

ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
Commission de l'équipement, de  
l'urbanisme, de l'énergie et des  
transports terrestres et maritimes  
-----

N° 137-2021

Papeete, le - 1 OCT. 2021

**RAPPORT**

relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française sur  
le projet d'ordonnance relatif aux conditions de  
navigation des navires autonomes et des drones  
maritimes,

présenté au nom de la commission de l'équipement, de  
l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et  
maritimes,

par Monsieur le représentant Luc FAATAU

Document mis  
en distribution

Le - 1 OCT. 2021

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 772/DIRAJ du 9 août 2021, le Haut-commissaire de la République en Polynésie française a soumis pour avis à l'assemblée de la Polynésie française, un projet d'ordonnance relatif aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes.

Ce projet de texte est pris sur le fondement du 1° du III de l'article 135 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite « LOM ») qui habilite le Gouvernement à modifier par ordonnance la partie législative du code des transports afin de combler les lacunes de la législation actuelle par la mise en place d'un cadre juridique applicable aux drones maritimes et aux navires autonomes.

Le délai d'habilitation fixé initialement à 18 mois, a été prolongé de 4 mois par l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19. Ce délai expire ainsi le 23 octobre 2021.

**I. Cadre juridique applicable aux navires autonomes et aux drones maritimes depuis 2016**

Au regard des évolutions technologiques et des progrès en matière d'intelligence artificielle et d'autonomisation, l'utilisation des drones maritimes notamment à des fins scientifiques ou de surveillance des installations maritimes et les projets de navires autonomes pour le transport de marchandises, entre autres, deviennent une réalité.

Afin d'encadrer juridiquement l'existence de ces innovations, la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, dite « loi Leroy », a introduit dans le code des transports métropolitain un article L. 5111-1-1 disposant qu' « un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire. ».

L'article D. 5111-4 du même code précise que « *les engins flottants de surface ou sous-marins mentionnés à l'article L. 5111-1-1 portent, d'une manière pouvant être lue par un observateur extérieur, les lettres « DRN », suivies du nom et du port d'immatriculation du navire à partir duquel ils sont commandés* ».

La loi Leroy a également comblé un vide juridique en matière de responsabilité dans le cadre de l'utilisation des drones maritimes, de surface ou sous-marins. Les articles L. 5121-2, L. 5121-3 et L. 5241-1 du code des transports ont alors été complétés afin de soumettre les drones maritimes à un régime de responsabilité comparable à celui existant pour les dommages produits à bord ou en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. La personne commandant un drone maritime bénéficie ainsi de la même limitation de la responsabilité du fait de l'exposition aux périls de la mer, à la condition que l'usage du drone ait bien été en rapport avec la navigation.

Il est à noter que les drones maritimes sont classés dans la catégorie des « Navires particuliers » de la Division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires<sup>1</sup>.

À titre subsidiaire, le ministère de la transition écologique et solidaire a pris, le 20 mai 2020, un arrêté pour l'application du X de l'article 135 de la loi LOM, relatif aux modalités d'expérimentation de la navigation des engins flottants maritimes autonomes ou commandés à distance. L'encadrement de ces expérimentations a pour objet de concourir au développement de ces engins tout en assurant la sûreté et la sécurité des personnes et des biens ainsi que la préservation de l'environnement.

Deux régimes permettant la conduite de ces essais sont instaurés : un régime de déclaration préalable pour les engins répondant aux critères fixés par l'arrêté et concernant de petits engins peu puissants, et un régime d'autorisation préalable pour les autres. Il précise également les principes de partage des informations et enseignements relatifs à ces expérimentations afin d'adapter le cadre normatif maritime existant au développement et à la navigation de ces engins flottants autonomes.

## **II. Présentation des dispositions du projet d'ordonnance**

Le présent projet d'ordonnance modifie la cinquième partie législative du code des transports métropolitain et certaines dispositions du code des douanes pour encadrer les conditions d'utilisation des drones maritimes et fixer les dispositions particulières applicables aux navires autonomes.

➤ **Le chapitre Ier** du projet d'ordonnance concerne les dispositions générales de la cinquième partie du code.

**L'article 1<sup>er</sup>** adapte la définition du navire afin de prendre en compte l'usage des navires autonomes (art. L.5000-2). Il crée également deux nouveaux articles pour définir les navires autonomes (art. L.5000-2-1) et les drones maritimes (art. L.5000-2-2).

Ainsi, un navire autonome est « *un navire opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, qu'il y ait ou non des gens de mer à bord* ».

Le drone maritime quant à lui est « *un engin de surface ou sous-marin opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel, passager et fret à bord, et dont les caractéristiques techniques, soit les limites de taille, de puissance et de vitesse, sont définies par voie réglementaire* ». Les dispositions générales relatives aux navires ne sont pas applicables aux drones maritimes.

La personne qui dirige l'un ou l'autre engin est en outre considérée comme capitaine.

Par ailleurs, si l'ensemble des navires autonomes militaires sont exclus de l'application des dispositions du code des transports, pour ce qui est des drones maritimes, seuls ceux relevant de la marine nationale en sont exclus.

---

<sup>1</sup> La Division 222 a été modifiée intégralement par l'arrêté du 18 décembre 2017 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, disponible au JO du 4 janvier 2018. Les Divisions constituent un ensemble de dispositions auxquelles doivent satisfaire les navires, leurs équipements et leurs cargaisons, en fonction de l'activité réalisée avec le navire, de ses caractéristiques, de la navigation réalisée.

➤ **Le chapitre II** modifie certaines dispositions des livres I<sup>er</sup>, II et IV de la cinquième partie du code des transports afin d'encadrer les conditions d'utilisation des drones maritimes.

**L'article 2** introduit alors, pour les drones maritimes, des obligations en matière d'identification visuelle (art. L5111-1-2) et leur étend le régime de sanctions en cas de non-respect de celles-ci, les « *marques extérieures d'identification* » étant définies par voie réglementaire.

Par la création d'un article L5112-1-1 *bis*, il est également prévu une obligation d'immatriculation, sur un registre des drones distinct de celui des navires, et d'obtention d'un pavillon français (francisation), l'acte de francisation ou le certificat d'immatriculation donnant lieu à la délivrance d'un document unique (art. L5112-1-3).

Enfin, il étend à ces engins l'ensemble des dispositions du régime de propriété des navires prévu par le code des transports (art. L5114-1).

**L'article 3** soumet les drones maritimes à une obligation d'assurance, avec pour corollaire l'extension du droit à la limitation de responsabilité pour ces engins.

**L'article 4** étend aux drones maritimes les régimes de responsabilité définis par le code des transports en cas d'abordage (art. L5131-1), à l'assistance en mer (art. L5132-1), aux navires abandonnés (art. L5141-1) et aux épaves (art. L5142-1). Ces extensions aux drones maritimes ont pour objet de maintenir, avec le développement de la navigation de ces engins, un niveau satisfaisant de préservation de la sécurité de la navigation maritime et de l'environnement.

**L'article 5** crée un nouvel article L5241-2 *bis* qui insère des règles générales d'entretien et d'exploitation des drones maritimes, dont le respect est adossé à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Celles-ci prévoient notamment l'obligation de disposer d'un équipement permettant l'identification de leur position en mer. Le non-respect de ces règles, ou le fait que l'engin représente un risque au regard de la sécurité de la navigation maritime, est apprécié par les autorités investies du pouvoir de police en mer, qui peuvent en interdire la navigation.

**L'article 6** rend applicable les règles de la COLREG<sup>2</sup> relatives à la sécurité de la navigation et à la circulation maritime aux drones maritimes, ainsi que celles relatives à l'abordage, l'échouement et l'abandon. Le capitaine du drone maritime sera également soumis au même régime de sanction que le capitaine d'un navire en cas de non-respect de ces règles.

**L'article 7** prévoit l'ensemble des dispositions relatives à la formation des opérateurs de drones maritimes par l'insertion de nouveaux articles au code des transports. Sont ainsi prévues l'obligation de formation, les conditions nécessaires pour dispenser cette formation et les sanctions en cas de non-respect de ces dispositions.

**L'article 8** permet d'étendre aux drones maritimes les dispositions définissant les notions d'armateur, de propriétaire et de copropriétaire d'un navire, afin que s'appliquent avec plus de fluidité les règles relatives à la responsabilité.

**L'article 9** modifie deux articles du code des douanes afin de permettre la francisation des drones maritimes et leur étendre les règles relatives à l'hypothèque maritime. À noter que le régime de l'hypothèque maritime est prévu par la loi du pays n° 2019-20 du 1<sup>er</sup> juillet 2019 relative à la publicité foncière et autres droits sur certains meubles.

➤ **Le chapitre III** du projet d'ordonnance prévoit les dispositions particulières applicables aux navires autonomes.

**L'article 10** crée un nouvel article L. 5241-3-1 qui prévoit un régime transitoire d'exploitation des navires autonomes, en soumettant ces derniers à l'obtention d'une autorisation à prendre la mer, dans l'hypothèse où ils ne peuvent satisfaire aux critères nécessaires à l'obtention des titres de sécurité et de certificats de prévention de la pollution. Cette autorisation, dont la durée ne peut excéder deux ans, est accordée après avis de la commission centrale de sécurité.

---

<sup>2</sup> *Collisions Regulations (COLREG) : Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée par l'Organisation Maritime Internationale le 20 octobre 1972*

L'article 11 crée deux nouveaux articles L. 5511-3-1 et L. 5521-6 qui introduisent des dispositions au livre V de la cinquième partie du code des transports en vue de favoriser l'inclusion des marins et gens de mer dans l'essor de la navigation des navires autonomes.

Ainsi, les marins opérant les navires autonomes depuis la terre pourront être considérés comme embarqués. Néanmoins, il est précisé que les capitaines des navires autonomes et leurs suppléants ne bénéficieront pas des prérogatives de puissance publique.

➤ **Le chapitre IV** de l'ordonnance comprend les dispositions d'application de l'ensemble de ces mesures en outre-mer.

### **III. Observations sur le projet d'ordonnance**

La loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française (LOPF) opère une répartition de compétences entre l'État et la Polynésie française en matière maritime.

Aux termes des articles 14-4° et 14-9° de la LOPF, l'Etat est compétent en Polynésie française en matière de défense, de francisation, de sécurité des navires d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres et de tous les navires destinés au transport de passagers.

La Polynésie française est quant à elle compétente en matière de sécurité des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres, de formations professionnelles maritimes, de sécurité de la circulation et de la navigation dans les eaux intérieures et d'immatriculation des navires, conformément aux dispositions des articles 14-9°, 26, 90-11° et 90-12° de la LOPF.

Les articles 17 et 20 du projet d'ordonnance prévoient d'étendre des dispositions à la Polynésie française. Des observations sont toutefois à apporter sur certaines d'entre elles et concernent principalement des empiètements sur les compétences du Pays.

#### ➤ **S'agissant de l'article 1<sup>er</sup>** :

Les dispositions relatives aux navires autonomes sont étendues à la Polynésie française sous réserves des compétences dévolues à la collectivité par la LOPF dans les eaux intérieures, et en matière de sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres qui ne sont pas destinés au transport de passagers.

**En conséquence, et sous la condition du respect de cette réserve d'application, les nouvelles dispositions relatives aux navires autonomes n'empiètent pas sur les compétences du Pays.**

La définition des « drones maritimes » quant à elle est insuffisante pour définir le statut juridique du drone maritime et ainsi son régime juridique, d'autant que le projet d'ordonnance prévoit par l'insertion de l'article L5000- 2-2 que les dispositions relatives à la définition du navire par l'article L.5000-2 ne lui sont pas applicables<sup>3</sup>.

Pour autant, il n'est pas possible d'affirmer qu'un drone maritime ne soit pas un navire dès lors que la Division 222 l'intègre dans la typologie des navires particuliers et que la définition du drone maritime demeure assez proche de celle du navire. L'incertitude textuelle ne justifie pas de soustraire la qualité de navire aux drones maritimes.

Dès lors, la Polynésie française, dans les matières relevant de sa compétence, peut qualifier les drones maritimes navigant en Polynésie française et leur appliquer une réglementation spécifique tout en respectant les normes supérieures, notamment les normes internationales.

Considérant l'application en Polynésie française des dispositions relatives aux drones maritimes sous réserve des compétences dévolues à la collectivité par la LOPF dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres qui ne sont pas destinés au transport de passagers, **et sous la condition du respect de cette réserve d'application, il n'y a pas d'empiètement par le projet sur les compétences de la collectivité.**

---

<sup>3</sup> Alinéa 4 de l'article L.5000-2-2 « Sauf mentions contraires, les dispositions de la présente partie relatives aux navires ne sont pas applicables aux drones maritimes »

Par ailleurs, l'exclusion du champ d'application de la partie V du code des transports, sauf mention contraire, au drone maritime est susceptible d'entraîner une intangibilité de la norme dès lors que certaines dispositions de ce même code rendent applicable au drone maritime des articles qui ne les mentionnent pas expressément. Le renvoi d'une disposition à une autre ne facilite pas la lecture du texte.

Pour exemple, le chapitre 1<sup>er</sup> relatif à l'« Abordage » est étendu au drone maritime par application de l'article L5131-1 dans sa version modifiée par le projet d'ordonnance.

Dans l'hypothèse où l'Etat entend créer une nouvelle catégorie « d'engin flottant » non assimilable à un navire entièrement soustrait au régime juridique de la sécurité de la circulation et de la navigation, **il est d'avis de suggérer la création d'un titre spécifique au drone maritime dans le code des transports afin d'atteindre le but poursuivi.**

Toutefois, comme indiqué, **ce titre ne saurait faire grief aux compétences dévolues à la collectivité.**

➤ **S'agissant de l'article 2 :**

Au titre de sa compétence en matière de francisation, l'Etat peut étendre en Polynésie française l'obligation pour un drone maritime d'être immatriculé sur un registre des drones, l'immatriculation constituant un accessoire à la compétence principale de francisation.

Cependant, la création et les modalités relatives aux registres des drones, aux marques d'identification des navires et aux modalités d'immatriculation, demeurent de la compétence exclusive de la Polynésie française au titre des règles relatives à l'immatriculation des navires.

Le projet d'ordonnance prévoit l'extension de ces dispositions uniquement sous réserve des compétences de la collectivité dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires.

Or, les compétences de la Polynésie française en matière d'immatriculation s'attachent au navire et s'exercent sans considération de la zone maritime de navigation, elles ne sont donc pas restreintes aux eaux intérieures. Ces compétences sont également différentes de celles relatives à la sécurité des navires relevant de la Polynésie française.

En conséquence, et afin d'éviter une violation substantielle de la compétence la Polynésie française relative à l'immatriculation des navires et par ricochet aux « marques extérieures », **il convient de préciser dans le projet d'ordonnance la réserve d'application selon laquelle les dispositions du projet sont étendues en Polynésie française sous réserve des compétences de la collectivité en matière d'immatriculation des navires.**

➤ **S'agissant de l'article 4 :**

Les règles relatives à l'abordage et à l'assistance en mer sont des faits de navigation, qui donne lieu à des actions judiciaires, civiles et pénales mais aussi administratives.

Les règles sont relatives à la procédure civile dès lors qu'elles concernent les actions en responsabilité civile afférentes à ces faits de navigation, notamment, le régime de responsabilité en réparation des accidents de navigation et les règles relatives aux opérations d'assistance chaque fois qu'une action judiciaire ou arbitrale est introduite devant une juridiction.

Pour ce qui concerne l'extension aux drones maritimes des règles relatives aux navires abandonnés et aux épaves maritimes, ces dispositions concernent la sécurité de la circulation et de la navigation.

Les dispositions de l'article 4 relatives à l'abordage et à l'assistance en mer relèvent de la compétence de la collectivité lorsqu'elles entendent faire application des règles de procédure civile<sup>4</sup> et elles relèvent de la sécurité de la navigation pour les règles relatives aux navires abandonnés et aux épaves maritimes.

---

<sup>4</sup> Matière qui relève de la Polynésie française par les articles combinés 13 et 14 LOPF

En conséquence, **il convient de modifier l'article d'extension, pour étendre lesdites dispositions sous réserve des compétences dévolues à la collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, notamment en matière de procédure civile.**

➤ **S'agissant de l'article 6 :**

Il est prévu d'étendre à la Polynésie française les infractions et les peines prévues par le chapitre II relative à la sécurité de la navigation aux personnes opérant un drone maritime lorsqu'elles pratiquent la navigation maritime à l'aval de la limite transversale de la mer<sup>5</sup>.

La modification de l'article L.5242-1-A, qui relève du droit pénal, a été étendue sans réserve à la Polynésie française. Le droit pénal et la procédure pénale figurent parmi les matières relevant de la compétence de l'Etat en Polynésie française conformément à l'article 14-2° de la LOPF. Pour ce motif, **les modifications de cet article n'empiètent pas sur les compétences de la collectivité.**

En outre, l'article 6 du projet insère un article L5263-1 sans l'étendre à la collectivité.

Il existe une possible erreur de rédaction de l'article 17-5° du projet d'ordonnance qui vient étendre en Polynésie française un article « L.5263-1 A » tel que résultant du projet d'ordonnance alors que le projet ne prévoit pas l'insertion au code des transports d'un article « L.5263-1 A ».

Dans le cas d'une erreur de rédaction, et dans l'hypothèse où les dispositions de l'article L.5263-1 seraient rendues applicables à la collectivité, celles-ci comme pour l'article précédent sont de la compétence de l'Etat.

➤ **S'agissant de l'article 7 :**

Les articles étendus en Polynésie française sont relatifs à l'obligation de détention d'un titre de conduite (art. L.5271-2 du code des transports) et à l'approbation par l'autorité administrative compétente de la formation à la conduite en mer des drones maritimes (art. L.5272-4 du code des transports).

Le projet d'ordonnance étend en Polynésie française des dispositions relatives à la formation à la conduite en mer des drones maritimes sans réserve.

S'il n'est pas contesté la nécessité d'une obligation de détention d'un titre de conduite résultant d'une formation adéquate, **il sera en revanche invoqué l'empiètement manifeste sur les compétences de la Polynésie française en matière de formation maritime professionnelle, mais également en matière de sécurité des navires** dès lors que les règles de sécurité des navires prévoient expressément l'obligation de détention d'un titre de conduite en plus des titres de sécurité requis.

➤ **S'agissant de l'article 10 :**

L'article L.5241-3-1 du code des transports créé par le projet d'ordonnance est étendu à la Polynésie française sans réserve.

**Il est contesté l'application de ces dispositions en Polynésie française car elle impute au Pays, et sans aucune justification, l'exercice des prérogatives qui lui sont dévolues par la LOPF, notamment celles relatives à la sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres, à la sécurité et à la navigation dans les eaux intérieures, à la protection de l'environnement de la Polynésie française, et subsidiairement à la protection et à la gestion de son domaine public maritime.**

➤ **S'agissant de l'article 11 :**

Les dispositions prévues par cet article peuvent être rattachées aux matières relevant de la compétence de l'Etat en Polynésie française fixées par l'article 14-4° en ce qui concerne la sécurité des navires d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres et de tous les navires destinés au transport de passagers, et toutes les règles relatives à la qualification des marins aux commerces.

---

<sup>5</sup> La limite transversale de la mer marque la frontière de la mer à l'embouchure des fleuves et des rivières

A contrario, ces dispositions empiètent sur les compétences de la Polynésie française en matière de gestion des marins pour ceux relevant de sa compétence.

Ainsi, **il convient de modifier l'extension de ces articles en Polynésie française afin de garantir le respect des compétences de la collectivité par le projet d'ordonnance.**

- **S'agissant de l'article 17** qui prévoit les règles d'extension des dispositions de l'ordonnance en Polynésie française ainsi que leur adaptation :

Outre les difficultés relevées précédemment, cet article 17, prévoit :

- Au 2° : l'insertion d'un nouvel article L.5770-2 pour une adaptation des dispositions de l'article L.5000-5 du code des transport sans l'étendre.

- Au 5° : l'application en Polynésie française des articles L. 5241-2-1, L.5263-1 A et l'article L.5272-5 « dans leur rédaction résultant du projet d'ordonnance », alors que le projet d'ordonnance ne modifie pas la teneur de ceux-ci.

- **S'agissant de l'article 20** qui étend aux drones maritimes en Polynésie française les dispositions des articles 219 à 229 et 231 à 236 du code des douanes applicable sur le territoire national :

Les articles sont relatifs, aux conditions requises pour obtenir la francisation (articles 219 à 219 bis) ; à la francisation des navires de pêche, à vapeur ou à moteur de plus de 100 tonneaux de jauge brute (TJB)<sup>6</sup> et âgés de plus de 5 ans (article 220) ; à la radiation d'office du registre du pavillon français par l'autorité compétente lorsque le drone maritime ne remplit plus les conditions requises pour obtenir la francisation (article 221) ; au droit de francisation et de navigation pour les drones maritimes francisés (article 223 à 226) ; aux actes de francisation (articles 227 à 228) ; à l'interdiction de changement de nom d'un drone maritime sans accord préalable de l'administration en charge des douanes ; à la vente d'un drone maritime francisé (article 231) ; et aux dispositions diverses relatives à la francisation et aux congés qui concernent : l'acquittement par tout drone maritime francisé, lors d'un transfert de son port d'attache, la différence pouvant exister entre les droits de douane, les droits de francisation et les autres droits exigibles ; l'utilisation d'un acte de francisation (articles 235 à 236).

Les dispositions ci-dessus relatives aux à la francisation relèvent de la compétence de l'État.

Néanmoins, l'extension de ces dispositions en Polynésie française pour les drones maritimes peut entraîner un risque d'inintelligibilité de la norme dès lors que les règles relatives à la francisation des navires en Polynésie française y restent fixées, notamment par les dispositions du code des douanes dans sa version applicable sur le territoire de la Polynésie française, différent de celui applicable sur le reste du territoire national.

Les articles 223 à 226, et 231 du code des douanes applicable sur le territoire national concernent les droits perçus au titre de la francisation et de la navigation, ainsi que les modalités obligatoires dans le cadre des actes de vente.

**En vertu de la LOPF, l'État ne peut étendre en Polynésie française des dispositions sur la perception de droit pour la francisation des drones maritimes, au regard de la compétence de la Polynésie française en matière fiscale.**

Par ailleurs, il est rappelé qu'en application de la LOPF, la Polynésie française exerce la compétence fiscale en ce qui concerne les impositions instituées au profit du Pays<sup>7</sup>.

**Dès lors, les dispositions des articles 223 à 226 telles que prévues par le projet d'ordonnance auraient pour effet d'empiéter sur les compétences de la Polynésie française en matière fiscale.**

Pour ce qui est de l'article 231 du code des douanes relatif aux actes de vente de navire, ces dispositions sont relatives au droit des contrats.

---

<sup>6</sup> La jauge brute est une méthode de mesure de la capacité de transport d'un navire

<sup>7</sup> CE, 10<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> sous-section, 12 janvier 2007, n° 293542, n° 293924 et n° 294054, M. Flosse

Or, au titre de la combinaison des articles 13 et 14 LOPF, la collectivité est compétente en matière de droit des contrats. Aussi, il appartient exclusivement à la Polynésie française d'édicter les dispositions réglementaires en la matière, sans distinction qu'il s'agisse d'engins de navigation ou de navires.

**De ce fait, l'extension de cette article 231 du code des douanes applicable sur le territoire national en Polynésie française par le projet d'ordonnance empiète sur les compétences de la collectivité.**

Enfin, il convient de relever que la francisation d'un drone maritime (*cf.* l'article 229 du code des douanes) subordonne le changement de nom du drone à une autorisation émanant de l'administration des douanes (compétente en matière de francisation). Cette nouvelle obligation, si elle devait être étendue, reviendrait à tenir en échec la compétence de la Polynésie française en matière d'immatriculation des navires.

En effet, le nom d'un drone maritime est une marque d'identification encadrée par les règles relatives à l'immatriculation.

Aussi, ces dispositions subordonnant le changement de nom d'un drone à une autorisation des services de l'Etat au titre de sa compétence en matière de francisation, **l'article 20 empiète sur les compétences de la collectivité en matière d'immatriculation des navires.**

\*  
\* \*

*Au regard de ces éléments, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, réunie le 30 septembre 2021, propose à l'assemblée de la Polynésie française d'émettre un avis défavorable au projet d'ordonnance présenté.*

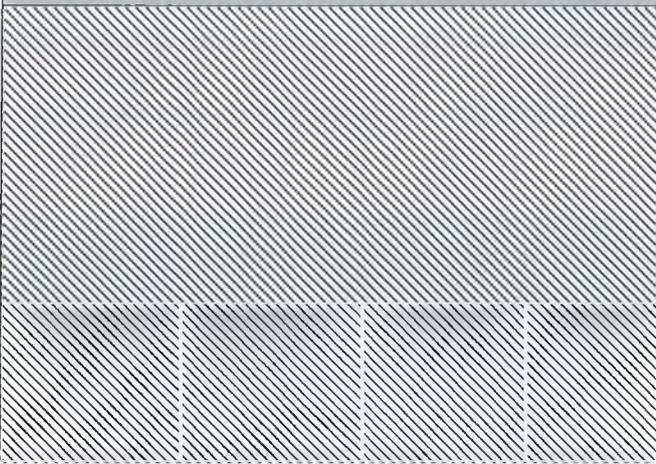
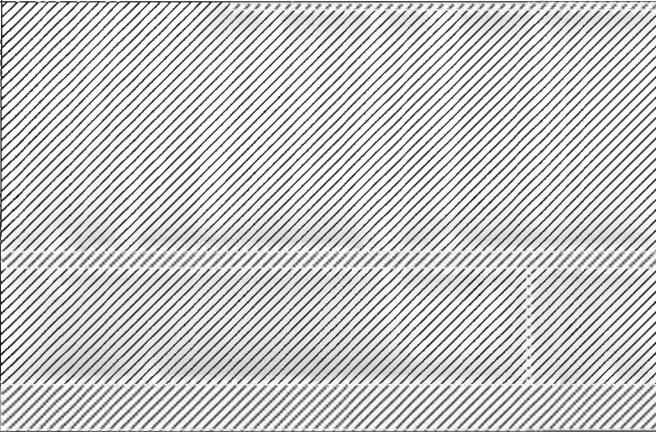
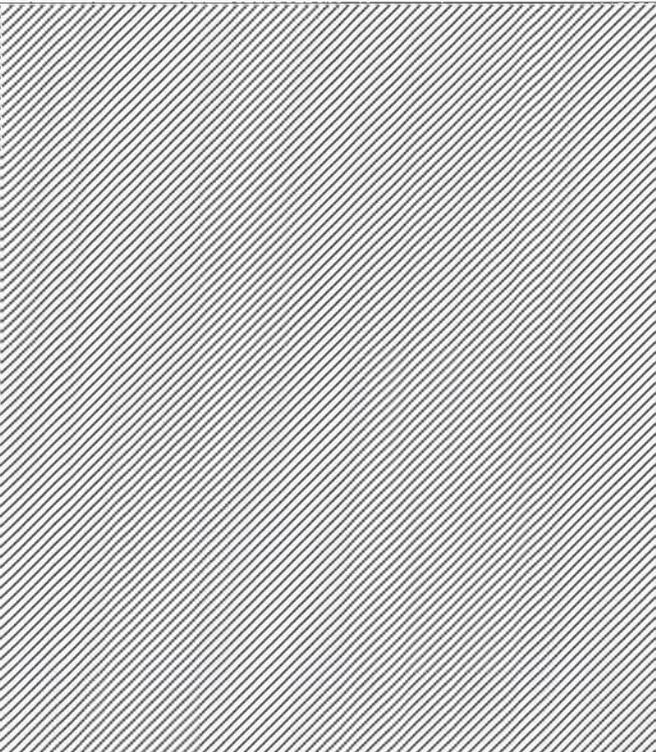
LE RAPPORTEUR

**Luc FAATAU**

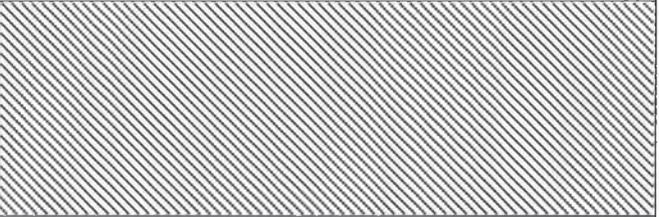
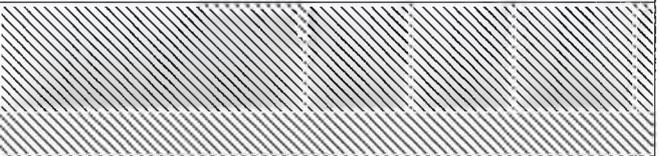
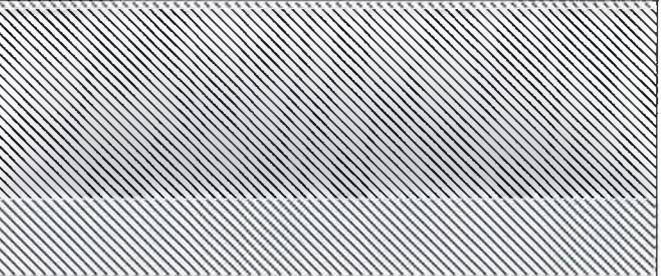
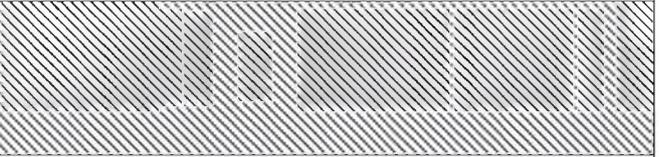
## TABLEAU COMPARATIF

Demande d'avis sur un projet d'ordonnance relatif aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes  
(Lettre n° 772/DIRAJ du 9-8-2021)

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
CODE DES TRANSPORTS	
Cinquième partie : Transport et navigation maritimes	
<p>Article L5000-1.— Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires. La liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire.</p>	
<p>Article L500-2.– I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :</p> <p>1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;</p> <p>2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.</p> <p>II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.</p>	<p>Article L500-2.– I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :</p> <p>1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;</p> <p>2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.</p> <p>II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments <b>et navires autonomes</b> en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.</p>
	<p><i>Article L. 5000-2-1. - Pour l'application du présent code, un navire autonome est un navire opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, qu'il y ait ou non des gens de mer à bord.</i></p> <p><i>Est considéré comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire.</i></p>
	<p><i>Article L. 5000-2-2. - Un drone maritime est un engin flottant de surface ou sous-marin opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel, passager et fret à bord, et dont les caractéristiques techniques, soit les limites de taille, de puissance et de vitesse, sont définies par voie réglementaire.</i></p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p><i>Est considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le drone maritime.</i></p> <p><i>Les drones maritimes sont soumis à la réglementation du représentant de l'Etat en mer.</i></p> <p><i>Sauf mentions contraires, les dispositions de la présente partie relatives aux navires ne sont pas applicables aux drones maritimes.</i></p> <p><i>Sauf mentions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux drones maritimes en essai ou en service dans la Marine nationale.</i></p>
<p>Article L5000-3.– Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :</p> <p>1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;</p> <p>2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française.</p>	
<p>Article L5000-4.– Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens <b>matériels, administratifs et humains</b> nécessaires à l'activité maritime envisagée.</p>	<p>Article L5000-4.– Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens <b>humains, embarqués ou non, matériels et administratifs</b> nécessaires à l'activité maritime envisagée.</p>
<p>Article L5000-5.– La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées :</p> <p>1° Pour les navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche :</p> <p>a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;</p> <p>b) Si leur longueur est inférieure à 24 mètres, selon une méthode simplifiée définie par voie réglementaire ;</p> <p>2° Pour les navires de pêche :</p> <p>a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 précitée et aux règles applicables en métropole en vertu des règlements européens relatifs à leur jaugeage ;</p> <p>b) Si leur longueur est inférieure à 24 mètres, conformément aux règles applicables en métropole en vertu des règlements européens relatifs à leur jaugeage.</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Article L5000-6.– L'exercice par l'Etat des pouvoirs de police en mer qu'il tient des dispositions du présent code est régi par les dispositions de la section 1 du chapitre unique du titre II du livre V de la partie I du code de la défense.</p>	
<p><u>Livre 1<sup>er</sup></u> : Le navire  <u>Titre 1<sup>er</sup></u> : Statut des navires  <u>Chapitre 1<sup>er</sup></u> : Identification des navires</p>	
<p>Article L5111-1.– Les éléments d'identification des navires sont :</p> <p>1° Le nom, indiqué par le certificat d'immatriculation ;  2° Le port d'attache ;  3° La nationalité ;  4° Le tonnage défini en unités de jauge en application de l'article L. 5000-5 du présent code.</p> <p>Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire.</p>	
<p>Article L5111-1-1.– Un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire.</p>	
	<p><i>Article L5111-1-2.– Un drone maritime immatriculé sur le registre des drones maritimes sous pavillon français prévu par la réglementation applicable localement porte des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire.</i></p>
<p>Article L5111-2.– Est puni de 3 750 € d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires prévues à <b>l'article précédent</b> sur les marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.</p> <p>Le premier alinéa est également applicable aux personnes embarquées sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.</p> <p>Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou de masquer ces marques lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p> <p>Le premier alinéa du présent article est également applicable aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p>	<p>Article L5111-2.– Est puni de 3 750 € d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires prévues <b>aux articles L. 5111-1, L. 5111-1-1 et L. 5111-1-2</b> sur les marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.</p> <p>Le premier alinéa est également applicable aux personnes embarquées sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.</p> <p>Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou de masquer ces marques lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p> <p>Le premier alinéa du présent article est également applicable aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Lorsqu'il prononce des amendes en application du présent article à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.</p>	<p>Lorsqu'il prononce des amendes en application du présent article à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire <b>ou du drone maritime</b>, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.</p>
<p>Article L5111-3.– Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire ou du bateau, l'exploitant du navire ou du bateau ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou du bateau, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2.</p>	<p>Article L5111-3.– Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire, <b>du drone maritime</b> ou du bateau, l'exploitant du navire, <b>du drone maritime</b> ou du bateau ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, <b>du drone maritime</b> ou du bateau, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2.</p>
<p>Article L5111-4.– Sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1, ainsi que les agents des douanes.</p>	
<p><b>Chapitre II : Francisation et immatriculation</b></p>	
<p>Article L5112-1.– Les règles relatives à la francisation des navires sont fixées par la section 2 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes.</p>	
	<p>Article L5112-1-1 <i>bis</i>.– L'immatriculation inscrit un drone francisé sur le registre des drones sous pavillon français.</p> <p>Tout drone sous pavillon français doit être immatriculé.</p> <p>L'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation.</p>
<p>Article L5112-1-2.– Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à bord le certificat d'immatriculation prévu à l'article L. 5112-1-1.</p>	
<p>Article L5112-1-3.– L'acte de francisation mentionné à l'article 217 du code des douanes et le certificat d'immatriculation du navire francisé défini à l'article L. 5112-1-1 du présent code donnent lieu à la délivrance d'un document unique.</p>	<p>Article L5112-1-3.– L'acte de francisation mentionné à l'article 217 du code des douanes et le certificat d'immatriculation du navire francisé défini à l'article L. 5112-1-1 <b>ou le certificat d'immatriculation du drone francisé défini à l'article L. 5112-1-1 bis</b> du présent code donnent lieu à la délivrance d'un document unique.</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<u>Chapitre IV : Régime de propriété des navires</u>	
	<i>Article L.5114-1.– Les dispositions du présent chapitre applicables aux navires sont également applicables aux drones maritimes.</i>
<u>Section 1 : Actes de propriétés</u>	
<p><b>Article L5114-1.</b>– Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit.</p> <p>L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.</p>	<p><b>Article L5114-1-1.</b>– Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé est, à peine de nullité, constaté par écrit.</p> <p>L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.</p>
<u>Titre II : Régimes de responsabilité et obligations d'assurance</u> <u>Chapitre Ier : Régime général de responsabilité</u> <u>Section 2 : Le droit à limitation de responsabilité</u>	
<p><b>Article L5121-5.</b>– Les limites de la responsabilité prévues à l'article L. 5121-3 sont celles établies par la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, modifiée.</p> <p>Toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par les dispositions de l'article 6 de la convention, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 2 000.</p>	
	<p><b>Article L5121-5-1.</b>– <i>La limitation de responsabilité prévue à l'article L. 5121-3 bénéficie aux personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 pour les dommages causés par un drone maritime, si ces dommages sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation de l'engin.</i></p> <p><i>La limite de la responsabilité pour un tel engin est égale à la moitié de celle fixée par les dispositions de l'article 6 de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, modifiée, pour les navires visés à l'alinéa 2 de l'article L. 5121-5.</i></p>
<u>Chapitre III : Obligations d'assurance</u> <u>Section 1 : Obligations d'assurance générales</u>	
<p><b>Article L5123-1.</b>– Le propriétaire inscrit d'un navire ou toute autre personne, telle que l'affrètement coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire, souscrit une assurance ou une autre garantie financière, avec ou sans franchise, lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300.</p>	<p><b>Article L5123-1.</b>– Le propriétaire inscrit d'un navire ou toute autre personne, telle que l'affrètement coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire, souscrit une assurance ou une autre garantie financière, avec ou sans franchise, lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300.</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>L'assurance ou la garantie couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.</p> <p>Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.</p> <p>Les renseignements devant figurer dans le certificat sont fixés par voie réglementaire.</p> <p>Le présent article ne s'applique pas aux navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial d'Etat.</p>	<p>L'assurance ou la garantie couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.</p> <p>Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.</p> <p>Les renseignements devant figurer dans le certificat sont fixés par voie réglementaire.</p> <p>Le présent article ne s'applique pas aux navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial d'Etat.</p> <p><i>L'obligation d'assurance visée au premier alinéa s'applique également au propriétaire inscrit d'un drone maritime immatriculé au registre visé à l'article L. 5112-1-1 bis.</i></p>
<p><b>Titre III : Réparation des accidents de navigation</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Abordage</b></p> <p><b>Section 1 : Dispositions générales</b></p>	
<p>Article L5131-1.– Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'abordage survenu entre navires, y compris les navires de guerre, ou entre de tels navires et bateaux. Dans ce dernier cas, elles s'appliquent également au bateau.</p> <p>Pour l'application des dispositions du présent chapitre, est assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant non amarré à poste fixe.</p>	<p>Article L5131-1.– Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'abordage survenu entre navires, y compris les navires de guerre, ou entre de tels navires et bateaux. Dans ce dernier cas, elles s'appliquent également au bateau.</p> <p>Pour l'application des dispositions du présent chapitre, est assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant, <b>y compris les drones maritimes</b>, non amarré à poste fixe.</p>
<p><b>Chapitre II : Assistance</b></p> <p><b>Section 1 : Dispositions générales</b></p>	
<p>Article L5132-1.– I. — Sans préjudice des dispositions du chapitre II du titre VI du livre II, sont applicables aux opérations d'assistance les dispositions du présent chapitre chaque fois qu'une action judiciaire ou arbitrale est introduite devant une juridiction ou une instance arbitrale française.</p> <p>Les dispositions du présent chapitre présentent un caractère supplétif, à l'exception de celles figurant aux articles L. 5132-2 et L. 5132-6 et de celles tendant à prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.</p> <p>Elles sont susceptibles de s'appliquer, dans toutes les eaux, aux navires, bateaux et biens, à la condition que les opérations d'assistance répondent à l'une au moins des deux conditions suivantes :</p>	<p>Article L5132-1.– I. — Sans préjudice des dispositions du chapitre II du titre VI du livre II, sont applicables aux opérations d'assistance les dispositions du présent chapitre chaque fois qu'une action judiciaire ou arbitrale est introduite devant une juridiction ou une instance arbitrale française.</p> <p>Les dispositions du présent chapitre présentent un caractère supplétif, à l'exception de celles figurant aux articles L. 5132-2 et L. 5132-6 et de celles tendant à prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.</p> <p>Elles sont susceptibles de s'appliquer, dans toutes les eaux, aux navires, bateaux et biens, à la condition que les opérations d'assistance répondent à l'une au moins des deux conditions suivantes :</p>

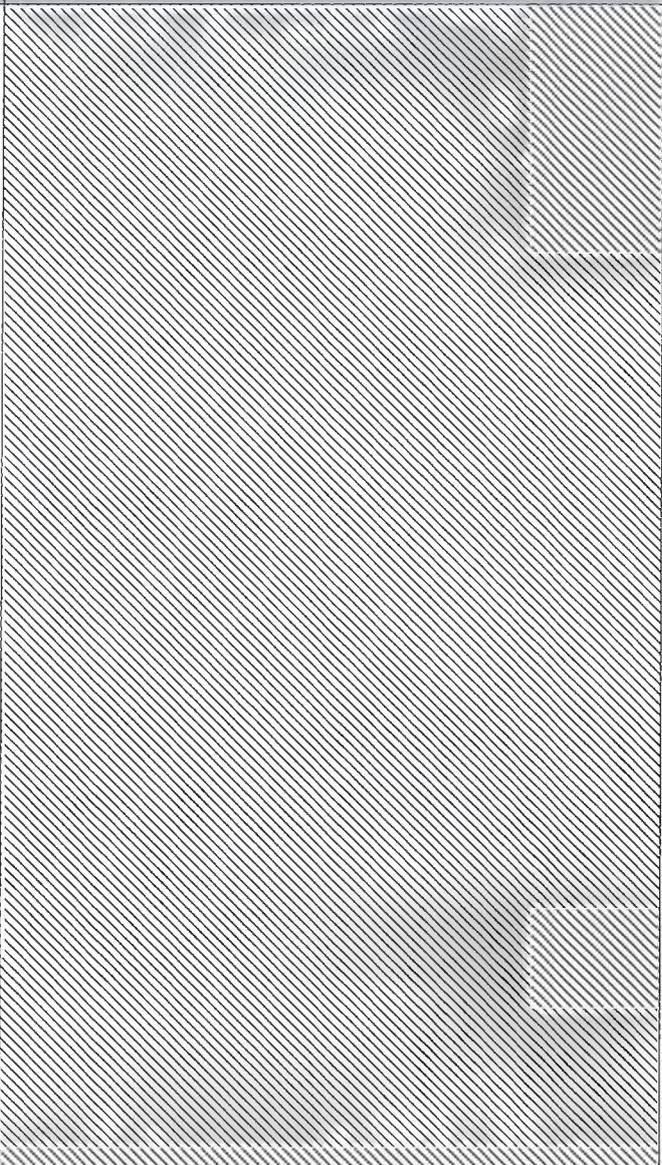
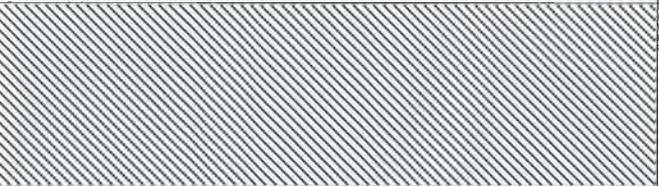
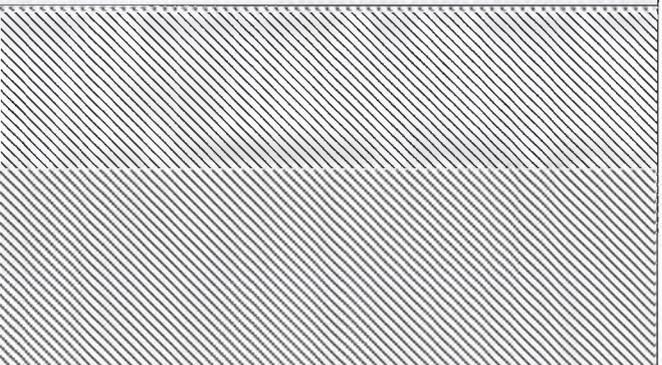
DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>1° Les opérations se déroulent, en tout ou partie, dans les eaux maritimes ;</p> <p>2° Un navire est concerné soit comme assisté, soit comme assistant.</p> <p>Pour l'application des dispositions du présent chapitre, tout engin flottant est assimilé, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux.</p> <p>II. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires et bateaux de l'Etat ou à ceux affectés à un service public. Le III du présent article et le II de l'article L. 5132-7 ne sont pas applicables aux navires et bateaux de l'Etat.</p> <p>III. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire ou bateau assisté et le navire ou bateau assistant appartiennent au même propriétaire.</p> <p>IV. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas lorsque est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.</p> <p>V. — Dans les dispositions des sections 2 à 4 ci-après, le terme : " navire " désigne le navire ou le bateau ou, conformément au dernier alinéa du I, tout engin flottant qui leur est assimilé.</p>	<p>1° Les opérations se déroulent, en tout ou partie, dans les eaux maritimes ;</p> <p>2° Un navire est concerné soit comme assisté, soit comme assistant.</p> <p>Pour l'application des dispositions du présent chapitre, tout engin flottant, <b>y compris les drones maritimes</b>, est assimilé, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux.</p> <p>II. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires et bateaux de l'Etat ou à ceux affectés à un service public. Le III du présent article et le II de l'article L. 5132-7 ne sont pas applicables aux navires et bateaux de l'Etat.</p> <p>III. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire ou bateau assisté et le navire ou bateau assistant appartiennent au même propriétaire.</p> <p>IV. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas lorsque est en cause un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.</p> <p>V. — Dans les dispositions des sections 2 à 4 ci-après, le terme : " navire " désigne le navire ou le bateau ou, conformément au dernier alinéa du I, tout engin flottant, <b>y compris les drones maritimes</b>, qui leur est assimilé.</p>
<p><b>Titre IV : Navires abandonnés et épaves</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Navires abandonnés</b></p> <p><b>Section 1 : Dispositions générales</b></p>	
<p>Article L5141-1.— Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par les mots : "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.</p>	<p>Article L5141-1.— Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant, <b>y compris les drones maritimes en état de flottabilité</b>, ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par les mots : "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.</p>
<p><b>Chapitre II : Épaves</b></p>	
<p>Article L5142-1.— Sous réserve des conventions internationales en vigueur, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et à tout autre objet se trouvant dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.</p>	<p>Article L5142-1.— Sous réserve des conventions internationales en vigueur, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux épaves de navires, <b>de drones maritimes</b> ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et à tout autre objet se trouvant dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du code du patrimoine.</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Au sens du présent chapitre, l'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons, l'aéronef ou l'objet à la réglementation douanière.</p>	<p>Au sens du présent chapitre, l'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons, l'aéronef ou l'objet à la réglementation douanière.</p>
<p><b>Livre II : La navigation maritime</b></p> <p><b>Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Sécurité des navires et prévention de la pollution</b></p> <p><b>Section 2 : Entretien et exploitation des navires</b></p>	
<p>Article L5241-2.– Les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire.</p> <p>Le propriétaire ou l'exploitant du navire maintient le navire et ses équipements en conformité avec ces règles générales.</p>	
	<p><i>Article L. 5241-2 bis.– Les drones maritimes sont équipés de dispositifs permettant d'identifier leur position en mer dont les caractéristiques techniques sont fixées par voie réglementaire.</i></p> <p><i>Les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté de la navigation des drones maritimes ainsi que la prévention des risques professionnels et la prévention de la pollution par les drones maritimes sont fixées par voie réglementaire.</i></p> <p><i>Le propriétaire ou l'exploitant du drone maritime maintient le drone maritime ainsi que ses équipements en conformité avec ces règles générales.</i></p> <p><i>Lorsque les autorités investies du pouvoir de police en mer constatent ou ont des raisons suffisantes d'estimer qu'un drone maritime n'est pas conforme aux règles visées au premier alinéa ou présente un risque pour la sécurité maritime, elles peuvent interdire la navigation du drone maritime jusqu'à ce qu'il réponde à ces exigences ou qu'il ne présente plus de risques pour la sécurité maritime.</i></p>
<p><b>Section 3 : Titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution</b></p>	
<p>Article L5241-3.– Un navire français ne peut prendre la mer sans être titulaire des titres de sécurité ou des certificats de prévention de la pollution prévus, selon le type de navire, par voie réglementaire.</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p><i>Article L5241-3-1.– Un navire autonome qui ne peut être titulaire des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution visés à l'article L. 5241-3 peut être autorisé à prendre la mer, dans le respect des conventions internationales applicables, dès lors qu'il remplit les conditions en matière d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté de la navigation, de prévention de la pollution et de prévention des risques professionnels définies par voie réglementaire.</i></p> <p><i>L'autorisation est accordée pour une durée deux ans maximum par l'autorité administrative compétente après avis de la Commission centrale de sécurité qui se prononce sur la durée pour laquelle l'autorisation est délivrée.</i></p> <p><i>L'autorité administrative refuse la délivrance de l'autorisation à tout navire présentant un risque pour la sûreté et la sécurité des personnes et des biens, la préservation de l'environnement et les intérêts de l'Etat côtier.</i></p> <p><i>Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions de délivrance de l'autorisation, de renouvellement et les modalités de mise en œuvre.</i></p> <p><i>Un arrêté du ministre chargé de la mer, pris après avis de la commission centrale de sécurité, fixe la composition du dossier demande de l'autorisation.</i></p>
<p><b>Chapitre II : Sécurité de la navigation</b></p> <p><b>Section 1 A : Dispositions générales</b></p>	
<p>Article L5242-1 A.– Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime à l'aval de la limite transversale de la mer.</p>	<p>Article L5242-1 A.– Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime à l'aval de la limite transversale de la mer.</p> <p><i>Les infractions et les peines prévues au présent chapitre, à l'exclusion de l'article L. 5242-5, sont applicables aux personnes opérant un drone maritime lorsqu'elles pratiquent la navigation maritime à l'aval de la limite transversale de la mer.</i></p>
<p><b>Titre VI : Secours, assistance en mer et événements de mer</b></p> <p><b>Chapitre III : Abordage, échouement et abandon</b></p>	
	<p><i>Article L5263-1.– Les dispositions du présent chapitre applicables aux navires, à l'exclusion de l'article L.5263-3, sont également applicables aux drones maritimes.</i></p>

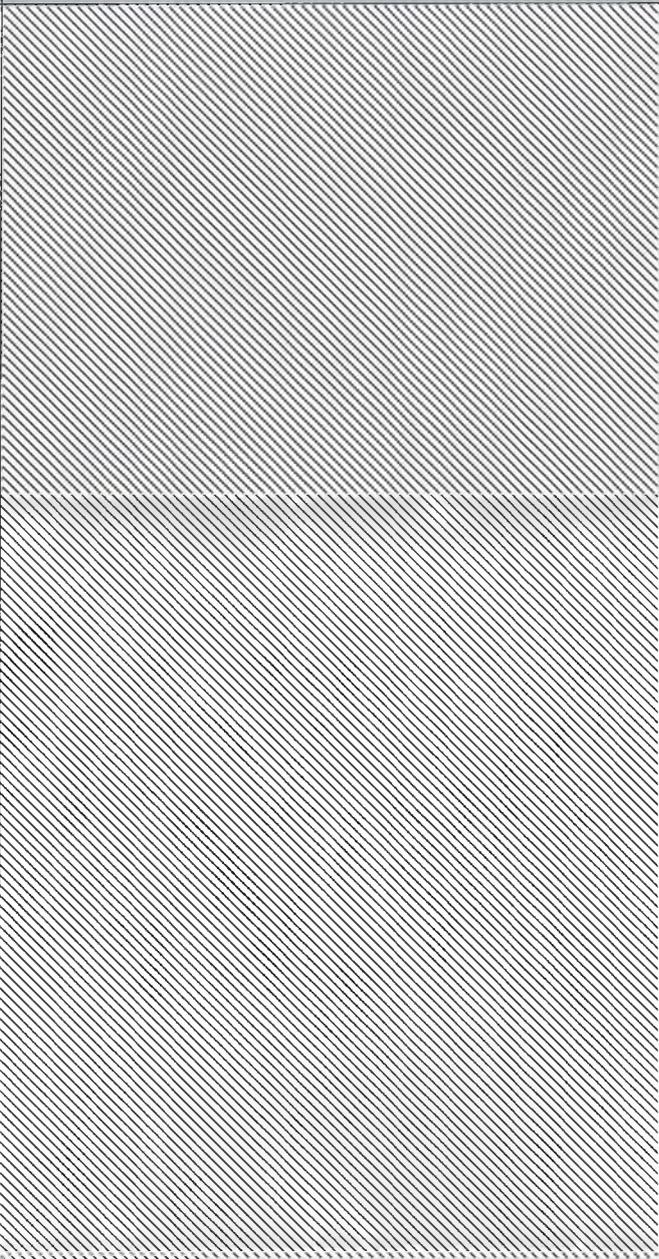
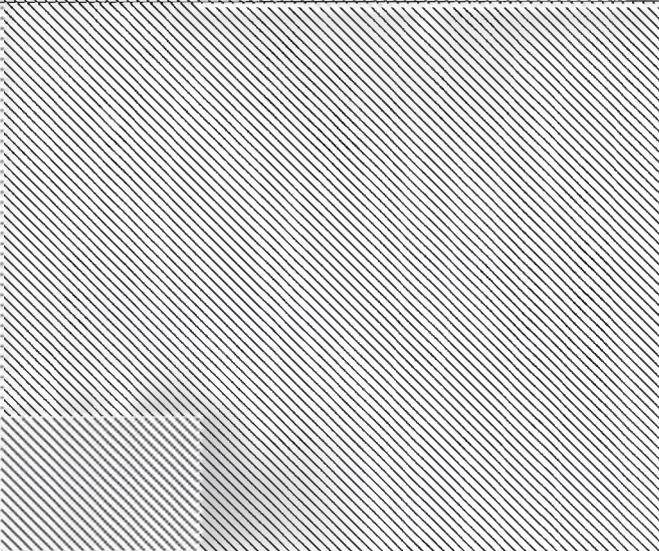
DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p><b>Article L5263-1.</b>– I. – Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 434-10 du code pénal, est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine de chacun des navires abordés, de ne pas faire connaître au capitaine de l'autre ou des autres navires :</p> <p>1° Le nom de son propre navire ;  2° Le port d'immatriculation, de départ et de destination de ce navire, s'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers.</p> <p>II. – La peine prévue par le I est portée au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.</p>	<p><b>Article L5263-1-1.</b>– I. – Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 434-10 du code pénal, est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine de chacun des navires abordés, de ne pas faire connaître au capitaine de l'autre ou des autres navires :</p> <p>1° Le nom de son propre navire ;  2° Le port d'immatriculation, de départ et de destination de ce navire, s'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers.</p> <p>II. – La peine prévue par le I est portée au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.</p>
<p><b>Titre VII : Formation à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Titres de conduite en mer et en eaux intérieures</b></p>	
<p>Article L5271-1.– Tout conducteur de navire et bateaux de plaisance à moteur doit être titulaire d'un titre de conduite correspondant à sa catégorie, fonction de l'éloignement des côtes lorsqu'il pratique la navigation maritime ou de la longueur du bateaux lorsqu'il circule dans les eaux intérieures.</p> <p>Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	
	<p><b>Article L5271-2.</b>– <i>Tout conducteur de drone maritime doit être titulaire d'un titre de conduite correspondant à sa catégorie et à son usage. Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.</i></p>
<p><b>Chapitre II : Établissements de formation à la conduite en mer et en eaux intérieures</b></p>	
<p>Article L5272-1.– La formation à la conduite en mer et en eaux intérieures des navires et bateaux de plaisance à moteur ne peut être dispensée que dans le cadre d'un établissement de formation agréé à cet effet par l'autorité administrative. La formation s'exerce sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.</p> <p>Cette formation doit être conforme aux programmes définis par l'autorité administrative qui en contrôle l'application.</p> <p>Les conditions et les modalités de cette formation font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement.</p>	
<p>Article L5272-2.– Nul ne peut exploiter à titre individuel un des établissements mentionnés à l'article L. 5272-1, ou en être dirigeant ou gérant de droit ou de fait, s'il ne satisfait aux conditions suivantes :</p> <p>1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :</p>	

