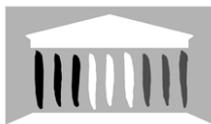


Document
mis en distribution
le 22 juillet 2003



N° 1044

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 juillet 2003.

PROJET DE LOI

*portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire
dans le domaine des transports,*

(Renvoyé à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus
par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN,

Premier ministre,

PAR M. GILLES DE ROBIEN,

Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Transports.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La réglementation européenne dans le domaine des transports nécessite une constante adaptation du droit national aux normes communautaires. A cet effet, le Gouvernement a mis en place un plan de résorption destiné à apurer le retard pris par la France dans la transposition de certaines directives.

Le présent projet de loi vise à transposer neuf directives, dont sept concernent le domaine maritime et deux le secteur des transports terrestres.

Le titre I^{er} rassemble les dispositions destinées à transposer les directives qui concernent le domaine maritime. Il comprend deux sections.

Les dispositions de la première section modifient le code des ports maritimes afin de transposer quatre directives :

- la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

- la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison ;

- la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraciers ;

- la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 modifiée, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle de l'Etat du port).

En outre le texte, en application des amendements à la convention SOLAS adoptés par l'Organisation maritime internationale en décembre 2002, contient des dispositions visant à permettre d'assurer le contrôle des navires entrant dans les ports et met en place un plan de sûreté portuaire destiné à contrôler les personnels et les cargaisons.

Les dispositions de la seconde section modifient la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, de manière à assurer la transposition des trois directives relatives au droit social maritime :

- la directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail ;

- la directive 99/63/CE du 21 juin 1999 du Conseil concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ;

- la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 du Conseil, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive.

Le titre II rassemble les dispositions assurant la transposition de deux dernières directives relatives aux transports terrestres :

- la directive 2001-16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;

- la directive européenne 2000/9/CE du 20 mars 2000 relative aux installations à câbles transportant des personnes.

Le projet de loi autorise, de plus, les agents du ministère des transports à effectuer le contrôle de ces produits avant leur mise sur le marché afin de s'assurer de leur conformité aux normes communautaires.

TITRE I^{er}

L'article 1^{er} prévoit que l'autorité portuaire doit mettre à la disposition du représentant de l'Etat les informations relatives au suivi des passagers et des cargaisons, notamment dangereuses ou polluantes ; un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de cet article.

L'article 2 définit les services portuaires et à la marchandise, notamment, les activités de pilotage, de remorquage, de lamanage et de manutention.

Les dispositions de **l'article 3** renforcent la sécurité portuaire en prévoyant la création, dans certains ports dont la liste sera fixée par arrêté, d'un comité local de sûreté portuaire. Ce comité est chargé d'élaborer un plan de sûreté portuaire, qui permet d'identifier

l'agent responsable de la sûreté et mentionne les dispositions prises pour assurer la protection de la zone portuaire.

L'article 4 prévoit que les mouvements des navires à l'entrée et dans le port sont réglés par l'autorité investie du pouvoir de police, qui doit interdire l'accès au port lorsque les navires présentent un risque pour la sécurité de l'environnement. Cette autorité peut, de plus, subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire, voire exiger le dépôt d'une caution.

L'article 5 autorise les officiers de ports et les personnels habilités à procéder, à bord des navires, aux contrôles des obligations relatives au traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison. Il impose aux prestataires de service qui en assurent la réception et le traitement de communiquer à l'autorité portuaire les éléments techniques et financiers de leur activité.

L'article 6 détermine les modalités de chargement et déchargement des navires vraciers selon une procédure qui permet de garantir la sécurité du navire.

En cas de non respect du plan de chargement et de déchargement, le capitaine du navire et le responsable à terre des opérations de manutention sont passibles d'une amende de 40 000 €.

En outre, lorsque le non respect du plan de chargement ou de déchargement a été la cause d'un accident survenu dans les eaux sous juridiction française, qui lui-même a été à l'origine d'une pollution, le capitaine et le responsable à terre des opérations de chargement et de déchargement sont passibles de deux ans d'emprisonnement et de 180 000 € d'amende.

L'article 7 permet au ministre chargé des ports maritimes d'enjoindre à l'autorité portuaire d'accueillir un navire en difficulté.

L'article 8 complète les circonstances dans lesquelles le marin peut être amené à effectuer un travail incombant à une autre catégorie de personnel que la sienne, notamment lorsqu'il lui est demandé de prêter assistance aux autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le capitaine pourra dans ce cas suspendre les horaires normaux de travail ou de repos jusqu'au retour à une situation normale, et permettre au marin de bénéficier, lorsque c'est possible, d'une période de repos équivalente.

L'article 9 étend la liste des fêtes légales, prévues par le code du travail, au code du travail maritime afin de permettre la prise en compte des jours fériés dans les temps de repos ou de travail, par renvoi à la négociation collective.

L'article 10 étend les dispositions du code du travail relatives au bulletin de paye, aux gens de mer. Ce document permettra ainsi de mieux contrôler la durée du temps de travail et des congés payés des marins. Un décret en Conseil d'État précisera les mentions obligatoires qui devront figurer sur ce bulletin de paye.

L'article 11 précise que la prise effective des congés payés par les marins, qu'ils travaillent à la pêche ou au commerce, sera rendue obligatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme : les droits à congés non pris pourront dans ce cas être remplacés par une indemnité compensatrice.

L'article 12 précise les conditions de stage des jeunes de moins de dix-huit ans en rendant obligatoire la conclusion d'une convention de stage entre l'établissement d'enseignement de l'élève et l'armement.

L'article 13 précise les dispositions relatives au temps de travail de nuit des marins âgés de moins de dix-huit ans et des jeunes de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages en milieu professionnel maritime.

L'article 14 précise que les jeunes de moins de dix-huit ans ne pourront se voir confier certains travaux dangereux. En outre, la durée du repos hebdomadaire des jeunes marins est portée de trente-six heures à deux jours consécutifs, sauf raisons techniques portées à la connaissance de l'inspecteur du travail maritime.

L'ensemble de ces dispositions concourt ainsi à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer et permet de maintenir l'attractivité aux différents métiers qu'ils exercent.

TITRE II

La sécurité des remontées mécaniques est prise en compte par un ensemble complet de textes législatifs et réglementaires, qui trouve son fondement dans les lois n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et 85-30 relative au développement et à la protection de la montagne (loi « Montagne ») du 9 janvier 1985 modifiées.

La directive européenne 2000/9/CE du 20 mars 2000 relative aux installations à câbles transportant des personnes apporte une innovation à ce dispositif en ce qu'elle prévoit un principe de libre circulation des composants des remontées mécaniques dès lors que ceux-ci ont fait l'objet d'une évaluation de leur conformité à des normes techniques européennes ainsi que d'un marquage « CE ».

La transposition de cette directive dans le droit français a été

effectuée par le décret n° 2003-426 du 9 mai 2003 et doit être complétée par une disposition de nature législative. En effet, il convient de prévoir que les agents de l'État pourront diligenter des contrôles chez les fabricants afin de vérifier que ces composants sont conformes aux normes européennes. A cet effet, le projet de loi habilite les agents du ministère des transports à rechercher et à constater par procès verbal les infractions prévues par la loi.

Pour répondre à une autre exigence de la directive 2000/9/CE précitée, le projet de loi prévoit également que le ministre chargé des transports est habilité à suspendre, interdire et faire retirer les composants en question en cas de risque pour la santé ou la sécurité des personnes.

Enfin, le projet de loi prévoit des sanctions pénales en cas d'obstructions aux contrôles de l'Etat et de non respect des règles relatives à la mise sur le marché des composants des remontées mécaniques ainsi que des mesures d'urgence concernant ces derniers évoquées ci-dessus.

D'une manière similaire, la directive 2001-16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel donne à certains produits industriels, dont dépend l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, l'appellation de « constituants d'interopérabilité ». Elle institue un principe de libre circulation de ces produits, qui repose sur une déclaration effectuée par le fabricant. La directive fixe également l'obligation de surveiller et contrôler le marché.

Sa transposition nécessite, par voie de conséquence, les mêmes adaptations législatives que pour la directive 2000/9/CE précitée.

Il est à noter que les nouvelles dispositions législatives permettront également d'effectuer les contrôles des règles prévues dans le décret n° 2001-129 du 8 février 2001 qui transpose la directive 96/48/CE du 23 juillet 1996 pour les constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse.

Les nouvelles dispositions ont été introduites dans la LOTI par **l'article 15** sous la forme des nouveaux articles 9-1 (existence de règles pour la mise sur le marché des composants), 9-2 (mesures de retrait du marché en cas de risque pour la sécurité), 9-3 (pouvoirs de contrôle des agents du ministère chargé des transports) et 9-4 (sanctions pénales).

La loi « Montagne » est le texte principal applicable aux

remontées mécaniques de montagne qui représentent en réalité la majorité de ces systèmes, le reste étant constitué des remontées mécaniques exploitées à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, comme, par exemple, le funiculaire de Montmartre. Pour éviter toute ambiguïté, il doit être précisé dans la loi « Montagne » que les nouvelles dispositions de la LOTI (articles 9-1, 9-2, 9-3 et 9-4), qui s'appliquent bien évidemment aux remontées mécaniques exploitées à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, s'appliquent aussi aux remontées mécaniques de montagne. A cet effet, **l'article 17** modifie l'article 45 de la loi « Montagne » qui permet déjà de rendre applicables aux remontées mécaniques de montagne un certain nombre de dispositions de la LOTI. Pour tenir compte d'une remarque du Conseil d'Etat sur la nécessité d'une parfaite lisibilité des dispositions pénales, les dispositions de l'article 9-4 de la LOTI ont été reprises textuellement dans l'article 45 de la loi « Montagne ».

Enfin, **l'article 16** exclut du champ de l'article L. 215-18 du code de la consommation les composants visés par l'article 14. Le code de la consommation prévoit en effet le contrôle par les agents de la répression des fraudes, notamment, des règles de marquage CE des produits de consommation courante. Le contrôle des composants des remontées mécaniques et des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire ne doit pas relever d'un double dispositif. Par ailleurs, il a pu être constaté que le code de la consommation était inadapté à ces produits industriels qui ne sont pas de consommation courante et qui présentent des caractéristiques techniques complexes.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS

MODIFIANT LE CODE DES PORTS MARITIMES ET LE CODE DU TRAVAIL MARITIME

Section 1

Modalités d'accueil des navires dans les ports maritimes

Article 1^{er}

Le titre V du livre I^{er} du code des ports maritimes est complété par un chapitre III intitulé « Suivi du trafic maritime » comprenant deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 153-1.* - L'autorité portuaire met en permanence à la disposition du représentant de l'État dans le département et de l'autorité maritime compétente en matière de contrôle de la navigation les informations relatives 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.

« *Art. L. 153-2.*- Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

Article 2

Le titre V du livre I^{er} du code des ports maritimes est complété par un chapitre IV intitulé « Services aux navires et à la marchandise » comprenant deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 154-1.*- Les services portuaires aux navires visés au présent chapitre recouvrent notamment les activités de pilotage, de remorquage et de lamanage, ainsi que de collecte et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires.

« Des décrets en Conseil d'État déterminent les conditions d'exercice des services portuaires aux navires, pour l'ensemble des ports maritimes.

« *Art. L. 154-2.*- Les services portuaires à la marchandise visés au présent chapitre recouvrent les opérations de manutention portuaire, en particulier de chargement et de déchargement des cargaisons des navires.

« Des décrets en Conseil d'État déterminent, si nécessaire, les conditions d'exercice des opérations de manutention portuaire, notamment de chargement et de déchargement des navires vraquiers, pour l'ensemble des ports maritimes. »

Article 3

Le chapitre IV du titre II du livre III du code des ports maritimes est modifié ainsi qu'il suit :

I.- L'intitulé est remplacé par l'intitulé suivant : « Sûreté portuaire ».

II.- L'article L. 323-5 devient l'article L. 324-1.

III.- Le dernier alinéa de l'article L. 324-1 est supprimé.

IV.- Après l'article L. 324-1, sont ajoutés deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 324-2.*- Un comité local de sûreté portuaire est créé dans les ports figurant sur une liste fixée par arrêté interministériel. Ce comité est composé de représentants de l'Etat et du représentant

de l'autorité portuaire. Il est présidé par le représentant de l'Etat dans le département.

« Un plan de sûreté portuaire est élaboré par l'autorité portuaire en liaison avec l'autorité investie du pouvoir de police générale. Il est approuvé par le représentant de l'État dans le département.

