

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° CD2659

présenté par

M. Pahun, Mme Luquet, M. Duvergé, Mme Gallerneau et Mme Lasserre

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 37, insérer l'article suivant:**

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Le second alinéa de l'article L. 5412-2 est abrogé.

2° Le premier alinéa de l'article L. 5531-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « L'armateur fournit au capitaine les moyens nécessaires à l'exercice de cette autorité et n'entrave pas les décisions qui en relèvent. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à clarifier la responsabilité du capitaine en cohérence avec le droit international. Il s'inspire des recommandations formulées par le Conseil supérieur de la marine marchande dans son rapport du 26 mars 2018.

Premièrement, l'article L. 5412-2 du code des transports, en son second alinéa, prévoit que le capitaine répond de toutes les fautes commises dans l'exercice de ses fonctions. Or, cette disposition, lourde de sens, n'est plus en cohérence avec les jurisprudences relatives à la responsabilité civile des préposés. Le capitaine, s'il n'est pas un salarié comme les autres, reste cependant sous la subordination de son employeur et à ce titre doit être couvert par l'immunité issue de l'arrêt Costedoat. Les évolutions techniques et sociales du monde maritime appellent donc à une banalisation du régime de responsabilité.

Deuxièmement, il s'agit de clarifier la relation entre le capitaine et l'armateur, celle-ci pouvant parfois être tendue. Le droit international confère au capitaine toute autorité à bord du navire. Cette affirmation de l'autorité du capitaine garantit une efficacité d'action à bord et le protège, notamment lorsque la sécurité doit l'emporter sur les intérêts commerciaux.