

LOIS EXTRAITS

LOI n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (1)

NOR : EQUX0500211L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

(...)

CHAPITRE V

Dispositions relatives à la sécurité maritime et fluviale

Article 16

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 aux 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.

Article 17

I. – 1. La formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures 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.

2. Nul ne peut exploiter à titre individuel un des établissements mentionnés au 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 ;

– soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;

– soit à une peine prévue par l'article L. 625-8 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.

II. – 1. Toute personne formant à la conduite des 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 au 1 du I 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.

Le formateur évalue tout ou partie de la formation reçue par l'élève. Cette évaluation est faite sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.

2. Nul ne peut former à la conduite des 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 :

– soit à une peine criminelle ;

– soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;

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.

III. – 1. Le fait de délivrer une formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans avoir obtenu l'agrément prévu au I ou en violation d'une mesure de suspension provisoire de celui-ci est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende. En application du II, est puni des mêmes peines le fait d'employer un formateur non titulaire d'une autorisation d'enseigner en cours de validité.

2. Les personnes physiques coupables de l'une des infractions prévues au 1 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.

3. Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues au 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 ;

5. Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au 4 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.

4. En application du II, le fait de former à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans autorisation d'enseigner en cours de validité est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende. 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.

IV. – Les I, II et III sont applicables aux établissements de formation existants à l'issue d'un délai et selon des modalités fixés par décret en Conseil d'Etat. Ce délai ne peut excéder deux ans après la promulgation de la présente loi.

Les formateurs exerçant dans des établissements ayant obtenu un agrément dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent devront remplir l'ensemble des conditions du 2 du II pour pouvoir continuer leur activité à l'issue de la période transitoire.

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

CHAPITRE VI

Dispositions communes relatives à la sécurité des différents modes de transports

Article 18

Dans la première phrase du I de l'article 14 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, les mots : « le ministre chargé des transports peut décider » sont remplacés par les mots : « il peut être décidé ».

TITRE II

DISPOSITIONS À CARACTÈRE ÉCONOMIQUE

(...)

CHAPITRE VI

Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial

Article 29

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée :

« Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant ou confiés en gestion à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. »

Article 30

Dans le dernier alinéa du III de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990), après les mots : « de leur domaine public fluvial », sont insérés les mots : « ou du domaine public fluvial dont elles ont la gestion ».

Article 31

I. – Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, est insérée la mention : « I. – ».

II. – Le premier alinéa du même article 189-6 est complété par une phrase ainsi rédigée :

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

III. – Le même article 189-6 est complété par les II à IV ainsi rédigés :

« II. – 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 prendre en compte 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.

« III. – A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au II, 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.

« IV. – A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, 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 au III 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. Un décret précise les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises. »

Article 32

Le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi modifié :

1^o Après le mot : « entreprise », sont insérés les mots : « non résidente » ;

2^o Sont ajoutés les mots : « ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois ».

Article 33

Après l'article 224 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, sont insérés deux articles 224-1 et 224-2 ainsi rédigés :

« Art. 224-1. – 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 sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats 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.

« Art. 224-2. – L'Etat, lorsqu'il recourt à un contrat ou à une convention mentionnés à l'article L. 224-1, 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. 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'oeuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

Article 34

Est approuvé le cinquième avenant à la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

CHAPITRE VII

Dispositions relatives aux ports maritimes

Article 35

I. – 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 et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique.

II. – Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, la collectivité territoriale propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée peut, à la

demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité territoriale et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

III. – 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 réalisées en application du présent article.

IV. – 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, par le nouvel exploitant, un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. Au terme de la durée prévue au 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 réintégré de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.

Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur.

Article 36

Le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

- « – dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;
- « – le port de Port-Cros, relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros. »

(...)

TITRE III

DISPOSITIONS À CARACTÈRE SOCIAL

(...)

CHAPITRE II

Dispositions relatives au transport maritime

Article 43

Il est inséré, dans le code du travail maritime, un article 5-1 ainsi rédigé :

« *Art. 5-1.* – 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 législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, pour ce qui concerne les matières suivantes :

- « – libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;
- « – durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;
- « – salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« – conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;
« – règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;
« – discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;
« – travail illégal.
« Un décret détermine les conditions d'application du présent article, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés. »

Article 44

Le cinquième alinéa (1^o) du I de l'article 2 de la loi n^o 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est complété par les mots : « ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales ».

