionnées à l'article L. 1621-14 donnent lieu à des procès-verbaux établis par

les enquêteurs techniques.

L'autorité judiciaire reçoit copie de ces procès-verbaux en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

L. 6222-7

Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou sur son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou si elles ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

L. 6222-8

Toute personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par les dispositions de la présente partie, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organisme permanent, au ministre chargé des transports ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 6222-9

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, dans les conditions prévues par l'article L. 6222-8, 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.

L. 6222-10

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 technique, ni aux comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile, ni aux documents s'y rapportant.

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.

L. 6222-11

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

Chapitre III - Compte rendu d'événements

L. 6223-1

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.

L. 6223-2

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.

L. 6223-3

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 pénales

Chapitre Ier - Mesures de police et sanctions administratives

L. 6231-1

L'autorité administrative peut retenir tout aéronef français ou étranger dont le pilote a commis une infraction aux dispositions de la présente partie.

L. 6231-2

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

L. 6232-1

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

L. 6232-2

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.

L. 6232-3

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

L. 6232-4

Est puni d'un an 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.

L. 6232-5

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. 6531-1.

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, l'interdiction de conduire un aéronef est prononcée et sa durée est portée à trois ans et 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.

L. 6232-6

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. 6412-2, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ce certificat.

L. 6232-7

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

L. 6232-8

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.

L. 6232-9

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 techniques relatives aux incidents et accidents d'aviation civile

L. 6232-10

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 mentionné à l'article L. 6222-1, de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées à l'article L. 6222-8.

L. 6232-11

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.

LIVRE III -LES AÉRODROMES

L. 6300-1

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 AÉRODROMES

Chapitre Ier -Compétences relatives à la création et à l'exploitation

L. 6311-1

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.

L. 6311-2

Toute personne de droit public ou de droit privé peut créer, aménager et exploiter tout autre aérodrome dans ces mêmes conditions.

L. 6311-3

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

L. 6312-1

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.

L. 6312-2

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 AÉRODROMES OUVERTS À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 6321-1

L'exploitation des aérodromes relevant de la compétence de l'Etat peut être assurée en régie ou confiée à un tiers.

L. 6321-2

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.

L. 6321-3

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.

L. 6321-4

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

L. 6322-1

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.

L. 6322-2

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.

L. 6322-3

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.

L. 6322-4

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.

L. 6322-5

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.

L. 6323-1

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.

L. 6323-2

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 d'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.

L. 6323-3

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.

L. 6323-4

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.

L. 6323-5

Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

L. 6323-6

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

L. 6324-1

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

L. 6325-1

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'aéroport.

L. 6325-2

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.

L. 6325-3

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.

L. 6325-4

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.

L. 6325-5

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.

L. 6325-6

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.

Chapitre VI - Services d'assistance en escale

L. 6326-1

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 -CONTRÔLE DE L'ÉTAT

Chapitre Ier - Contrôle technique et administratif

L. 6331-1

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.

L. 6331-2

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.

L. 6331-3

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

L. 6332-1

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.

L. 6332-2

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 par l'article L. 2212-2 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 cet article lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 6332-3

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.

L. 6332-4

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.

L. 6332-5

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 - SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Chapitre Ier - Dispositions générales

L. 6341-1

Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sûreté. 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.

L. 6341-2

Sauf dans les cas où, en application notamment de l'article L. 6342-2, leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures prescrites 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne sont mises en œuvre, sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L. 6332-2, par les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes agréés au sens des articles L. 6342-1 et L. 6343-1, les employeurs des agents mentionnés à l'article L. 6342-2, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles au public des aérodromes, chacun dans son domaine d'activité.

Les catégories de mesures qui incombent à chacune des personnes mentionnées au présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II - Protection de la zone réservée

L. 6342-1

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits utilisés à bord des aéronefs, être agréé par l'autorité administrative en qualité d'établissement connu. L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'établissement connu met en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Les agents mentionnés à l'article L. 6372-1 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'établissement connu.

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

L. 6342-2

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime intérieur qu'international, d'une part les officiers de police judiciaire ainsi que, 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 fouille et à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances ou sortant de celles-ci.

Sont également habilités à procéder à ces fouilles et 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 désignés par les entreprises de transport aérien, les exploitants d'aérodromes ou les entreprises qui leur sont liées par contrat. Ces agents sont 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 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.

Ces fouilles et visites peuvent être réalisées, avec le consentement de la personne, au moyen d'un dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques dans les conditions visées à l'alinéa précédent. En cas de refus, la personne est soumise à un autre dispositif de contrôle (1).

