

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

#### **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

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu la convention internationale de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 ;

Vu la convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 ;

Vu 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 ;

Vu le code international de gestion de la sécurité, adopté à Londres le 5 décembre 2000 ;

Vu le code maritime international des marchandises dangereuses, adopté à Londres le 24 mai 2002 ;

Vu 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 ;

Vu le règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans le Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil ;

Vu le 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 ;

Vu 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 ;

Vu la directive n° 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, modifiée par la directive 2000/35/CE de la Commission du 25 avril 2002, notamment son article 7 ;

Vu la directive 2009/15/CE 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 et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

Vu la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port ;

Vu la directive n° 2009/17/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

Vu la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code des transports ;

Vu le code pénal ;

Vu la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, notamment son article 16 ;

Vu l'avis du comité consultatif de la législation et de la réglementation financières du 9 mars 2011 ;  
Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande du 17 mars 2011 ;  
Vu la saisine du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon du 25 mars 2011 ;  
Vu la saisine du conseil général de Mayotte du 28 mars 2011 ;  
Vu la saisine de l'assemblée de la Polynésie française du 28 mars 2011 ;  
Vu la saisine de l'assemblée territoriale des îles Wallis-et-Futuna du 29 mars 2011 ;  
Vu la saisine du congrès de Nouvelle-Calédonie du 30 mars 2011 ;  
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;  
Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

### **Article 1<sup>er</sup>**

Les dispositions du titre II du livre VI de la première partie du code des transports sont ainsi modifiées :

I. – Au 3<sup>o</sup> de l'article L. 1621-1, les mots : « code de l'organisation maritime internationale pour les enquêtes sur les accidents » sont remplacés par les mots : « 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 ».

II. – Au 4<sup>o</sup> de l'article L. 1621-1, les mots : « pouvant donner lieu à enquête technique » sont remplacés par les mots : « pouvant donner lieu à une enquête technique, conduite dans le respect du code mentionné au 3<sup>o</sup> ».

III. – La phrase suivante est ajoutée, à la fin du premier alinéa de l'article L. 1621-14 : « 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. »

### **Article 2**

Le livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – A l'article L. 5113-1, les mots : « , la santé et la sécurité au travail » sont insérés après le mot : « hygiène ».

II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 5121-5, le nombre : « 500 » est remplacé par le nombre : « 2 000 ».

III. – L'intitulé du titre II est ainsi rédigé : « Titre II. – Régimes de responsabilité et obligations d'assurance ».

IV. – Il est ajouté après le chapitre II du titre II un chapitre III ainsi rédigé :

#### *« 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 I<sup>er</sup> 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<sup>o</sup> Le fait pour les personnes mentionnées à l'article L. 5123-1 de ne pas respecter les obligations prévues au même article ;

« 2<sup>o</sup> Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup> Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents mentionnés à l'article L. 5123-7 ;

« 2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Les administrateurs des affaires maritimes ;

« 2<sup>o</sup> Les inspecteurs des affaires maritimes ;

« 3<sup>o</sup> 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. »

V. – Le chapitre II du titre III est remplacé par les dispositions suivantes :

## « 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 I<sup>er</sup> 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. »

### Article 3

L'article L. 5222-2 du même code est ainsi modifié :

I. – Au premier alinéa, les mots : « directeur départemental des territoires et de la mer dans la circonscription duquel ils se trouvent » sont remplacés par les mots : « directeur interrégional de la mer dans la circonscription duquel ils se trouvent, » et les mots : « et, en cas d'empêchement, au premier directeur départemental des territoires et de la mer avec lequel ils peuvent entrer en contact » sont supprimés.

II. – Au second alinéa, les mots : « agents mentionnés aux 2° à 7° de l'article L. 5222-1 » sont remplacés par les mots : « agents mentionnés aux 1° à 7° de l'article L. 5222-1 et au 3° de l'article L. 5336-5 » et les mots : « transmis au directeur départemental des territoires et de la mer dont ils relèvent » sont remplacés par les mots : « également transmis au directeur départemental des territoires et de la mer dans le ressort duquel a été commise l'infraction ».

### Article 4

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – La section 2 est remplacée par les dispositions suivantes :

#### « Section 2

#### « Entretien et exploitation des navires

« Art. 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. »

II. – Au premier alinéa de l'article L. 5241-4, les mots : « ou par des sociétés de classification agréées » sont remplacés par les mots : « ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat ».

III. – Il est ajouté après l'article L. 5241-4 un article L. 5241-4-1 ainsi rédigé :

« Art. 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. »

IV. – Après la section 3, il est inséré une section 3 *bis* et une section 3 *ter* ainsi rédigées :

« Section 3 bis

« *Autres titres et certificats*

« Art. 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*

« Art. 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.

« Art. 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. »

V. – L'intitulé de la section 4 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports devient : « Refus d'accès au port et mesures d'immobilisations ».

VI. – Il est ajouté à la section 4, avant l'article L. 5241-5, un article L. 5241-4-5 ainsi rédigé :

« Art. 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. »

VII. – L'article L. 5241-5 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« 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. »

VIII. – Le premier alinéa de l'article L. 5241-6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. »

IX. – L'intitulé de la section 5 devient : « Visites et inspections des navires ».

Aux articles L. 5241-7 et L. 5241-8, après le mot : « visites » sont ajoutés les mots : « et inspections ».

X. – Il est ajouté après la section 6 une section 6 *bis* ainsi rédigée :

« Section 6 bis

« Cargaisons

« Art. 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.