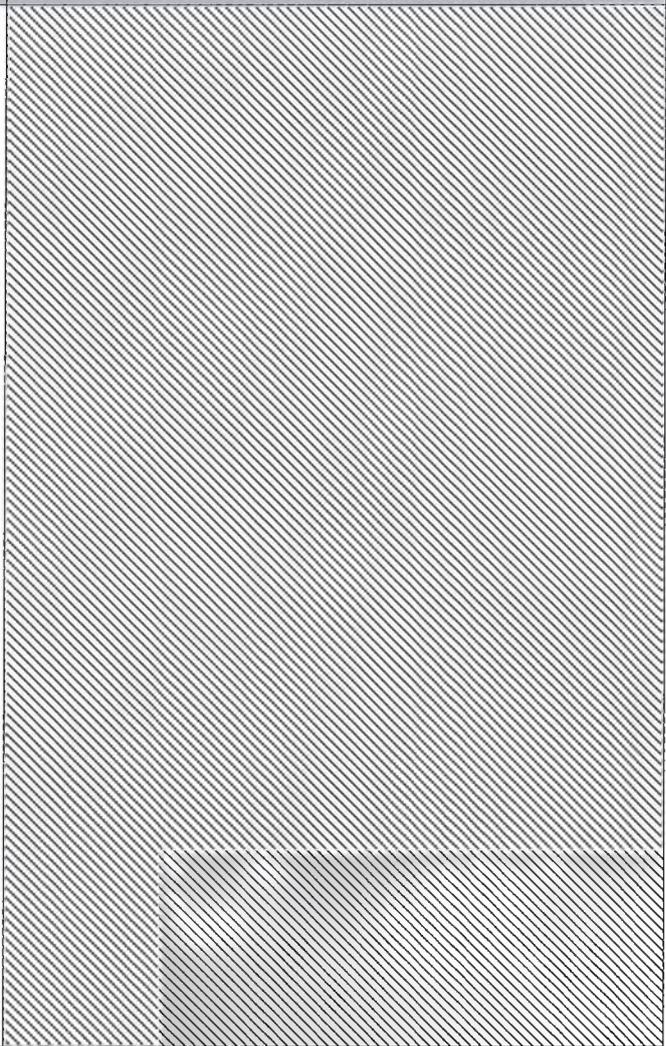
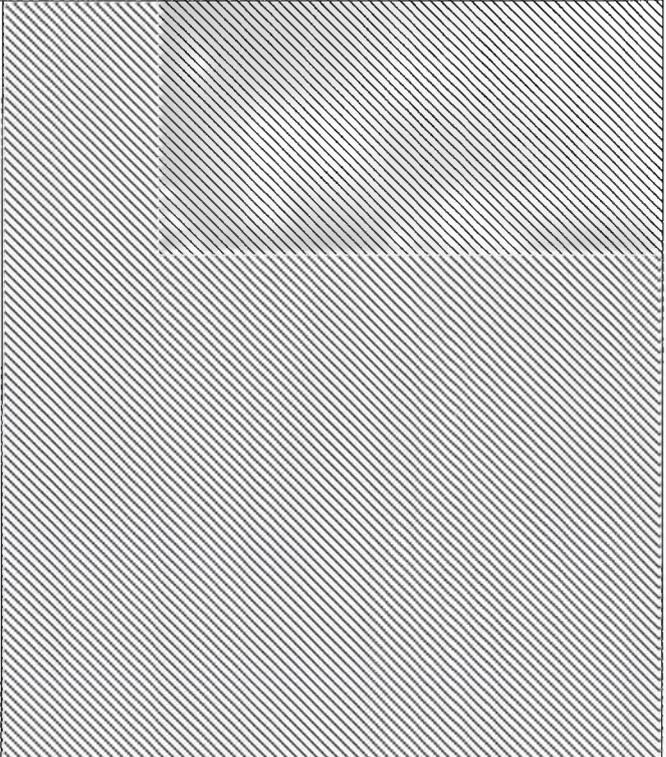
DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>– soit à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle mentionnée au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à raison de faits incompatibles avec l'exercice de ces fonctions ;</p> <p>– soit à une peine prévue par l'article L. 653-8 du code de commerce pendant la durée de la peine infligée.</p> <p>2° Justifier de la capacité à la gestion d'un établissement de formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures ;</p> <p>3° Remplir des conditions d'âge et de qualification professionnelle fixées par voie réglementaire.</p>	
<p>Article L5272-3.– Toute personne formant à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée, par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné à l'article L. 5272-1 peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour être formateur.</p> <p>L'autorisation d'enseigner est délivrée par l'autorité administrative auprès de laquelle a été déclaré le formateur.</p> <p>Nul ne peut former à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures s'il ne satisfait aux conditions suivantes :</p> <p>1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle mentionnée au bulletin n° 2 de son casier judiciaire, à raison de faits incompatibles avec l'exercice de ces fonctions ;</p> <p>2° Être titulaire d'un ou des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ;</p> <p>3° Remplir les conditions d'âge, d'ancienneté du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, de qualification et d'expérience professionnelles, fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>Toutefois, par dérogation aux dispositions du présent article, les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peuvent exercer de façon temporaire et occasionnelle en France l'activité de formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures, sous réserve :</p> <p>1° D'être légalement établis dans un de ces États pour y exercer cette activité ;</p> <p>2° Lorsque ni l'activité ni la formation qui y conduit ne sont réglementées dans l'État, de l'avoir exercée pendant au moins un an ou à temps partiel pendant une durée totale équivalente dans cet État ou dans un autre État membre ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen au cours des dix années qui précèdent la prestation en France. Cette condition n'est pas exigée si la formation conduisant à cette activité y est réglementée.</p>	

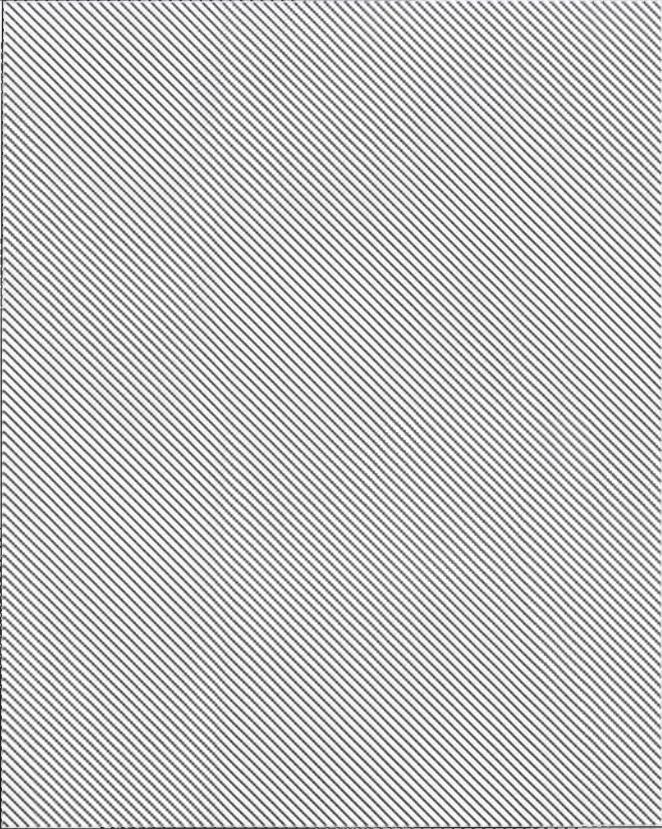
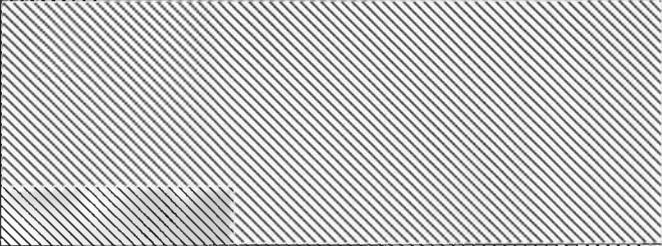
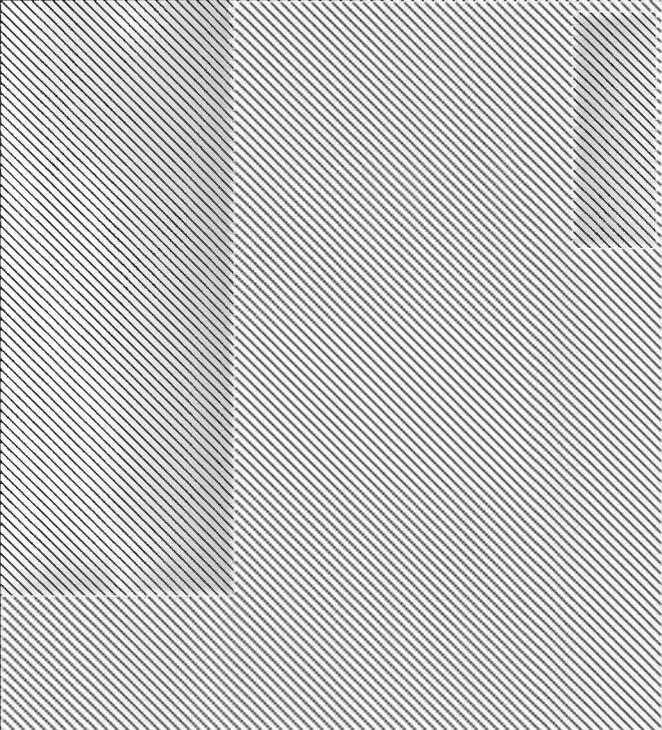
DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Lorsqu'un ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen effectue pour la première fois une prestation en France, il en informe au préalable l'autorité administrative par une déclaration qui donne lieu à une vérification de ses qualifications professionnelles. Lorsque ces qualifications ne concernent qu'une partie de l'activité envisagée, la prestation est limitée à la partie pour laquelle le demandeur est qualifié.</p> <p>L'autorité administrative accorde un accès partiel au cas par cas à l'activité de formateur à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :</p> <p>1° Le professionnel est pleinement qualifié pour exercer dans l'État membre d'origine l'activité professionnelle pour laquelle un accès partiel est sollicité dans l'État membre d'accueil ;</p> <p>2° Les différences entre l'activité professionnelle légalement exercée dans l'État membre d'origine et la profession réglementée dans l'État membre d'accueil sont si importantes que l'application de mesures de compensation reviendrait à imposer au demandeur de suivre le programme complet d'enseignement et de formation requis dans l'État membre d'accueil pour avoir pleinement accès à la profession réglementée dans l'État membre d'accueil ;</p> <p>3° L'activité professionnelle est objectivement distincte de la ou des activités relevant de la profession réglementée, dans la mesure où elle peut être exercée de manière autonome dans l'État d'origine.</p> <p>L'accès partiel peut être refusé pour des raisons impérieuses d'intérêt général, si ce refus est propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et si ce refus est proportionné à la protection de cet intérêt.</p>	
	<p><i>Article L5272-4.- La formation à la conduite en mer des drones maritimes est approuvée par l'autorité administrative compétente dans des conditions définies par voie réglementaire.</i></p>
<p><b>Chapitre III : Sanctions pénales</b></p>	
<p>Article L5273-1.- Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de délivrer une formation à la conduite des navires et des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans avoir obtenu l'agrément prévu par l'article L. 5272-1 ou en violation d'une mesure de suspension provisoire de celui-ci.</p> <p>Est puni des mêmes peines le fait d'employer un formateur non titulaire d'une autorisation d'enseigner en cours de validité ou n'ayant pas rempli l'obligation de déclaration préalable à une première prestation sur le territoire national.</p>	