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 scanner corporel. L'image produite par le scanner millimétrique doit comporter un système brouillant la visualisation du visage. Aucun stockage ou enregistrement des images n'est autorisé (1).

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 (1).

Les agréments prévus par le deuxième alinéa 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, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice de ces missions.

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

NOTA:

(1) Loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 article 25 II : Les troisième à cinquième alinéas de l'article L. 6342-2 du code des transports sont applicables durant une période de trois années à compter de la promulgation de la présente loi.

L. 6342-3

L'accès aux lieux de préparation et de stockage des biens et produits mentionnés au premier alinéa de l'article L. 6342-1 est soumis à la possession d'une habilitation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, par le préfet de police.

L'enquête administrative diligentée aux fins d'instruction de la demande d'habilitation peut donner lieu 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. 6343-1

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre les mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien :

1° Soit effectue les visites de sûreté mentionnées à l'article L. 6342-2 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;

2° Soit s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un agent habilité.

Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent faire l'objet de contrôle après leur conditionnement en raison de leurs caractéristiques sont remis à l'agent habilité exclusivement par un chargeur connu.

Peut être agréé en qualité d'agent habilité par l'autorité administrative l'entreprise ou l'organisme qui intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées.

Peut être agréé en qualité de chargeur connu par l'autorité administrative l'entreprise ou l'organisme qui met en œuvre directement ou sous son contrôle des mesures appropriées pendant le conditionnement du fret et des colis postaux expédiés à sa demande et qui préserve l'intégrité de ces marchandises jusqu'à leur remise à un agent habilité.

L. 6343-2

Les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police, sous le contrôle des officiers de police judiciaire, ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'agent habilité. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exclusion des pièces exclusivement réservées à l'habitation.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

Les agents mentionnés à l'article L. 6372-1 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité de chargeur connu.

Lorsque l'accès aux locaux est refusé aux agents mentionnés au premier alinéa, ceux-ci 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 première partie du présent code.

L. 6343-3

L'accès aux lieux de traitement, de conditionnement et de stockage du fret et des colis postaux mentionnés à l'article L. 6343-1 est soumis à la possession d'une habilitation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, par le préfet de police.

L'enquête administrative diligentée aux fins d'instruction de la demande d'habilitation peut donner lieu 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. 6343-4

En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret mentionnés au présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par la présente partie.

Les agréments mentionnés à l'article L. 6343-1 peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par l'article L. 6343-1 ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

L. 6343-5

Les conditions d'application des articles L. 6343-1, L. 6343-2 et L. 6343-4 sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes mentionnées à ces articles. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux, mentionnés aux articles L. 6343-1 et L. 6343-4 ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté.

Il détermine également les prescriptions que les agents habilités doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

TITRE V - SUJÉTIONS AUX ABORDS DES AÉRODROMES

L. 6350-1

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

L. 6351-1

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

L. 6351-2

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.

L. 6351-3

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.

L. 6351-4

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.

L. 6351-5

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

L. 6351-6

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.

L. 6351-7

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.

L. 6351-8

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.

L. 6351-9

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

Chapitre II - Installations soumises à autorisation spéciale

L. 6352-1

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

L. 6353-1

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.

L. 6353-2

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 AÉROPORTUAIRES

Chapitre Ier - Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Section 1 - Composition et fonctionnement

L. 6361-1

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.

L. 6361-2

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.

L. 6361-3

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.

L. 6361-4

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

L. 6361-5

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 quatervicies 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.

L. 6361-6

Pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies 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.

L. 6361-7

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 d'exposition au bruit 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.

L. 6361-8

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.

L. 6361-9

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

L. 6361-10

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.

L. 6361-11

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

L. 6361-12

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.

L. 6361-13

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. Elles 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.

L. 6361-14

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.

L. 6361-15

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent chapitre.

Chapitre II - Procédures d'approche et de départ

L. 6362-1

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.

L. 6362-2

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 règlementaire, 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.

L. 6362-3

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre III - Les communautés aéroportuaires

L. 6363-1

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.

L. 6363-2

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.

L. 6363-3

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.

L. 6363-4

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.

L. 6363-5

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.

L. 6363-6

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'avéreraient nécessaires.

L. 6363-7

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 PÉNALES

Chapitre Ier -Mesures relatives à la police de l'exploitation et de la conservation

Section 1 - Police de l'exploitation

L. 6371-1

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.

L. 6371-2

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.

L. 6371-3

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

L. 6371-4

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

L. 6372-1

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.

L. 6372-2

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.

L. 6372-3

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

L. 6372-4

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.