« Art. 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. »

XI. – L'article L. 5241-11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 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. »

XII. – Il est ajouté après l'article L. 5241-11 un article L. 5241-11-1 ainsi rédigé :

« Art. 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. »

XIII. – Au premier alinéa de l'article L. 5241-12, la somme : « 15 000 € » est remplacée par la somme : « 75 000 € », et le mot : « armateur » est remplacé par le mot : « exploitant ».

Au deuxième alinéa du même article, la somme : « 3 750 € » est remplacée par la somme : « 1 500 € » et le mot : « armateur » est remplacé par le mot : « exploitant ».

XIV. – Au premier alinéa de l'article L. 5241-13, les mots : « un an d'emprisonnement et de 15 000 € » sont remplacés par les mots : « deux ans d'emprisonnement et de 150 000 € » et le mot : « armateur » est remplacé par le mot : « exploitant ».

XV. – L'article L. 5241-14 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 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. »

XVI. – Le premier alinéa de l'article L. 5241-15 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. »

## Article 5

Le chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – L'article L. 5242-3 est modifié comme suit :

1<sup>o</sup> Au premier alinéa du I, les mots : « trois mois d'emprisonnement » sont remplacés par les mots : « six mois d'emprisonnement » et la somme : « 3 750 € » est remplacée par la somme : « 7 500 € » ;

2<sup>o</sup> Il est ajouté au I un 3<sup>o</sup> et un 4<sup>o</sup> ainsi rédigés :

« 3<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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. »

II. – L'article L. 5242-4 est modifié comme suit :

1<sup>o</sup> Au I, les mots : « trois mois » sont remplacés par les mots : « six mois », la somme : « 3 750 € » est remplacée par la somme : « 15 000 € », et il est ajouté un 4<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 4<sup>o</sup> 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. » ;

2<sup>o</sup> Au II, la somme : « 3 750 € » est remplacée par la somme : « 30 000 € » et le 3<sup>o</sup> est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3<sup>o</sup> Soit des blessures ayant entraîné une incapacité totale de travail d'une durée supérieure à trois mois pour une ou plusieurs personnes. » ;

3<sup>o</sup> Le III est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. » ;

4<sup>o</sup> Le IV devient V ;

5<sup>o</sup> Il est ajouté un nouveau IV ainsi rédigé :

« 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. »

III. – Il est ajouté après l'article L. 5242-6 un article L. 5242-6-1 ainsi rédigé :

« Art. 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. »

IV. – Aux articles L. 5242-9, L. 5242-10 et L. 5242-11, la somme : « 15 000 € » est remplacée par la somme : « 75 000 € ».

V. – Il est ajouté après la section 4 une section 5 ainsi rédigée :

#### « Section 5

##### « Dommages aux installations de signalisation maritime ou d'aide à la navigation

« Art. 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 €.

« Art. 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.

« Art. 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.

« Art. 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. »

#### Article 6

Le chapitre III du titre IV du livre II de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – Sont ajoutés après l'article L. 5243-2 les articles L. 5243-2-1, L. 5243-2-2, L. 5243-2-3 et L. 5243-2-4 ainsi rédigés :

« Art. 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.

« Art. 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<sup>o</sup> 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.

« Art. 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.

« Art. 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. »

II. – Au dernier alinéa de l'article L. 5243-4, les mots : « portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité » sont remplacés par les mots : « portant sur les conditions de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène, de santé et de sécurité au travail ».

III. – L'article L. 5243-5 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « articles L. 5243-1 à L. 5243-4 » sont remplacés par les mots : « 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 » ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « dans les cinq jours » sont remplacés par les mots : « dans les meilleurs délais » et les mots : « directeur départemental des territoires et de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur interrégional de la mer dont relève le lieu de l'infraction ».

### Article 7

Le titre III du livre III de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – Le deuxième alinéa de l'article L. 5331-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. »

II. – L'article L. 5334-4 est modifié comme suit :

1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

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

### Article 8

Il est ajouté au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre IV de la cinquième partie du même code, avant la section 1, un article L. 5420-1 ainsi rédigé :

« Art. 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. »

### Article 9

I. – Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des dispositions de l'article L. 1862-1 du code des transports, en Polynésie française sous réserve des dispositions de l'article L. 1871-1 du même code, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

II. – Les dispositions des I et II de l'article 2 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

III. – Les dispositions du IV de l'article 2 sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

IV. – Les dispositions du V de l'article 2 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française sous réserve des dispositions de l'article L. 5771-1 du code des transports, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

V. – Les dispositions des articles 3 à 6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des dispositions de l'article L. 5762-1 du code des transports, en Polynésie française sous réserve des dispositions de l'article L. 5772-1 du même code, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

## Article 10

Le livre VII de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

I. – Il est créé un article L. 5721-2 ainsi rédigé :

« *Art. 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. »

II. – Il est créé un article L. 5751-2 ainsi rédigé :

« *Art. 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. »

III. – Il est créé un article L. 5762-2 ainsi rédigé :

« *Art. 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". »

IV. – L'article L. 5771-1 est complété par l'alinéa suivant :

« Les dispositions de l'article L. 5113-1 sont applicables en Polynésie française. »

V. – Il est créé un article L. 5772-3 ainsi rédigé :

« *Art. 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". »

VI. – Il est créé un article L. 5781-2 ainsi rédigé :

« *Art. 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. »

VII. – Il est créé un article L. 5782-3 ainsi rédigé :

« *Art. 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". »

VIII. – Il est créé un article L. 5791-2 ainsi rédigé :

« *Art. 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. »

IX. – Il est créé un article L. 5792-3 ainsi rédigé :

« *Art. 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". »

## Article 11

Le Premier ministre et la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 9 juin 2011.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*  
FRANÇOIS FILLON

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,*  
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET