

## Précis de connaissances

### **I / Les grandes lignes de l'organisation maritime et judiciaire française**

#### **A. L'administration maritime française**

L'administration maritime française relève du secrétariat d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. lui-même rattaché au ministère de ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Elle se compose de :

- **au niveau central** : la direction des affaires maritimes (DAM), intégrée à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ;

- **sur le littoral** :

- au niveau départemental ou interdépartemental : au sein des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), des délégations à la mer et au littoral (DML) et des directions et services des affaires maritimes pour les collectivités d'outre-mer : direction de la mer Sud Océan - DMSO - pour la Réunion et Mayotte, direction des territoires, de l'alimentation et de la mer - DTAM - à Saint-Pierre-et-Miquelon, services des affaires maritimes (SAM) en Polynésie Française et en Nouvelle-Calédonie

- au niveau inter-régional : les préfets maritimes et directions inter-régionales de la mer (DIRM) créées depuis 2010 par fusion des directions régionales des affaires maritimes (DRAM) et par intégration des services chargés de la signalisation maritime et de gestion des centres de stockage interdépartementaux POLMAR (pollution maritime).

Les missions principales de la DAM sont :

- l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de sécurité maritime, y compris la prévention de la pollution par les navires et la sûreté des navires ;
- la définition des orientations de la formation maritime et la conduite de la politique de l'emploi des gens de mer ;
- la définition de la politique relative à la réglementation du travail, aux conditions de travail et à la protection sociale des marins ;
- la tutelle, pour le compte du ministre, de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) qui assure la protection sociale des gens de mer ;
- la tutelle des lycées professionnels maritimes ;
- le pilotage des services déconcentrés agissant sur le littoral (DIRM, DDTM, DML).

Les directions départementales des territoires et de la mer assurent la gestion administrative des gens de mer et des navires, contrôlent l'application de la législation maritime et sont notamment en charge :

- des actions relatives à la mer et au littoral ;
- de la gestion des navires (immatriculation, contrôle des titres) ;

- de la gestion des gens de mer (contrôle des conditions d'exercice de la profession de marin, accompagnement social du marin).

Les directions interrégionales de la mer coordonnent les politiques de régulation des activités exercées en mer et mettent en œuvre, soit par leurs propres services, soit par la coordination des autres services de l'État :

- la réglementation des pêches maritimes (professionnelle et de loisir) ;
  - les mesures de sécurité et de sûreté des navires français et étrangers en escale dans les ports français ;
  - le balisage et la signalisation maritime ;
  - le sauvetage en mer et la prévention de la pollution ;
  - la délivrance des titres de formation professionnelle maritime ;
  - les aides à la modernisation des entreprises de pêche maritime et de cultures marines.
- Les DIRM délivrent les brevets des marins et exercent la tutelle sur les lycées professionnels maritimes.

Les DIRM ont également autorité - en lien avec les préfets maritimes- sur les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS, en anglais : maritime rescue coordination center, MRCC) et les services de santé des gens de mer (SSGM). Leurs missions sont notamment la coordination des opérations de recherche et de sauvetage, la diffusion des renseignements de sécurité maritime, la surveillance des pollutions marines et du trafic maritime.

Elles ont autorité sur les centres de sécurité des navires (CSN) qui traitent de l'ensemble des problèmes de sécurité des navires. Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM) qui travaillent au sein des centres de sécurité des navires sont en charge du contrôle de la réglementation technique relative au navire et ont également compétence en matière de santé et de sécurité. Les inspecteurs du travail, rattachés au ministère chargé du travail, sont chargés de faire respecter la réglementation du travail maritime et de constater les infractions à celle-ci.

Enfin, l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) administre le régime spécifique de sécurité sociale des marins, élèves de l'enseignement maritime, pensionnés et ayants droit.

L'ENIM offre une protection sociale pour les risques suivants : maladie, maternité, invalidité, décès, accident du travail et vieillesse. Il assure la taxation et le recouvrement des contributions et cotisations sociales, une partie de l'action sanitaire et sociale, et concourt à la prévention des risques professionnels maritimes.

Les contributions patronales et cotisations salariales sont calculées non pas sur le salaire brut mais sur une grille de salaires dits « forfaitaires » qui s'échelonnent sur vingt catégories de classement.

## ***B. L'organisation judiciaire française***

Le procureur de la République est le magistrat chargé d'exercer les poursuites. Il représente l'intérêt public. Il contrôle les enquêtes pénales menées par les officiers de polices judiciaires ou par d'autres personnes, par exemple le capitaine.

Le procureur de la République mène l'enquête seul ou en coordination avec un juge d'instruction. À la phase d'enquête voir d'instruction, succède, le cas échéant, la phase de jugement.

Les juridictions pénales de premier degré sont :

- la Cour d'assises pour les crimes ;
- le tribunal correctionnel pour les délits ;
- le tribunal de police pour les contraventions.

Le nombre d'années d'emprisonnement et le montant de l'amende permettent de distinguer les différentes infractions. La distinction se fait de la manière suivante :

- les crimes sont punis d'une peine de réclusion criminelle égale ou supérieure à 15 ans pour les personnes physiques, accompagnée d'une amende maximale encourue excédant 3750 euros.
- les délits sont punis d'une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans ou d'une amende maximale encourue supérieure à 3750 euros.
- les contraventions sont punies d'une amende de 1500 euros au plus (ou 3000 euros en cas de récidive).

De plus, il existe une juridiction pénale d'exception spécialisée pour juger les infractions maritimes dont la compétence concerne les délits maritimes et contraventions maritimes (comme prévu par l'ordonnance n° 2012-1218 portant réforme pénale en matière maritime), par exemple l'exercice du commandement ou tout autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées.

Cette juridiction s'appelle le tribunal maritime.

Le tribunal maritime compétent est celui du lieu de l'infraction. Les infractions commises dans les eaux territoriales bordant les limites des départements relevant de la compétence d'un des six tribunaux maritimes (Brest, Bordeaux, Cayenne, Le Havre, Marseille, Saint-Denis-de-la-Réunion) relèvent donc de la compétence du tribunal maritime, quel que soit le pavillon ou le port d'immatriculation ou d'attache du navire en infraction.

Par exception à la compétence du procureur de la République, dans la majorité des cas, les poursuites sont exercées par l'administrateur des affaires maritimes.

## **II/ Le navire**

Le navire doit être identifié par les services de l'État : l'administration des douanes procède à la francisation et l'administration de la mer à l'immatriculation.

Sur le plan juridique, le navire est un bien meuble qui possède une individualité comparable à celle d'une personne (naissance, nom, nationalité, domicile (port d'attache), documents d'identité (documents de bord), activité, caractéristiques techniques propres)).

### **A. Les éléments d'identification du navire**

Le code des transports dispose que les éléments d'identification des navires sont le nom, le port d'attache, la nationalité et la jauge (article 5111-1 du code des transports).

#### 1/ Le nom

Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres embarcations de mer. Les contrôles sont effectués par les services de la DDTM lors de l'immatriculation du navire, la liberté de choix étant soumise à conditions (confusions phoniques (Mayday, panpan...), bienséance...).

#### 2/ Le port d'attache et le port d'immatriculation

Le port d'attache est le port où le navire est inscrit en douane, inscription faite par celle-ci lors de la francisation.

Les navires français doivent être immatriculés dans un service des affaires maritimes. Cette immatriculation intervient après la francisation et permet d'identifier les navires et de suivre leur situation au regard des lois et règlements. Elle sanctionne le rattachement d'un navire à un port et le soumet au régime juridique applicable dans ce port. À l'immatriculation, le navire se voit attribuer un numéro dont les deux premières lettres sont les initiales du quartier d'immatriculation (par exemple en Loire-Atlantique les navires sont immatriculés à Saint-Nazaire (SN) et Nantes (NA)).

#### 3/ La nationalité

Tout navire doit avoir une nationalité. C'est l'acte de francisation délivré par la Douane qui atteste de la nationalité française du navire. Elle est soumise à des conditions de nationalité ou de résidence du propriétaire du navire (personne physique ou morale). L'acte de francisation est un document à durée indéterminée soumis à un visa annuel.

#### 4/ Le tonnage

Le tonnage est la mesure du volume intérieur d'un navire. Il s'agit de ce qu'on appelle la jauge. Il faut distinguer le tonnage brut du tonnage net. Le tonnage brut d'un navire, aussi appelé jauge brute est la capacité intérieure totale d'un navire. Le tonnage net, ou jauge nette, est le volume utilisable commercialement.

La valeur de jauge est réglementairement exprimée sans unité (Conventions d'Oslo et de Londres).

Les centres de sécurité des navires et les organismes certifiés sont en charge du jaugeage.

## ***B. Le signalement extérieur***

Tout navire de mer doit porter à la poupe, en lettres de couleur claire sur fond foncé (ou l'inverse), son nom, et celui de son port d'immatriculation.

Les navires de commerce doivent porter leur nom à l'avant des deux bords.

Le numéro OMI est un numéro unique à 7 chiffres du Lloyd's Register attribué au navire à sa construction, et ce, à vie. Sa mise en place a pour but d'assurer la traçabilité des navires, améliorer la sécurité et la prévention de la pollution et diminuer les risques de fraude. Cette indication est obligatoire pour les navires de charge (300 de jauge brute) et les navires à passagers (100 de jauge brute) effectuant une navigation internationale.

Les navires de pêche sont tenus de porter à l'avant des deux bords, non pas leur nom mais les lettres distinctives de leur quartier et leur numéro d'immatriculation en lettres de grandes dimensions.

Pour les navires de plaisance, les marques extérieures d'identité doivent être portées sur la coque ou les superstructures selon le type du navire.

Le pavillon national est le signe extérieur de la nationalité française du navire. Il est porté à la poupe ou à la corne d'artimon. Dans les ports et rades, les capitaines des navires français de commerce, de pêche ou de plaisance sont tenus d'arborer ce pavillon le dimanche, les jours fériés, pendant les fêtes légales et dans certaines circonstances. En mer, les capitaines des navires sont tenus d'arborer le pavillon à l'entrée ou à la sortie du port, ou sur toute réquisition d'un bâtiment de guerre français ou étranger.

### III/ Les conditions d'exercice de la profession de marin

Le marin est un « gens de mer » exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire. La définition du « gens de mer » est distinguée de celles de « gens de mer autre que marin » et de « personnel autre que gens de mer » par le décret n°2015-454 relatif à la qualification des gens de mer et de marins.

#### **A. Une profession réglementée**

La profession de marin est réglementée, il faut réunir des conditions pour y accéder : nationalité, aptitude physique, formation professionnelle et moralité.

Concernant le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, ils doivent être des ressortissants d'un État de l'Espace Économique Européen (ou de la Suisse) ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. Un niveau de connaissance de la **langue française** et de **connaissances juridiques** françaises est requis.

Des conditions d'**aptitude physique** sont exigées pour l'accès et l'exercice de la profession de marin. Les visites médicales à l'entrée dans la profession comme en cours de carrière, sont passées devant un médecin du service de santé des gens de mer.

Le marin doit satisfaire aux conditions de **formation professionnelle** correspondant aux fonctions qu'il exercera à bord.

Il existe aussi une condition de **moralité**, nul ne pouvant exercer les fonctions précitées si les mentions portées au casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions (Décret n°2015-598 relatif à l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer). Cette condition de moralité est plus restrictive pour les capitaines et officiers chargés de leur suppléance.

#### **B. Le rôle des affaires maritimes à l'entrée dans la profession de marin**

L'identification est nationale et obligatoire pour toutes les personnes qui exercent la profession de marin sous pavillon français, ainsi que pour les élèves des établissements de formation maritime.

Le demandeur se voit remettre un livret professionnel maritime qui permet d'attester de la qualité de marin professionnel et de l'identifier par un numéro inscrit à l'intérieur de ce document. Y figure son identité, son service d'identification, son numéro, ses titres de qualification professionnelle...

## **IV/ Les documents de bord nécessaires à la navigation maritime**

Les titres de sécurité sont des documents officiels émis par l'administration ou une société de classification agissant en son nom par délégation, attestant, après visite, de la conformité d'un navire aux dispositions réglementaires de sécurité. Il est impossible de prendre la mer sans titre de sécurité.

### **A. Le rôle d'équipage (L5232-1 à L5232-4 du code des transports)**

Le rôle d'équipage, délivré par l'administration des affaires maritimes, est le titre de navigation obligatoire pour les navires qui pratiquent la navigation maritime (commerce, pêche ou plaisance) et dont l'équipage est composé de marins professionnels affiliés à l'ENIM.

Le rôle d'équipage constitue un document permettant de contrôler l'application de la réglementation relative à l'exercice de la profession de marin, à la composition de l'équipage et au navire. Il permet également d'enregistrer les services des marins et de déterminer leurs droits sociaux.

Le rôle d'équipage est valable pour une année et est renouvelé automatiquement. Le rôle d'équipage à bord du navire se compose de divers documents retraçant les événements à bord intervenus dans l'année tels que les listes d'équipages, les listes des marins débarqués, la ou les décisions d'effectif (voir la définition ci-dessous au point 4 de la section B.1.) et tout autre document prévu par la réglementation. Le rôle d'équipage arrête la liste d'équipage, constate les conditions d'engagement des marins et investit le capitaine des pouvoirs attachés à sa fonction.

La liste de l'équipage est le document de base fournissant aux autorités d'un État les renseignements relatifs au nombre et à la composition de l'équipage à l'arrivée et au départ du navire.

### **B. Les documents de bord liés à la sécurité et à la sûreté du navire**

Les documents de bord liés à la sécurité du navire relèvent du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution et dans les divisions annexées à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié (ces textes ont intégré dans un premier temps la convention SOLAS, puis, au fur et à mesure des nouvelles conventions internationales, intégration de la convention MARPOL, du code ISM...). Les documents de bord liés à la sûreté du navire figurent dans le décret n°2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires (ce texte intègre en droit français le code ISPS).

#### **B.1. Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution**

Le respect des règles de sécurité applicables aux navires se traduit par la délivrance de titres de sécurité, et notamment du permis de navigation. Aucun navire professionnel ne peut prendre la mer sans être muni de titres à jour, car en l'absence de ces titres il n'est pas certain que l'état du navire soit conforme aux prescriptions de sécurité.

## **Les navires français doivent avoir à bord les documents suivants :**

- le permis de navigation ;
- le certificat de franc-bord ;
- les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ;
- la décision d'effectif ;
- le certificat de travail maritime ;
- le certificat de jaugeage.

**1/ Le permis de navigation** est délivré dans la mesure où tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité. Ce permis est délivré et renouvelé annuellement, après visite, par le président de la commission de visite de mise en service. Sa date de validité ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un des autres titres.

Le capitaine prend acte du permis de navigation et des restrictions éventuelles à l'exploitation du navire qui sont mentionnées dans ce document (par exemple : nombre de personnes à bord). Il est obligatoire pour tous les navires professionnels et à utilisation commerciale.

On y retrouve :

- l'identité et les caractéristiques du navire (nom, immatriculation, jauge, longueur) ;
- l'affirmation de son inspection et de sa conformité aux règlements ;
- la valeur de son franc-bord (en millimètres) ;
- la composition de sa drome de sauvetage (engins collectifs et individuels) ;
- la mention d'exemptions éventuelles ;
- la catégorie de navigation dans laquelle le navire est autorisé à naviguer ;
- le nombre maximal de personnes à bord (détail du nombre de membres d'équipage et du nombre de passagers autorisé), les autres conditions particulières d'exploitation ;
- la date limite de validité ;
- le lieu, la date et la signature de l'inspecteur et son cachet.

**2/ Le certificat national de franc-bord**, qui concerne la protection contre l'envahissement, est un certificat de sécurité délivré par les sociétés de classification. Il est obligatoire pour les navires à passagers et pour les navires d'une longueur supérieure ou égale à 12 mètres est délivré pour une durée maximale de cinq ans et, pendant sa période de validité, est visé annuellement.

**3/ Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution** (certificat EIAPP) sont imposés par les conventions internationales (SOLAS (sécurité, sûreté et exploitation des navires), MARPOL (prévention de la pollution marine), Load Lines 66 (surcharge des navires)...). Ils sont délivrés par le président de la commission de visite de mise en service. Ils sont visés annuellement et renouvelés par le président de la commission de visite périodique.

Se trouve en supplément du certificat EIAPP une fiche de construction, un dossier technique et les moyens de vérification.

**4/ La décision d'effectif** (ou fiche d'effectif) : l'armateur fixe l'effectif des marins à bord. Cet effectif doit être suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la navigation, de l'équipage et le respect des règles relatives à la durée du travail. L'armateur présente une décision d'effectif comprenant une liste des marins au visa de

l'administration maritime (le visa constitue l'approbation de l'administration maritime).

**5/ Le certificat de travail maritime** : délivré pour une durée maximale de 5 ans, il est obligatoire pour les navires jaugeant plus de 500 et effectuant des voyages internationaux. Ce certificat atteste que les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord sont conformes à la réglementation nationale. Ce document est fourni par la Direction des Affaires Maritimes après deux phases d'instruction et d'inspection du navire (cf ; Convention MLC, 2006).

**6/ Le certificat de jaugeage** : délivré par l'autorité administrative ou une société de classification habilitée.

Tout navire français stationnant dans les limites d'un port français peut être soumis à une visite imprévue effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires, qui peut interdire ou ajourner le départ d'un navire. Le capitaine doit autoriser cette visite et respecter la décision de l'inspecteur de la sécurité des navires.

## **B.2. Les documents prévus par les divisions annexées à l'arrêté du 23 novembre 1987**

**Le manuel d'exploitation et d'instructions** du navire définit les conditions d'exploitation du navire.

**Le dossier de stabilité** indique le comportement du navire en fonction du chargement et des conditions de ballast.

**Le registre des appareils de levage** (pour les navires équipés) décrit les appareils de manutention à bord du navire. Le capitaine doit vérifier que la liste des appareils de levage est à jour.

## **B.3. Les titres de sûreté maritime** (décret n°2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires)

Les navires effectuant du trafic maritime international et certains navires à passagers doivent avoir à bord :

- **l'acte d'approbation du plan de sûreté du navire** ; plan qui a pour objectif de garantir l'application des mesures de sûreté nécessaire pour protéger le navire, les personnes à bord et la cargaison contre toute menace éventuelle (par exemple des menaces en mer ou venant de la mer (piraterie ou acte de terrorisme)).
- **le certificat international de sûreté**, valable pour une durée maximale de 5 ans.

L'armateur définit le plan de sûreté du navire (tâches à accomplir, exercices et formations). Le ministère chargé des transports approuve les plans de sûreté des navires, délivre les certificats internationaux de sûreté des navires et contrôle la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord.

## **C. La tenue des documents de bord**

Le capitaine est en mesure de tenir les documents de bord suivants :

## C.1. les documents relatifs à la direction du navire

**Le livre de bord** est visé chaque jour par le capitaine et regroupe :

- le journal passerelle ;
- le journal machine ;
- le journal radio.

Le journal passerelle mentionne :

- les faits relatifs à la sécurité du navire et à la navigation, consignés par ordre chronologique ;
- les conditions météorologiques ;
- tous les événements intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- les renseignements relatifs à la conduite du navire et à la tenue de l'estime. Ces renseignements y figurent avec précision ;
- les consignes du capitaine à l'usage des officiers de quart sur la passerelle.

Le journal machine est tenu sous l'autorité du chef mécanicien qui y consigne par ordre chronologique tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif. Les navires dotés d'imprimantes éditant automatiquement l'équivalent du journal machine sont dispensés de remplir le journal machine. Ce journal machine peut être combiné avec le journal passerelle si la puissance propulsive du moteur est inférieure à 300 kW.