L. 6372-5

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.

L. 6372-6

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.

L. 6372-7

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

L. 6372-8

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.

L. 6372-9

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 EUR 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 imparti.

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.

L. 6372-10

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor, sur réquisition du ministre intéressé ou de son représentant.

LIVRE IV - LE TRANSPORT AÉRIEN

L. 6400-1

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.

L. 6400-2

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

L. 6400-3

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 AÉRIEN

Chapitre Ier - Contrôle, capital et statuts des entreprises de transport aérien

Section 1 - Contrôle

L. 6411-1

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

L. 6411-2

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.

L. 6411-3

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.

L. 6411-4

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.

L. 6411-5

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.

L. 6411-6

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.

L. 6411-7

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.

L. 6411-8

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

L. 6411-9

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.

L. 6411-10

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

L. 6412-1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au transport aérien effectué à titre onéreux.

L. 6412-2

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.

Les transporteurs aériens de passagers, de fret ou de courrier, mentionnés par le 3 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1008/2008, n'ont l'obligation de détenir une licence d'exploitation et un certificat de transport 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.

L. 6412-3

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.

L. 6412-4

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.

L. 6412-5

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.

L. 6412-6

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.

L. 6412-7

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

Chapitre III - Transports sanitaires -et transports par moyens militaires

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE II -CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre Ier -Transport de personnes et de bagages

Section 1 - Le contrat de transport

L. 6421-1

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 bagage enregistré par la délivrance d'une fiche d'identification par bagage enregistré.

L. 6421-2

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

L. 6421-3

La responsabilité du transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CEE) 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.

L. 6421-4

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

L. 6422-1

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

L. 6422-2

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.

L. 6422-3

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.

L. 6422-4

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.

L. 6422-5

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 PÉNALES

Chapitre Ier - Mesures de police, pouvoirs de constatation

L. 6431-1

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.

L. 6431-2

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.

L. 6431-3

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.

L. 6431-4

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.

L. 6431-5

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

L. 6432-1

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.

L. 6432-2

Les conditions d'application de l'article L. 6432-1 sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III - Dispositions pénales

Section 1 - Transaction pénale

L. 6433-1

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

L. 6433-2

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.

LIVRE V -LE PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier - CONDITIONS D'EXERCICE DES ACTIVITÉS

Chapitre unique

L. 6511-1

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.

L. 6511-2

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.

L. 6511-3

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.

L. 6511-4

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.

L. 6511-5

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.

L. 6511-6

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.

L. 6511-7

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.

L. 6511-8

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.

L. 6511-9

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.

L. 6511-10

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

L. 6521-1

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.

L. 6521-2

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.

L. 6521-3

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.

L. 6521-4

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 peut être maintenu en activité s'il en formule la demande et 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 et des conditions de réalisation des vols en équipage, déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Cette demande doit, si l'intéressé souhaite pouvoir continuer à exercer l'activité de pilote ou de copilote, être renouvelée chaque année, et en dernier lieu l'année précédant son soixante-cinquième anniversaire.

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 ou du fait que la limite d'âge mentionnée au premier ou au troisième alinéa est atteinte, 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.

L. 6521-5

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 peut être maintenu en activité s'il en formule la demande et 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 dans des conditions déterminées 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 chaque année, et en dernier lieu l'année précédant son soixante-cinquième anniversaire.

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 du navigant n'est pas rompu du seul fait d'une demande de reclassement ou du fait que la limite d'âge mentionnée au premier ou au troisième alinéa est atteinte, 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.

L. 6521-6

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

L. 6522-1

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.

L. 6522-2

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.

L. 6522-3

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.

L. 6522-4

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.

L. 6522-5

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.

L. 6522-6

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.

Section 1 - Forme, contenu et exécution du contrat

L. 6523-1

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

L. 6523-2

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 de détachement 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.

L. 6523-3

Chaque personnel navigant salarié a droit mensuellement à un salaire garanti dont les modalités de calcul sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L. 6523-4

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, quelles que soient la nature de son contrat et son ancienneté.

L. 6523-5

Le contrat conclu pour une durée déterminée indique le lieu de destination finale de la mission.

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.

L. 6523-6

Le contrat de travail qui prévoit, à la demande de l'employeur, le détachement 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.

L. 6523-7

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.

L. 6523-8

Le montant de l'indemnité exclusive de départ est calculé en fonction de l'ancienneté selon des modalités définies par voie réglementaire.

L. 6523-9

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.

L. 6523-10

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.

L. 6523-11

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

L. 6523-12

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.

L. 6523-13

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.