« Le plan de sûreté portuaire désigne l'agent responsable de la sûreté et comprend notamment les mesures de protection contre l'intrusion de personnes ou l'introduction de substances dangereuses, ainsi que les procédures applicables aux personnels, à l'activité de manutention et aux cargaisons des navires.

« Le plan de sûreté précise les mesures relatives aux installations particulièrement vulnérables.

« *Art. L. 324-3.*- Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

Article 4

Le chapitre III du titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 323-5.*- Indépendamment des pouvoirs dont elles disposent pour autoriser et régler l'entrée, la sortie et les mouvements des navires dans le port, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou l'autorité maritime qui exerce le contrôle au nom de l'État du port peuvent subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire. Elles peuvent exiger le dépôt d'une caution. Les coûts d'expertise sont à la charge de l'armateur.

« En cas d'accident, la réparation des dommages causés par un navire en mouvement peut être demandée indifféremment à l'armateur, au propriétaire ou à l'exploitant.

« Est interdit l'accès au port des navires présentant, en raison de leurs caractéristiques, définies par un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la sécurité maritime, un risque pour l'environnement. 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.

« *Art. L. 323-6.*- Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre. »

Article 5

I.- Après le troisième alinéa de l'article L. 325-1 du code des ports maritimes, sont insérés deux nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port peuvent faire 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 de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant. »

II.- Les cinquième, sixième et septième alinéas de l'article L. 325-1 du code des ports maritimes sont remplacés par les dispositions suivantes :

« On entend par :

« - 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 ;

« - 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. »

III.- Le chapitre V du titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un article ainsi rédigé :

« *Art. L. 325-3.*- Les prestataires qui assurent ou participent à la réception ou au dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires doivent fournir à l'autorité portuaire ainsi que, sur sa demande, au représentant de l'État dans le département, les éléments techniques et financiers permettant de connaître la nature et les conditions d'exécution de leur activité.

« Ces prestataires doivent justifier auprès de l'autorité portuaire des agréments ou des autorisations nécessaires à l'exercice de leur activité.

« Ils doivent également respecter les obligations définies par les règlements portuaires et les plans de collecte et de traitement des déchets particuliers au port. »

IV.- Il est ajouté au I de l'article L. 541-46 du code de l'environnement un 12° ainsi rédigé :

« 12° Méconnaître les obligations d'information prévues à l'article L. 325-3 du code des ports maritimes. »

Article 6

Le titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un chapitre VI intitulé « Chargement et déchargement des navires vraquiers » et comprenant cinq articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 326-1.*- Avant de procéder au chargement ou au déchargement d'une cargaison sèche en vrac, 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.

« Le capitaine d'un navire vraquier qui a procédé au chargement ou au déchargement de sa cargaison sèche en vrac doit justifier auprès de l'autorité portuaire, avant de quitter le port, qu'il a exécuté ces opérations selon la procédure mentionnée à l'alinéa précédent.

« *Art. L. 326-2.*- Sont punis d'une amende de 40 000 € la méconnaissance par le capitaine du navire des dispositions de l'article L. 326-1 et le fait, pour l'armateur ou l'exploitant du navire, de faire obstacle ou de tenter de faire obstacle à leur mise en œuvre.

« *Art. L. 326-3.*- Le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement d'un navire vraquier est tenu de

fournir au capitaine du navire, avant l'entrée au port de celui-ci, les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation terminale du port ainsi qu'au chargement et au déchargement de la cargaison.

« Il 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 maritime qui exerce le contrôle pour l'État 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.

« En cas de méconnaissance des dispositions du présent article, il est passible d'une amende de 40 000 €.

« *Art. L. 326-4.-* Lorsque la méconnaissance du plan de chargement ou de déchargement est la cause d'un accident de mer pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral, le capitaine du navire et le responsable à terre de l'opération de chargement ou de déchargement encourent une peine de deux ans d'emprisonnement et une amende de 180 000 €.

« *Art. L. 326-5.-* Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent chapitre. »

Article 7

Le livre III du code des ports maritimes est complété par un titre VI intitulé « Dispositions relatives à l'accueil des navires en difficulté », comprenant deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 361-1.-* Le ministre chargé des ports maritimes ou son représentant peut enjoindre à l'autorité portuaire d'accueillir un navire en difficulté, pour des motifs de sécurité des personnes ou des biens, ou de risque d'atteinte à l'environnement. Il peut, également pour les mêmes motifs, 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 indifféremment à l'armateur, au propriétaire ou à l'exploitant.