**Le journal de mer** (conformément au décret du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes) rend compte des événements importants intervenus au cours du voyage et comporte les indications météorologiques et nautiques d'usage, ainsi que la relation de tous les événements importants concernant le navire. Il est rempli et signé chaque jour par le capitaine.

Le capitaine est tenu à son arrivée de faire viser son journal de mer par l'autorité compétente (président du tribunal de commerce).

S'il y a eu au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison (événements extraordinaires s'entendant de tous événements ou faits qui n'ont pas lieu habituellement dans le cadre de la navigation), le capitaine doit faire dans les 24 heures après son arrivée **un rapport de mer** circonstancié affirmé par le président du tribunal de commerce du port où il fait escale (en cas d'absence de tribunal de commerce, le rapport est affirmé devant le juge du tribunal correctionnel qui l'envoie sans délai au tribunal de commerce le plus proche). Si le navire fait escale dans un port étranger, le rapport de mer est remis à l'autorité consulaire française.

Ce rapport de mer (annexes 1 et 2) relate dans des termes précis et objectifs le déroulement des événements extraordinaires (notamment en mentionnant les indications météorologiques et nautiques d'usage), les dommages éventuels subis et comporte éventuellement une protestation contre des actes ou des faits qui sont considérés comme la cause des événements.

Le rapport de mer se termine par l'affirmation par le capitaine de son caractère sincère et

véritable : « *J'affirme le présent rapport sincère et véritable, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est, et je le dépose au greffe du tribunal de commerce de ..... (mentionner la ville) pour servir et valoir ce que de droit.* »

Sauf nécessité pour le navire ou la cargaison, il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux demandes d'instruction et de vérification éventuellement ordonnées par l'autorité compétente.

Conformément à la convention MARPOL, **le registre des hydrocarbures** mentionne les limitations et conditions de rejet des hydrocarbures en mer.

Enfin, **le journal de pêche** se trouve à bord de chaque navire de pêche et relate tous les événements relatifs à la pêche.

## **C.2. Les documents relatifs à la gestion de l'équipage**

Le capitaine (ou le patron de pêche ou l'employeur) rédige **un rapport de blessure, maladie ou décès** pour toute maladie et décès constatés à bord ou pour tout accident du travail sur le formulaire CGP 102 de l'ENIM (modèle ci-joint en annexe 3). Un certificat médical décrivant l'état de santé du marin doit être joint dans une enveloppe cachetée et marquée confidentielle. En cas de disparition du marin, le capitaine établit également un rapport.

**Le registre des réclamations** : ce registre est tenu par le capitaine et sert à enregistrer les réclamations des membres de l'équipage.

Le capitaine organise le travail à bord du navire. A cet effet, il établit **le tableau de service et le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins** (*au commerce*).

**Le tableau de service** est annexé au livre de bord (également appelé journal de bord) et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

Le tableau indique pour chaque fonction :

- a) Le programme de service à la mer et au port ;
- b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont mentionnées dans le livre de bord et affichées dans les locaux de l'équipage.

Le capitaine tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail en charge du suivi du navire ou le lui communique sur sa demande, par voie de courrier électronique ou autre moyen.

**Le registre des heures quotidiennes** de travail ou de repos des marins détaille individuellement pour chaque marin les heures travaillées ou les repos pris. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail en charge du suivi du navire puis une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, par voie de courrier électronique ou autre moyen.

Le capitaine ou son représentant remet à chaque marin une copie du registre le concernant. Cette copie doit être signée par le capitaine ou son représentant et par le marin.

## **V/ Les prérogatives de puissance publique**

Les prérogatives de puissance publique du capitaine comprennent :

- les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales commises à bord de navires ;
- les pouvoirs en matière de discipline ;
- les pouvoirs en matière de sûreté maritime ;
- les compétences en matière de l'état civil et de notariat.

### **A. Les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales (article L 5222-1 du Code des transports)**

#### **A.1. Les pouvoirs de sécurité**

Conformément à l'article L 5222-1 du code des transports, le capitaine peut exercer des prérogatives pénales notamment en vue d'assurer la préservation du navire, de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Selon l'article L 5531-1 du code des transports, le capitaine dispose de la faculté de prendre des mesures coercitives à l'encontre de toutes les personnes se trouvant à bord de quelque nationalité qu'elles soient. Ce pouvoir de police générale, fait l'objet d'un contrôle afin d'en encadrer un usage abusif, le capitaine étant tenu par le biais du livre de discipline, de rendre des comptes aux autorités terrestres (article 20 loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime).

"A cet effet, Il peut notamment consigner dans un lieu clos toute personne présentant un danger pour elle-même ou pour les autres personnes embarquées (cas d'une personne ayant des crises de démence) ou pour le navire dans les conditions explicitées ci-dessous."

#### **A.2 Le déroulement de l'enquête (loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime)**

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par le capitaine, et peut s'y opposer.

Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis dans les meilleurs délais par l'agent qui adresse dans le même moment une copie au **directeur interrégional de la mer** dont relève le lieu de l'infraction (article L 5243-5 du code des transports).

L'enquête du capitaine sert à conserver les preuves du crime ou du délit et à en rechercher les auteurs. Le capitaine inscrit ses constatations et ses diligences, c'est-à-dire les mesures prises, au **livre de discipline**.

**En cas de crime ou de délit flagrants punis d'une peine d'emprisonnement** (par exemple : vol, trafic de stupéfiants etc. : se reporter au code pénal pour connaître les peines applicables), le capitaine dispose des pouvoirs suivants :

- faire toutes **constatations** utiles et veiller à la conservation des indices susceptibles de disparaître et de tout ce qui peut servir à la manifestation de la vérité (article 54 du code de procédure pénale). A cette fin, il saisit les objets et instruments se rapportant à l'infraction et qui se trouvent sur les lieux ;

- interdire à toute personne de **modifier l'état des lieux** sans son consentement (article 55 du code de procédure pénale) ;

- faire appel à **toutes personnes qualifiées** afin de procéder à des constatations ou à des examens techniques et scientifiques (article 60 du code de procédure pénale).

Après avoir désigné ces personnes qualifiées, le capitaine leur demande d'écrire dans le livre de discipline qu'elles prêtent serment d'apporter leur concours à la justice en leur honneur et en leur conscience ;

- interdire à toute personne de **s'éloigner** du lieu de l'infraction jusqu'à la fin de l'enquête (article 61 du code de procédure pénale) ;

- **appeler et entendre toute personne** susceptible de fournir des renseignements sur les faits (article 62 du code de procédure pénale). Les personnes ainsi convoquées sont tenues de comparaître au besoin par la contrainte. Le capitaine inscrit leurs déclarations sur le livre de discipline. Les personnes peuvent également écrire leurs observations et signent le livre de discipline à la suite des mentions du capitaine et de leurs éventuelles observations ;

- effectuer **des perquisitions et saisir les pièces à conviction** (article 56 du code de procédure pénale). Les perquisitions se déroulant dans des lieux de vie à usage privatif (exemple : cabines de l'équipage ou des passagers) ne peuvent se faire qu'aux motifs de sécurité, d'habilité, d'hygiène, de santé et de sécurité au travail. Il faut l'accord écrit de l'occupant ou, à défaut, la présence d'un officier de police judiciaire (article L 5243-4 code des transports). Sauf exception, les perquisitions ne peuvent être commencées avant 6 heures et après 21 heures (article 59 code de procédure pénale).

De même, le capitaine étant compétent pour la recherche et la constatation des infractions portant sur la sécurité, la sûreté des navires et la prévention de la pollution (article L 5243-1 code des transports), il peut dans le cadre de ces infractions avoir accès aux locaux professionnels et privés du personnel navigant.

- ordonner, après autorisation du procureur de la République compétent, **la consignation** (L 5531-19 du code des transports) d'une personne, membre d'équipage ou passager, mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord. La consignation est le maintien de la personne dans un lieu fermé.

En cas d'urgence, c'est-à-dire lorsque la consignation de la personne doit être immédiate afin de préserver le navire, la cargaison ou les personnes à bord, le capitaine ordonne la consignation sans autorisation préalable du procureur de la République mais dès le début de la consignation, en informe le procureur de la République et lui demande son accord. Si le procureur de la République refuse d'autoriser la consignation, le capitaine met fin à la consignation.

Cette consignation obéit à plusieurs règles :

a) Elle n'est possible que si les aménagements du navire le permettent c'est-à-dire s'il

existe un local fermé présentant des conditions suffisantes de confort et d'espace.

b) Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée c'est-à-dire d'un autre mineur ou d'un adulte.

c) la durée de la consignation doit être strictement nécessaire à la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord c'est-à-dire que la consignation doit cesser une fois que la personne ne présente plus de danger. C'est le procureur de la République qui ordonne la fin de la consignation. Lorsque le navire rejoint un port français, le capitaine remet la personne consignée aux autorités judiciaires françaises conformément aux instructions qui lui seront données.

Cette consignation peut être renouvelée, selon les mêmes modalités, jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation, à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, sauf levée ordonnée par le capitaine.

Lorsque le capitaine ouvre une enquête, il en informe sans délai le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) (MRCC en anglais) Gris-Nez et lui indique la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale.

Le CROSS Gris-Nez en informe les affaires maritimes du prochain port d'escale si le port d'escale est un port français ou les affaires maritimes du port d'armement du navire si le port d'escale est un port étranger. Les affaires maritimes contactent sans délai le procureur de la République qui peut ordonner le déroutement du navire.

En ce qui concerne les **contraventions** commises à bord, le capitaine les mentionne sur le livre de discipline. Il remet le livre de discipline à la direction départementale des territoires et de la mer du premier port d'escale si le port d'escale est un port français ou à la direction départementale des territoires et de la mer du port d'armement si le port d'escale est un port étranger. Celle-ci le transmet au Procureur compétent.

### **A.3 Les suites de l'enquête**

Une fois l'enquête terminée, le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête :

- si la première escale du navire a lieu dans un port français : à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ou au chef du service des affaires maritimes, dont dépend ce port ;

- si la première escale du navire a lieu dans un port étranger : à l'autorité consulaire française.

Une fois les pièces de l'enquête transmises, les autorités françaises décident ou non de renvoyer les personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction devant le tribunal ou la Cour compétente.

Dans le cas d'une escale du navire dans un port étranger, l'autorité consulaire française se rend à bord du navire. Elle constate les mesures prises par le capitaine et vérifie les conditions de consignation des personnes si le capitaine en a ordonné. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire et peut demander au procureur de la République une mesure de contrainte (par exemple, pour éviter que les personnes mises en cause ne quittent le navire). Le procureur de la République peut, alors, ordonner le maintien à bord des personnes mises en cause en vue de leur rapatriement.

## **B. les pouvoirs en matière de discipline (articles L. 5531-1 à 5531- 5 du code des transports et décret n°60-1193 du 7 novembre 1960)**

Le capitaine a autorité sur toutes les personnes embarquées à quelque titre que ce soit, c'est-à-dire sur les membres d'équipage et sur les passagers, pour prendre des mesures nécessaires au maintien de l'ordre, de la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Les mesures nécessaires consistent à utiliser tout moyen de coercition utile (à l'exception des mesures de consignation qui sont soumises à l'approbation du procureur de la République dans les conditions mentionnées aux sections A.1. et A.2.) et à ordonner aux personnes embarquées de lui apporter leur aide. Il mentionne les circonstances et les mesures prises au **livre de discipline**.

Le capitaine mentionne au livre de discipline la nature des fautes contre la discipline commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures ordonnées.

### **B.1 Les fautes disciplinaires**

Le capitaine est investi d'une compétence plus spécifique en matière de fautes disciplinaires commises à bord par l'équipage.

Les fautes disciplinaires sont classées en fautes légères et en fautes graves.

**Les fautes légères** ont peu de conséquences sur la sécurité du navire.

Ce sont :

- les querelles sans voies de fait
  - la désobéissance à tout ordre sans sommation formelle faite par un supérieur ;
  - les querelles et les disputes sans conséquences dommageables ;
  - l'absence irrégulière du service à bord, n'excédant pas 4 heures ;
- et, de façon générale, toutes les fautes qui ne sont pas considérées comme graves.

**Les fautes graves** peuvent avoir des conséquences sur la sécurité du navire.

Ce sont, par exemple :

- toute faute professionnelle de nature à nuire à la sécurité du navire ;
- le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre de service, après sommation formelle faite par un supérieur ;
- l'absence irrégulière du service à bord excédant 4 heures ;

### **B.2 Les sanctions**

Les sanctions sont :

- pour les fautes légères : le blâme, la consigne à bord (c'est-à-dire l'interdiction pour les membres d'équipage de descendre du navire) pendant quatre jours maximum ;
- pour les fautes graves : la consigne à bord pendant huit jours maximum.

L'autorité compétente pour infliger la sanction en cas de faute légère est **le capitaine** et, en cas de faute grave, **le DDTM ou le DIRM**.