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer

Article 45

I. – Dans l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots : « de maladie », sont insérés les mots : « , de maternité ».
II. – L'article L. 757-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :
« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine marchande. »
III. – Il est inséré, dans le code du travail maritime, un article 5-2 ainsi rédigé :
« *Art. 5-2.* – Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 46

I. – Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail sont supprimés.
II. – Après l'article L. 742-1 du même code, il est inséré un article L. 742-1-1 ainsi rédigé :
« *Art. L. 742-1-1.* – I. – L'inspection du travail maritime est confiée aux inspecteurs et contrôleurs du travail maritime relevant du ministère chargé de la mer. Un décret en Conseil d'Etat fixe la répartition des compétences attribuées au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code au sein des services déconcentrés du ministère chargé de la mer.
« II. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont chargés de veiller à l'application des dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.
« Ils sont également chargés du contrôle des conditions de vie et de travail de toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin ainsi que du contrôle de l'application des conditions sociales de l'Etat d'accueil dans les cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.
« Pour l'exercice de ces missions, les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont habilités à demander à l'employeur ou à son représentant, 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.
« III. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime participent, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au régime de travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.
« IV. – Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime et des officiers et agents de police judiciaire, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires

maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et agents mentionnés à l'alinéa précédent sont habilités à constater les infractions aux dispositions des régimes du travail applicables 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 de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées à l'alinéa précédent est confiée à l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »

III. – L'article 123 du code du travail maritime est abrogé.

IV. – Dans le deuxième alinéa de l'article L. 742-5 du code du travail, après la référence : « L. 231-3-2, », est insérée la référence : « L. 231-4, ».

V. – Dans le premier alinéa de l'article L. 324-12 du même code, après la référence : « L. 611-10, », sont insérés les mots : « les inspecteurs et les contrôleurs du travail maritime, ».

VI. – L'article 122 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 122. – L'inspection du travail maritime est régie par les dispositions de l'article L. 742-1-1 du code du travail. »

VII. – Dans les premier et dernier alinéas de l'article 27 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 précitée, la référence : « deuxième alinéa de l'article L. 742-1 » est remplacée, par deux fois, par la référence : « I de l'article L. 742-1-1 ».

Article 47

Après l'article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 742-12. – L'aptitude physique à l'exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail définies au titre IV du livre II.

« Les conditions d'organisation et de fonctionnement du service de santé des gens de mer sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

Article 48

I. – L'article 6 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 6. – Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application au placement des marins du titre I^{er} du livre III du code du travail. Ce décret fixe 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. »

II. – L'article 9 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 9. – Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement. « Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime. « Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement. »

III. – Les articles 12 et 13 du même code sont abrogés.

Article 49

I. – Après l'article 25-1 du code du travail maritime, il est inséré un article 25-2 ainsi rédigé :

« Art. 25-2. – Dans les activités maritimes 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 déterminent les adaptations nécessaires. Ces accords précisent notamment les conditions dans lesquelles le marin peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés.

« La liste de ces activités est fixée par décret. »

II. – L'article 28 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 28. – Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

« Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

« a) Par roulement ;

« b) De manière différée, au retour au port ;

« c) En cours de voyage, dans un port d'escale.

« Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

« A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, 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 maritime.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »

III. – L'article 104 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 104. – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 sont déterminées par décret. »

Article 50

Le chapitre IV du titre IV du code du travail maritime est ainsi modifié :

1. Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :

« Art. 87. – L'armateur 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 ;

« 3. Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 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 de faillite, 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'armateur est déchargé de son obligation si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

« Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

« L'armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marin employé à bord.

« Art. 88. – 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 doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

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

« Art. 89. – L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

« Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

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

« Art. 90. – La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

« 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 86 sont à sa charge, l'armateur devant 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. » ;

2^o Après l'article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :

« Art. 90-1. – Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin. La peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende en cas de récidive.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1^o L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

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

TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

(...)

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 5 janvier 2006.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Le ministre d'Etat,

ministre de l'intérieur

et de l'aménagement du territoire,

NICOLAS SARKOZY

*Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*

THIERRY BRETON

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

PASCAL CLÉMENT

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

Le ministre de l'outre-mer,
FRANÇOIS BAROIN
Le ministre délégué au budget
et à la réforme de l'Etat,
porte-parole du Gouvernement,
JEAN-FRANÇOIS COPÉ

(1) *Travaux préparatoires* : loi n° 2006-10.

Sénat :

Projet de loi n° 9 (2005-2006) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission des affaires économiques, n° 14 (2005-2006) ;

Discussion et adoption, après déclaration d'urgence, le 18 octobre 2005.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2604 ;

Rapport de M. Dominique Le Mèner, au nom de la commission des affaires économiques, n° 2723 ;

Avis de M. Hervé Mariton, au nom de la commission des finances, n° 2733 ;

Discussion les 13 et 14 décembre 2005 et adoption le 14 décembre 2005.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, n° 133 (2005-2006) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission mixte paritaire, n° 141 (2005-2006) ;

Discussion et adoption le 22 décembre 2005.

Assemblée nationale :

Rapport de M. Dominique Le Mèner, au nom de la commission des affaires économiques, n° 2764 ;

Discussion et adoption le 22 décembre 2005.