L. 6523-14

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

L. 6524-1

Pour l'application du présent chapitre, le personnel navigant technique est celui dont les fonctions sont mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 6521-1.

L. 6524-2

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 collège 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.

L. 6524-3

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.

L. 6524-4

Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention de branche 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.

L. 6524-5

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

L. 6525-1

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.

L. 6525-2

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.

L. 6525-3

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.

L. 6525-4

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.

L. 6525-5

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

L. 6526-1

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.

L. 6526-2

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.

L. 6526-3

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.

L. 6526-4

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.

L. 6526-5

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.

L. 6526-6

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.

L. 6526-7

Les navigants stagiaires de l'aéronautique civile bénéficient des dispositions prévues par les articles L. 6526-5 et L. 6526-6.

L. 6526-8

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

L. 6527-1

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.

L. 6527-2

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.

L. 6527-3

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.

L. 6527-4

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.

L. 6527-5

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.

L. 6527-6

Le régime peut mettre en œuvre une action sociale au profit de ses membres participants.

L. 6527-7

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.

L. 6527-8

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.

L. 6527-9

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.

L. 6527-10

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 bureau des hypothèques.

TITRE III - SANCTIONS PÉNALES ET ADMINISTRATIVES

Chapitre unique - Sanctions pénales

L. 6531-1

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.

L. 6531-2

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.

L. 6531-3

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.

LIVRE VI - FORMATION AÉRONAUTIQUE AMATEURS

TITRE Ier - AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS

Chapitre unique

L. 6611-1

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'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE DE LOISIR

Chapitre Ier -Aide à la jeunesse

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II - Aide à la construction amateur

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

LIVRE VII - DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

L. 6700-1

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.

L. 6700-2

Les transporteurs aériens exploitant des services réguliers sur les liaisons aériennes soumises à obligation 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 obligation 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 -DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Le présent titre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE II - MAYOTTE

Chapitre Ier - L'aéronef

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II - La circulation aérienne

L. 6722-1

Pour l'application à Mayotte 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 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 ou des règlements pris pour leur application par la Commission européenne ».

Chapitre III - Les aérodromes

L. 6723-1

Pour l'application à Mayotte du premier alinéa de l'article L. 6341-2, les mots : « 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne » sont remplacés par les mots : « 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 ».

L. 6723-2

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 ».

L. 6723-3

Les articles L. 6353-1 et L. 6353-2 ne sont pas applicables à Mayotte.

Chapitre IV - Le transport aérien

L. 6724-1

Les dispositions des articles L. 6412-2, L. 6412-3, L. 6412-5 et L. 6421-3 ne sont pas applicables à Mayotte.

L. 6724-2

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à Mayotte 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.

Toutefois, le transport aérien de passagers, de fret ou de courrier assuré par des aéronefs non entraînés par un organe moteur ou par des ultralégers motorisés et les vols locaux ne nécessitent 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 décret en Conseil d'Etat.

L. 6724-3

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services aériens réguliers de transport de passagers, de fret et de courrier au départ ou à destination de Mayotte 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

L. 6725-1

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE III - SAINT-BARTHÉLEMY

Chapitre unique

L. 6731-1

Pour l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 6332-2, les mots : « impartis au maire par l'article L. 2212-2 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 ».

L. 6731-2

Le titre VI du livre III ne s'applique pas à Saint-Barthélemy.

TITRE IV -SAINT-MARTIN

Chapitre unique

L. 6741-1

Pour l'application à Saint-Martin de l'article L. 6332-2, les mots : « impartis au maire par l'article L. 2212-2 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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

Chapitre II -La circulation aérienne

L. 6752-1

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 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 ou des règlements pris pour leur application par la Commission européenne ».

Chapitre III - Les aérodromes

L. 6753-1

Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon du premier alinéa de l'article L. 6341-2, les mots : « 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne » sont remplacés par les mots : « 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 ».

Chapitre IV - Le transport aérien

L. 6754-1

Les dispositions des articles L. 6412-2, L. 6412-3, L. 6412-5 et L. 6421-3 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L. 6754-2

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.

Le transport aérien de passagers, de fret ou de courrier, prévu 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, 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 décret en Conseil d'Etat.

L. 6754-3

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

L. 6755-1

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VI -NOUVELLE-CALÉDONIE

Chapitre Ier - L'aéronef

L. 6761-1

Les dispositions du livre Ier sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Chapitre II- La circulation aérienne

L. 6762-1

Les dispositions du livre II sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

L. 6762-2

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 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 ou des règlements pris pour leur application par la Commission européenne ».

Chapitre III - Les aérodromes

L. 6763-1

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.

L. 6763-2

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.

L. 6763-3

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.

L. 6763-4

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie de l'article L. 6332-2, les mots : « par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales » sont remplacés par les mots : « par l'article L. 131-2 du code des communes de Nouvelle-Calédonie ».

L. 6763-5

Pour l'application en Nouvelle-Calédonie du premier alinéa de l'article L. 6341-2, les mots : « 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne » sont remplacés par les mots : « 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 ».

L. 6763-6

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article L. 6342-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : « ou ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne » sont supprimés.

L. 6763-7

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 ».

L. 6763-8

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

L. 6764-1

Sous réserve des compétences de la Nouvelle-Calédonie, les dispositions du livre IV de la présente partie, à l'exception de celles de son titre Ier, et l'article L. 6411-1 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

L. 6764-2

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

L. 6765-1

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. 6531-1 et L. 6531-2 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

L. 6765-2

Pour son application en Nouvelle-Calédonie, le dernier alinéa de l'article L. 6521-4 est supprimé.

L. 6765-3

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VII - POLYNÉSIE FRANÇAISE

L. 6770-1

Les dispositions de l'article L. 6100-1 sont applicables en Polynésie française.

Chapitre Ier - L'aéronef

L. 6771-1

Les dispositions du titre Ier et du titre IV du livre Ier de la présente partie sont applicables en Polynésie française.

Chapitre II - La circulation aérienne

L. 6772-1

Les dispositions du livre II sont applicables en Polynésie française.

L. 6772-2

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 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 ou des règlements pris pour leur application par la Commission européenne ».

Chapitre III - Les aérodromes

L. 6773-1

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.

L. 6773-2

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.

L. 6773-3

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.

L. 6773-4

Pour l'application en Polynésie française de l'article L. 6321-4, les mots : « mentionnée à l'article L. 6321-3 » sont supprimés.

L. 6773-5

Pour l'application en Polynésie française du premier alinéa de l'article L. 6341-2, les mots : « 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne » sont remplacés par les mots : « 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 ».

L. 6773-6

Pour l'application en Polynésie française des dispositions de l'article L. 6341-2, les mesures prescrites sont prévues par l'Etat.

L. 6773-7

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article L. 6342-2 en Polynésie française, les mots : « ou ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne » sont supprimés.

L. 6773-8

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 ».

L. 6773-9

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

L. 6774-1

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.

L. 6774-2

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.

L. 6774-3

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

L. 6775-1

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. 6531-1 et L. 6531-2 sont applicables en Polynésie française.

L. 6775-2

Pour son application en Polynésie française, le dernier alinéa de l'article L. 6521-4 est supprimé.

L. 6775-3

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

Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions législatives.

TITRE VIII - WALLIS-ET-FUTUNA

Chapitre Ier -L'aéronef

L. 6781-1

Les dispositions du livre Ier de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

Chapitre II - La circulation aérienne

L. 6782-1

Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

L. 6782-2

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 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 ou des règlements pris pour leur application par la Commission européenne ».

Chapitre III - Les aérodromes

L. 6783-1

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.

L. 6783-2

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.

L. 6783-3

Le deuxième alinéa de l'article L. 6321-2 n'est pas applicable à Wallis-et-Futuna.

L. 6783-4

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.

L. 6783-5

Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 6332-2, les mots : « dans le département qui exerce, à cet effet, dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales » sont supprimés.

L. 6783-6

Pour l'application à Wallis-et-Futuna du premier alinéa de l'article L. 6341-2, les mots : « 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 des règlements pris pour son application par la Commission européenne » sont remplacés par les mots : « 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 ».

L. 6783-7

Pour l'application du deuxième alinéa de l'article L. 6342-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : « ou ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne » sont supprimés.

L. 6783-8

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.

L. 6783-9

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 ».

L. 6783-10

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 ».

L. 6783-11

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.

L. 6783-12

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

L. 6784-1

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 et du chapitre II du titre Ier.

L. 6784-2

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.

L. 6784-3

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

L. 6785-1

Les dispositions du titre Ier, des chapitres Ier, II et III du titre II, et du titre III du livre V de la présente partie sont applicables à Wallis-et-Futuna.

L. 6785-2

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.

L. 6785-3

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.

L. 6785-4

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

L. 6786-1

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 FRANÇAISES

Chapitre Ier - L'aéronef

L. 6791-1

Les dispositions du livre Ier de la présente partie sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

Chapitre II - La circulation aérienne

L. 6792-1

Les dispositions du livre II de la présente partie sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

L. 6792-2

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 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 ».