### **B.3 La procédure**

Pour les fautes légères : le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés dans les vingt-quatre heures et entend tous les témoins à charge et à décharge. Le capitaine lui demande s'il manifeste des regrets de sa faute.

Le capitaine mentionne sur le livre de discipline la nature de la faute, les noms et les déclarations des témoins, les explications de l'intéressé, ses regrets possibles et la sanction qu'il a prise. Puis l'intéressé lit les mentions le concernant sur le livre de discipline et le signe. S'il refuse de signer, son refus de signer est indiqué sur le livre de discipline.

Pour les fautes graves : le capitaine procède à une enquête. Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend tous les témoins.

Les résultats de l'enquête figurent dans un procès-verbal, signé des témoins, qui précise la nature de la faute, reprend les noms et les déclarations des témoins ainsi que les explications de l'intéressé. Puis, l'intéressé lit le procès-verbal et le signe. S'il refuse de signer, ce refus est indiqué. Ce procès-verbal est transcrit c'est-à-dire recopié dans le livre de discipline. Le capitaine transmet alors le dossier de son enquête au **DDTM ou au DIRM** qui prend la sanction. Le capitaine écrit la sanction dans le livre de discipline.

A chaque fois qu'une faute disciplinaire est commise, le capitaine fait viser le livre de discipline par l'autorité maritime.

### **C. Les pouvoirs en matière de sûreté maritime (décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires)**

Le plan de sûreté du navire (document à bord du navire, se reporter à la section B.2. de la partie II) décrit notamment les mesures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, d'interdire l'introduction à bord d'armes, d'explosifs ou de tout objet dangereux, de réglementer la circulation dans les zones d'accès restreintes etc.

Le capitaine est responsable de l'application du plan de sûreté du navire en mer et au port. Il a autorité sur l'agent de sûreté du navire qui est chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord du navire. L'agent de sûreté du navire est désigné par l'armateur.

L'agent de sûreté du navire coordonne la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie (également désigné par l'armateur) et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Avant d'entrer dans un port étranger, l'agent de sûreté du navire ou le capitaine prend contact avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire pour connaître le niveau de sûreté du port. Si le niveau de sûreté du port est supérieur à celui du navire, des mesures doivent être prises pour aligner le navire sur le niveau de sûreté de ce port.

Enfin, le capitaine prend toute mesure nécessaire au maintien de la sécurité et de la sûreté du navire. À ce titre, il peut refuser d'embarquer des passagers ou leurs effets, ainsi que des marchandises.

## **D. Les compétences en matière de l'état civil et de notariat**

Le capitaine a le pouvoir de dresser l'acte constatant la naissance ou le décès, de recevoir les testaments des personnes à bord lorsque la naissance ou le décès ou la déclaration de l'auteur du testament intervient :

- pendant un voyage maritime ou ;
- pendant une escale dans un port étranger lorsqu'il n'existe pas d'agent diplomatique ou consulaire français compétent pour établir ces actes.

L'acte de naissance ou de décès, le testament doivent mentionner les circonstances dans lesquelles il a été dressé.

### **D.1. Les actes de naissance et de décès (articles 57, 59 et 86 du code civil)**

Les délais pour dresser les actes à partir de l'événement sont :

- trois jours pour les actes de naissance ;
- 24 heures pour les actes de décès.

**L'acte de naissance** est dressé sur la déclaration du père s'il est à bord ou de toute personne ayant assisté à l'accouchement. Cet acte comporte les mentions suivantes :

- le jour, l'heure et le lieu de la naissance, le sexe de l'enfant ;
- les prénoms qui lui sont donnés ;
- le nom de famille, suivi le cas échéant de la mention de la déclaration conjointe de ses parents quant au choix effectué ;
- les prénoms, noms, âges, professions et domiciles des père et mère et, si le déclarant n'est pas le père, ceux du déclarant. Si les père et mère de l'enfant ou l'un d'eux ne souhaitent pas apparaître sur l'acte de naissance, le capitaine n'en fait pas mention.

**L'acte de décès** indique dans la mesure du possible :

- le jour, l'heure et le lieu de décès ;
- les prénoms, nom, date et lieu de naissance, profession et domicile de la personne décédée ;
- les prénoms, noms, professions et domiciles de ses père et mère ;
- les prénoms et nom de l'autre époux, si la personne décédée était mariée ;
- les prénoms, nom, âge, profession et domicile du déclarant, son lien de parenté éventuel avec le défunt (cette mention n'est nécessaire que si le décès a été déclaré au capitaine par une personne possédant des informations sur l'identité du défunt).

Le capitaine remettra l'acte de naissance ou de décès dès que possible aux autorités maritimes françaises ou à l'autorité consulaire si le navire fait escale dans un port étranger.

## **D.2. Les testaments (article 988 et suivants du code civil)**

Les testaments des personnes présentes à bord sont reçus par le capitaine, en présence de deux témoins, assisté du second du navire ou à défaut d'un autre membre de l'équipage.

Le testament est dicté au capitaine par le déclarant (celui qui exprime sa volonté par testament). Puis, le capitaine lit le testament qu'il a écrit au déclarant. Le testament est, alors, signé par le déclarant, le capitaine, le second et les témoins.

Le capitaine lit l'article 994 du code civil indiquant que la durée de la validité est de six mois après le débarquement de l'intéressé. Puis, le capitaine fait mention de cette lecture dans le testament.

Le testament est établi en deux originaux. Le capitaine les remettra sous enveloppe cachetée (une enveloppe cachetée par original du testament) à l'autorité maritime française lorsqu'il fera escale dans un port français. Il a également la possibilité de remettre l'un des originaux à l'autorité consulaire si le navire fait escale dans un port étranger et d'adresser le second original à la direction des affaires maritimes à Paris.

## **Annexe 1 : Exemple de rapport de mer Commerce**

### **Sujet :**

Vous commandez le pétrolier Rigel battant pavillon français armé par la compagnie Oilsupply. Vous avez appareillé du Golfe Persique à destination de Rotterdam avec un chargement de 150 000 tonnes de pétrole brut. Le 17 juin, vous entrez dans le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant. Peu de temps après être sorti de ce dispositif, la visibilité se réduit progressivement et devient pratiquement nulle. Vous pointez sur le radar un navire qui vous rattrape sur votre secteur bâbord arrière et qui a une route d'abordage franc. Vous manœuvrez conformément au règlement mais vous remarquez peu après que la route du navire observé est toujours une route d'abordage. Ce navire se trouve alors à 0,2 mille de vous et malgré une ultime manœuvre, il vous aborde au niveau de votre poupe. La voie d'eau qui s'ensuit se limite au peak AR. Vous décidez de rejoindre le port du Havre par vos propres moyens. Le navire qui vous a abordé, ayant aussi une voie d'eau limitée, a pu continuer sa route et accoste au Havre qui est son port de destination.