« *Art. L. 361-2.-* Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent titre. »

Section 2

Droit du travail maritime

Article 8

I.- A l'article 18 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, les termes : « Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, » sont remplacés par : « Sauf dans les circonstances de force majeure et les cas mentionnés à l'article 22 du présent code, ».

II.- Avant l'unique alinéa de l'article 22 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, est inséré l'alinéa suivant ainsi rédigé :

« 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 dont la durée est équivalente. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation. »

Article 9

Il est inséré après l'article 24-2 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime un article 24-3 ainsi rédigé :

« *Art. 24-3.*- Les dispositions de l'article L. 222-1 du code du travail et les dispositions des articles L. 222-5 à L. 222-7 de ce même code sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime.

« Pour être rendus obligatoires à l'ensemble des armateurs et des gens de mer par arrêté du ministre chargé du travail et du ministre chargé de la mer, les accords nationaux ou les conventions collectives doivent prévoir les conditions dans lesquelles les fêtes légales mentionnées à l'article L. 222-1 du code du travail sont prises en compte dans les temps de repos à terre des marins. »

Article 10

L'article 31 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est complété par les alinéas suivants :

« Les dispositions des articles L. 143-3 et L. 143-4 du code du travail relatives au bulletin de paie sont applicables aux marins des entreprises d'armement maritime.

« Les mentions obligatoires portées sur le bulletin de paie remis au marin sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 11

L'article 92-1 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est complété par l'alinéa suivant :

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

Article 12

L'article 111 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est ainsi rédigé :

« *Art. 111.* - I.- Sous réserve des dispositions de l'article 115 du présent code et de l'article L. 117-3 du code du travail, les mineurs âgés de moins de seize ans ne peuvent être admis ou employés sur un navire que durant les deux dernières années de leur scolarité obligatoire et dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel afin de suivre des stages d'initiation, d'application ou des périodes de formation en milieu professionnel. Une convention de stage est, dans ce but, conclue entre l'armement et l'établissement dont relève l'élève.

« Les jeunes gens âgés de seize à dix-huit ans 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.

« II.- Les marins âgés de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés au travail des chaudières, des citernes ou des soutes et

des compartiments de la machine où l'élévation de la température peut constituer un danger pour leur santé.

« Les jeunes travailleurs de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés à bord des navires à des travaux présentant des risques spécifiques pour leur sécurité, leur santé et leur développement ; des dérogations peuvent cependant être accordées par l'inspecteur du travail maritime lorsqu'elles sont indispensables à la formation professionnelle de ces jeunes.

« La liste des travaux dangereux interdits et les conditions de délivrance des dérogations prévues à l'alinéa précédent sont précisées par le décret prévu à l'article 117 du présent code. »

Article 13

L'article 113 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est ainsi rédigé :

« *Art. 113.*- Le travail de nuit est interdit aux marins âgés de moins de dix-huit ans ainsi qu'aux jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel.

« Pour l'application de l'alinéa précédent, le terme nuit signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin, ainsi que le service de quart de nuit de 20 heures à 5 heures.

« Des dérogations aux dispositions des alinéas précédents peuvent être accordées par l'inspecteur du travail maritime, après avis du médecin des gens de mer, lorsque la formation le justifie.

« Pour les jeunes gens en formation âgés de moins de quinze ans le travail de nuit est interdit entre 20 heures et 6 heures.

« Les marins âgés de moins de dix-huit ans, ainsi que les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel dans le service de la machine, ne peuvent être compris dans les services de quart. »

Article 14

L'article 114 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est ainsi rédigé :

« *Art. 114.*- Les marins âgés de moins de dix-huit ans, ainsi que les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel, 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 effectif fixée par l'article 24.

« A titre exceptionnel, des dérogations à la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'alinéa précédent peuvent être accordées, dans la limite de cinq heures par semaine, par l'inspecteur du travail maritime, après avis conforme du médecin des gens de mer.

« La durée du travail des intéressés ne peut en aucun cas être supérieure à la durée quotidienne ou hebdomadaire normale du travail des adultes employés à bord.