A l'arrivée dans ce port vous rédigez votre rapport de mer.

### **Rédaction :**

Compagnie Euro Tankers SA  
M/T Rigel  
Voyage n°7/93  
Bord, le 18 juin 1993

Je soussigné Jean Crabosse (ce nom est un exemple, le remplacer), Capitaine de 1ère classe de la Navigation Maritime, capitaine du navire Rigel armé au long cours, ayant pour port d'attache le Havre et appartenant à la compagnie de navigation Euro Tankers SA, dont le siège social est situé à Paris, déclare avoir appareillé de Barhein le 16 mai 1993 à destination de Rotterdam muni de mes expéditions, le navire étant en bon état de navigabilité, les essais réglementaires et les vérifications effectués avant le départ ayant confirmé le bon fonctionnement des appareils et aides à la navigation, panneaux bien condamnés, portes étanches bien fermées, grues bridées à leur poste de mer, équipage au complet composé de 23 hommes, chargé de 150 000 tonnes de pétrole brut, les tirants d'eau étant, au départ, de 18,30 m à l'arrière et 15,60 à l'avant.

Quitté le quai à 22h40 heure locale (TU+3), aidé d'un pilote et assisté de 4 remorqueurs.

Passé le détroit d'Ormuz le 18 mai et le Cap de Bonne Espérance le 31 mai, où la navigation assistée du radar n'a révélé aucun dysfonctionnement de celui-ci.

Pris le DST (dispositif de séparation du trafic, en anglais : trafic separation skim) au large d'Ouessant le 17 juin à 14h30 (TU+2) en empruntant la voie réservée aux navires transportant des matières dangereuses, la navigation dans cette zone impliquant la mise en route de 2 radars et la veille permanente des canaux VHF 12 et 16.

La navigation se déroule sans difficulté par un temps clair et une visibilité de 10 milles, à la vitesse de 12,5 nœuds.

Sorti du DST (dispositif de séparation du trafic) à 18h06. Vers 18h30, la visibilité diminue progressivement pour devenir pratiquement nulle à 19h00. Toutes les dispositions requises par cette nouvelle situation sont prises : vitesse de sécurité de 8 nœuds, machines parées pour manœuvrer, quart doublé, feux et signaux sonores réglementaires

en route, utilisation des radars en anti-collision sur une échelle de 6 milles, pointage manuel des échos. Cap au 072.

A 19h18, détection au radar uniquement d'un écho à 6 milles, son relèvement vrai étant au 280.

L'observation et le pointage de cet écho indiquent qu'il s'agit d'un navire rattrapant, faisant route au 095 à la vitesse de 20 nœuds.

Il est en route d'abordage et son TCPA (time to closest point of approach) est de 30 minutes.

A 19h33, l'écho est à 3 milles, toujours en route d'abordage. Son TCPA est désormais de 15 minutes.

Je décide d'entreprendre une manœuvre d'anti-collision franche et effectuée largement à temps, consistant en un changement de cap sur tribord. Venu au 120.

En fin de giration, et après un nouveau pointage de cet écho sur 6 minutes, il apparaît qu'il est venu aussi sur sa droite et qu'il se trouve toujours en route d'abordage. Sa vitesse reste inchangée.

A 19h45, il n'est plus qu'à 0,2 milles, et j'émetts 5 coups brefs de sifflet tout en venant en grand sur tribord pour éviter la collision.

Malgré cela, l'autre navire nous aborde à 19h46 sur tribord au niveau de la poupe. Notre position est alors à 52°03'N, 001°45'W.

Machines stoppées, nos deux navires établissent un contact VHF, sur 16 puis sur 69. Le navire abordeur se trouve être un porte-conteneurs, le Fangio of the Seas (Palerma) en route de Cork pour le Havre avec 2 700 EVP à son bord.

La ronde effectuée par mon bosco met en évidence une voie d'eau importante, mais contenue dans le peak arrière.

Le Fangio of the Seas ne déclare que la présence d'une légère voie d'eau.

A 20h00, aucun des deux navires n'ayant besoin d'assistance, le Fangio of the Seas bat en arrière pour se désengager.

A 20h15, je contacte le CROSS compétent par radio VHF. Je lui déclare la situation d'abordage et n'avoir besoin d'aucune assistance. Je lui rends compte de la suite. Je fais un point de situation toutes les heures jusqu'au port de destination, le Havre car au vu de l'importance des dommages subis par la structure de notre navire, je décide de faire route vers le Havre afin d'y effectuer les réparations nécessaires.

Etant donné la violence de la collision et l'importance des dégâts survenus dans les formes arrières du Rigel, je fais d'ores et déjà toutes réserves concernant les avaries qui pourraient être constatées ultérieurement tant au navire qu'à la cargaison. Je proteste contre le capitaine du Fangio of the Seas qui, en venant à droite alors que son statut de navire rattrapant l'autorisait à venir à gauche, a créé une situation rapprochée menant à l'abordage décrit ci dessus.

J'affirme le présent rapport sincère et véritable, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est, et je le dépose au greffe du Tribunal de Commerce du Havre pour servir et valoir ce que de droit.

Jean Crabosse

## **Annexe 2 : Exemple de rapport de mer Pêche**

### **Sujet :**

Vous êtes patron du chalutier « JACQUES CASSARD » immatriculé SN 656890.

Votre équipage se compose d'un chef mécanicien et de deux matelots.

Vous êtes en pêche dans le sud de Penmarch.

Un de vos matelots se blesse à la jambe. Cette blessure nécessite une évacuation.

Rédiger le rapport de mer de cet évènement, en décrivant les circonstances de l'accident, les mesures prises et les moyens mis en oeuvre pour l'évacuation du blessé.

### **Rédaction :**

Je soussigné Yann DROUËT, capitaine 200, capitaine du navire "JACQUES CASSARD", immatriculé SN 656890, avoir appareillé le 20/03/2014 de Saint-Nazaire, à destination des lieux de pêches, muni de toutes mes expéditions, équipage au complet de 4 personnes, navire en bon état de navigabilité, chargé de 20 tonnes de glace et matériel de pêche.

A 6h00, quitté le quai, condition météo excellente, vent d'est de 1 à 2 nœuds Beaufort, mer calme, légère houle de 0,3 à 0,5 m, bonne visibilité, ciel dégagé sans nuages. Empruntons les routes habituelles, cap vrai 290°, faible coefficient de marée, peu de courant, vitesse fond de 12 nœuds.