« Ils doivent obligatoirement jouir du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, d'une durée minimale de deux jours consécutifs, 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'armateur, en informe l'inspecteur du travail maritime au plus tard dès le retour du navire et doit pouvoir justifier des mesures compensatoires prises ou envisagées.

« La durée minimale du repos quotidien des jeunes gens mentionnés aux alinéas précédents ne peut être inférieure à douze heures consécutives. Dans le cas où le travail de nuit de ces jeunes gens serait autorisé par l'inspecteur du travail, en application des dispositions du troisième alinéa de l'article 113, cette durée ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives. Elle ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives pour les jeunes gens âgés de moins de quinze ans dans les cas mentionnés au premier alinéa de l'article 111.

« Aucune période de travail effectif ininterrompue ne peut excéder une durée maximale de quatre heures et demie.

« Lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à quatre heures et demie, les jeunes travailleurs de moins de dix-huit ans ainsi que les jeunes gens de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement

professionnel doivent bénéficier d'un temps de pause d'au moins trente minutes consécutives. »

TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES

Article 15

Après l'article 9 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont insérés les articles 9-1, 9-2, 9-3 et 9-4 ainsi rédigés :

« *Art. 9-1.*- Des décrets en Conseil d'Etat fixent les règles relatives à la mise sur le marché :

« - des constituants d'interopérabilité destinés à être incorporés au système ferroviaire transeuropéen ;

« - des constituants de sécurité et des sous-systèmes des remontées mécaniques.

« *Art. 9-2.*- En cas de risque pour la santé ou la sécurité des personnes et, le cas échéant, la sécurité des biens, le ministre chargé des transports peut, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise du produit sur le marché suspendre, pour une durée n'excédant pas un an, ou interdire par arrêté, la mise sur le marché même à titre gratuit et l'utilisation d'un produit mentionné à l'article 9-1. Il peut également faire procéder à son retrait en tous lieux où il se trouve.

« En cas de risque imminent, le ministre peut prononcer la suspension ou l'interdiction prévue à l'alinéa précédent à titre conservatoire, avant d'entendre le fabricant ou le responsable de la mise sur le marché.

« *Art. 9-3.*- Les agents du ministère chargé des transports habilités à procéder au contrôle du respect des dispositions prises en application des articles 9-1, 9-2, 13-1 et 13-2 et à rechercher et constater par procès verbal les infractions à ces dispositions, sont désignés dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. Ils sont assermentés et astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues aux articles 226-13, 226-14 et 411-1 et suivants du code pénal.

« Ces agents peuvent pénétrer dans tous les lieux utilisés à des fins professionnelles par le fabricant ou toute personne

intervenant pour la mise sur le marché des produits mentionnés à l'article 9-1. Ils ont également libre accès aux lieux où sont installés ou exploités les systèmes de transport.

« Ils peuvent procéder au prélèvement de pièces ou d'échantillons aux fins d'en vérifier la conformité à la réglementation.

« Ils peuvent exiger la communication de tous les documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

« A l'issue d'un contrôle qui nécessite des vérifications complémentaires, ils peuvent consigner, pour une durée n'excédant pas trois mois, les produits susceptibles de présenter un danger pour la santé ou la sécurité des personnes ou qui ne présentent pas les caractéristiques prévues pour leur mise sur le marché. Les produits consignés sont laissés à la garde de leur détenteur.

« Le procureur de la République du lieu de la consignation est informé sans délai de celle-ci.

« *Art. 9-4.-* Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application de l'article 9-3 est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

« La méconnaissance des règles relatives à la mise sur le marché des produits mentionnés à l'article 9-1 et des dispositions de l'article 9-2 est puni des mêmes peines. »

Article 16

Il est ajouté à l'article L. 215-18 du code de la consommation un IV ainsi rédigé :

« *IV.-* Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux produits mentionnés à l'article 9-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. »

Article 17

L'article 45 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 est ainsi modifié :

I.- Après les mots : « des articles 9 », sont insérés les mots : « à 9-3, du troisième alinéa de l'article 13-1, des articles ».

II.- Cet article est complété par l'alinéa suivant :

« Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application de l'article 9-3 ainsi que la méconnaissance des dispositions des articles 9-1 à 9-3 de la loi susmentionnée du 30 décembre 1982. »

Fait à Paris, le 16 juillet 2003.

Signé : JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

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

Signé : GILLES DE ROBIEN