A 12h00, sommes sur les lieux de pêche, le vent a fraîchi, vitesse 4-5 nœuds direction sud-ouest, la mer s'est creusée, creux de 1,5 m, prévisions météo vent mollissant en fin de journée. Vironnons les filets, trions et éviscérons le poisson. Le navire a du roulis. Le matelot LANOË Louis trébuche et percute le matelot LEMALIN Gilles occupé à éviscérer du poisson. Sous le choc, ce dernier se plante le couteau dans la jambe, couteau de filetage, lame de 20 cm. Le couteau est profondément planté, la plaie saigne abondamment. 12H30, saisis la trousse médicale et produit médical de désinfection. Allongé le matelot, en position haute. Appel le CROSS CORSEN sur VHF canal 16 et explique la situation, procédure "Pan, Pan". Mise en relation avec PURPAN, le centre médical, la consigne : "ne pas tirer le couteau de la plaie, risque d'hémorragie". Décision prise avec le CROSS et PURPAN, d'hélicoptère le blessé. Hélicoptère sur zone en 1h, position par 47°26' de latitude nord et 03°28' de longitude ouest.

A 13h45 l'hélicoptère est sur zone, contact VHF avec le pilote sur canal 8. A 14h15 hélicoptère du blessé terminée. Prévenu le CROSS, canal 6, de la prise en charge du blessé. Matériel de pêche rangé et arrimé.

Décide avec mon armateur de rentrer à quai. Vent mollissant 3-4 nœuds, de sud-ouest, vitesse fond 11 nœuds. Arrivée à quai à 18h30, bateau amarré sans autre incident à signaler.

J'affirme le présent rapport sincère et véritable, me réservant la faculté de l'amplifier si besoin est, et je le dépose au greffe du tribunal de commerce de Nantes pour servir et valoir ce que de droit.

Yann DROUËT

### **Annexe 3 : Rapport de blessure, maladie ou décès (CGP 102)**

Le rapport de blessure, maladie ou décès est un document administratif qui déclare et relate les circonstances dans lesquelles l'accident ou la maladie sont survenus au service du navire.

Ce rapport doit être établi pour toute maladie constatée à bord ou tout accident du travail, même si l'état de la victime ne justifie pas son débarquement.

La disparition d'un marin doit également, sauf cas de force majeure, faire l'objet d'un rapport, la Caisse Générale de Prévoyance acceptant alors tout document susceptible d'apporter la preuve de l'événement (procès-verbal de disparition par exemple).

Il est souhaitable qu'un rapport soit rédigé même en cas de guérison du marin sans traces apparentes avant le débarquement. À défaut, mention de l'accident ou de la maladie devra être portée au journal de bord.

Afin de garantir au mieux les droits de la victime, le rapport sera déposé auprès de l'autorité maritime ou consulaire, dès l'arrivée du navire au port.

En cas d'accident du travail maritime, un questionnaire sur les circonstances de l'accident du travail maritime (QCATM) doit obligatoirement être joint à la déclaration.

#### **Décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.**

**Article 9 :** L'accident professionnel s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron.

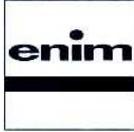
Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

A défaut de production de ce rapport, si l'origine professionnelle de l'accident est établie, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur.

**Article 22 :** La maladie survenue en cours de navigation est constatée par un rapport du capitaine ou patron.

Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

À défaut de production de ce rapport, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur.



établissement national des invalides de la marine

SECURITE SOCIALE DES MARINS



**RAPPORT DE BLESSURE, MALADIE OU DÉCÈS**

- Articles 9 et 22 du décret du 17 Juin 1938 modifié -

(1) Nom, prénoms, qualité (capitaine, patron, employeur ou son représentant ou autorité qui rédige le rapport).

(2) S'il s'agit d'un navire faisant partie d'une flottille, préciser si l'armateur est exonéré des obligations prévues par l'article 79 - 1er alinéa - de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime.

(3) Si c'est à bord, indiquer le point ou le port où se trouvait le navire.

(4) Important : ce paragraphe permet d'imputer ou non au service l'affection en cause et réserve les droits à pension du malade ou de sa famille. A remplir avec soin, même si la maladie paraît bénigne.

N'omettre aucun détail utile (par ex : fatigues exceptionnelles, incidents de mer, circonstances atmosphériques, alimentation, existence d'une épidémie ou possibilité de contagion).

(5) Destinataires : 1<sup>er</sup> exemplaire, quartier de rattachement ; 2<sup>e</sup>, rôle d'équipage ; 3<sup>e</sup>, intéressé ; 4<sup>e</sup>, armateur.

(6) Désignation de l'autorité maritime ou consulaire.

JE SOUSSIGNÉ (1) .....

EMBARQUÉ SUR (2) .....

ARMÉ À ..... SOUS LE N° D'IMMATRICULATION | | | | | | | | | |

CERTIFIÉ EXACTS LES FAITS CI-APRÈS CONCERNANT M.....

IDENTIFIÉ SOUS LE N° | | | | | | | | | | PORTÉ SUR LE RÔLE D'ÉQUIPAGE EN QUALITÉ DE .....

1° LIEU (3) ..... DATE | | | | | | | | | |

2° SERVICE MÉDICAL SUR LEQUEL L'INTÉRESSÉ A ÉTÉ DIRIGÉ À SON DÉBARQUEMENT .....

INDIQUER LA DATE DE CE DÉBARQUEMENT | | | | | | | | | |

EN CAS DE DÉCÈS À BORD, INDIQUER LA DATE DU DÉCÈS | | | | | | | | | |

3° NOM DU MÉDECIN OU DE L'ÉTABLISSEMENT QUI A SOIGNÉ L'INTÉRESSÉ .....

4° DIAGNOSTIC MÉDICAL (UN CERTIFICAT MÉDICAL DÉCRIVANT L'ÉTAT DE SANTÉ DU MARIN DOIT ÊTRE JOINT SOUS PLI CONFIDENTIEL) .....

5° INDIQUER LES TROUBLES QU'À PU PRÉSENTER LE MALADE DEPUIS SON EMBARQUEMENT ET LES ÉVÉNEMENTS OU FAITS DE SERVICE QUI ONT PU OCCASIONNER OU AGGRAVER LA MALADIE - EN CAS DE BLESSURE RELATER EN DÉTAIL LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (4) .....

6° NOM, PRÉNOMS ET FONCTION DES TÉMOINS DANS LE CAS D'ACCIDENT ET DE CONTAMINATION .....

EN FOI DE QUOI, J'AI RÉDIGÉ LE PRÉSENT RAPPORT (5) À .....

le | | | | | | | | | |

VU PAR (6) .....

À ..... le | | | | | | | | | |

Signature et cachet