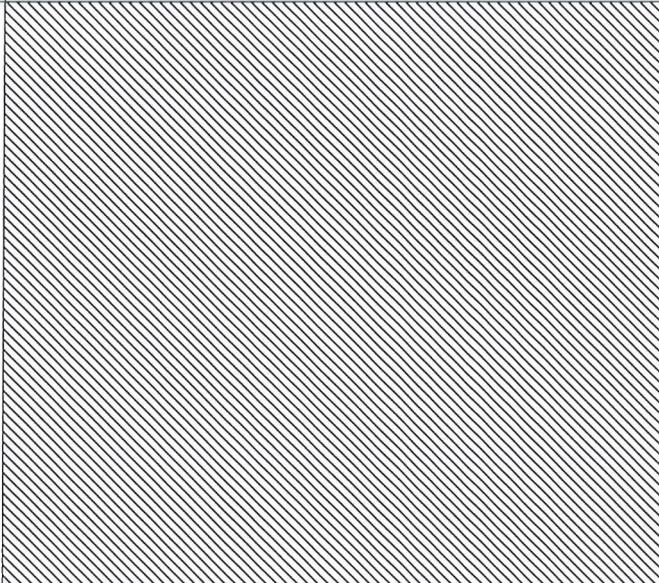
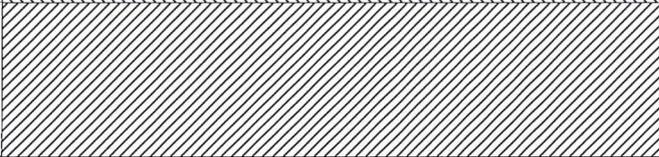
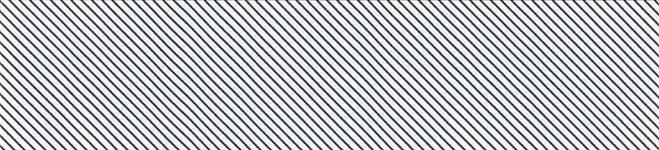
DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Les personnes physiques coupables de l'une des infractions définies aux alinéas précédents encourrent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;</p> <p>2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;</p> <p>3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;</p> <p>4° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.</p>	
<p>Article L5273-2.– Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues par l'article L. 5273-1.</p> <p>Les peines encourues par les personnes morales sont :</p> <p>1° L'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal ;</p> <p>2° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements appartenant à la personne morale condamnée ;</p> <p>3° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-39 du code pénal ;</p> <p>4° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;</p> <p>5° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.</p>	
<p>Article L5273-3.– Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de former à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans autorisation d'enseigner en cours de validité.</p> <p>Les personnes physiques coupables de l'infraction définie à l'alinéa précédent encourrent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>2° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;</p> <p>3° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.</p>	
<p>Article L5273-4.– Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1.</p>	
	<p><i>Article L.5273-5.– Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de délivrer un titre de conduite en mer des drones maritimes visé à l'article L. 5271-2 à l'issue d'une formation non approuvée dans les conditions prévues par l'article L. 5272-4.</i></p>
<p><b>Livre V : Les gens de mer</b></p> <p><b>Titre Ier : Définitions et dispositions générales</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Définitions</b></p>	
<p>Article L5511-3.– L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1.</p> <p>Pour l'application du présent livre, les membres de l'équipage sont considérés comme embarqués pendant toute la durée de leur inscription sur la liste d'équipage.</p>	
	<p><i>Article L5511-3-1.– Lorsque l'opérateur d'un navire autonome exploité dans les conditions prévues à l'article L. 5241-3-1 est un marin, celui-ci est considéré comme embarqué au sens du présent livre.</i></p>
<p><b>Titre II : L'équipage</b></p> <p><b>Chapitre Ier : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin</b></p>	
<p>Article L5521-1.– I.- Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions d'aptitude médicale.</p> <p>II.- L'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire est contrôlée à titre gratuit par le service de santé des gens de mer.</p> <p>III.- Par dérogation au II : 1° l'aptitude médicale des gens de mer employés sur des navires ne battant pas pavillon français en escale dans un port français ou des gens de mer non résidents employés sur des navires battant pavillon français peut être contrôlée par des médecins agréés n'appartenant pas au service de santé des gens de mer mentionné au même II. Aucun frais en</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>résultant ne peut être mis à la charge du marin par son employeur ou l'armateur.</p> <p>2° L'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire, autre que de transport de passagers au sens de l'article L. 5421-1, pour l'exploitation duquel n'est exigé qu'un titre de formation professionnelle maritime régissant les voyages à proximité du littoral, figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé de la mer, est attestée par un certificat, signé d'un médecin agréé, requis pour le titre de conduite des bateaux de plaisance à moteur mentionné à l'article L. 5271-1. Aucun frais en résultant ne peut être mis à la charge du salarié par son employeur pour l'obtention de ce certificat.</p> <p>IV.- Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les conditions d'application du présent article, notamment :</p> <p>1° L'organisation du service de santé des gens de mer ;</p> <p>2° Les conditions d'agrément des médecins mentionnés au III ;</p> <p>3° (Abrogé)</p> <p>4° Les cas de dispense, la durée de validité du certificat d'aptitude médicale délivré à l'issue du contrôle d'aptitude médicale, sa forme ainsi que les voies et délais de recours en cas de refus de délivrance du certificat.</p> <p>V.- Les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer, pris après consultation du Conseil supérieur des gens de mer. Elles tiennent compte des recommandations internationales relatives à la santé et au travail en mer, des particularités des conditions de travail et de vie à bord des navires et des impératifs de la sécurité maritime. Le cas échéant, ces normes sont déterminées selon les fonctions à bord ou les types de navigation.</p>	
<p>Article L5521-1-1.- I.- Pour l'aptitude à bord d'un navire battant pavillon français et par dérogation à l'article L. 5521-1, les certificats d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer délivrés par un médecin sont reconnus lorsque :</p> <p>1° Ce médecin est établi dans un Etat faisant application d'une convention de l'Organisation internationale du travail ou de l'Organisation maritime internationale comprenant des exigences relatives aux normes minimales d'aptitude médicale des gens de mer et des pêcheurs inscrite sur une liste établie par un arrêté du ministre chargé de la mer ;</p> <p>2° Ce médecin est agréé à délivrer ces certificats à ce titre par les autorités de cet Etat ;</p> <p>3° Les certificats d'aptitude médicale à la navigation ainsi délivrés respectent les normes minimales internationales mentionnées au</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>1° ; ils sont établis dans une langue comprenant au moins l'anglais et revêtus des références de l'agrément du médecin.</p> <p>II.- En cas de fraude, détectée avant l'embarquement, le gens de mer concerné n'est pas admis à embarquer. Si la fraude est révélée en cours de l'embarquement, le gens de mer demeure à bord jusqu'au prochain port d'escale où un rapatriement est possible, sans pouvoir être considéré comme répondant à la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2.</p> <p>III.- En cas de suspicion légitime de non-respect de normes minimales d'aptitude médicale des gens de mer, détectée avant l'embarquement, l'autorité compétente du port d'immatriculation du navire ou l'autorité consulaire, saisie par le capitaine s'il y a lieu, peuvent demander à l'armateur, avant tout embarquement du gens de mer concerné, de faire procéder à ses frais à un nouvel examen médical de cette personne par un médecin agréé pour effectuer une contre visite, dans les conditions prévues à l'article L. 5521-1.</p> <p>IV.- En cas de suspicion légitime de non-respect de normes minimales d'aptitude médicale des gens de mer, révélée au cours de l'embarquement, l'autorité compétente du port d'immatriculation du navire ou l'autorité consulaire, saisie par le capitaine s'il y a lieu, peuvent demander à l'armateur dès le premier port d'escale où cela est possible de faire procéder à ses frais à un nouvel examen médical, dans les conditions prévues au III.</p> <p>V.- Dans les cas de fraude mentionnés au II, le gens de mer concerné et, selon les circonstances, les personnes impliquées, peuvent faire l'objet des poursuites pénales prévues par l'article 441-7 du code pénal.</p>	
<p>Article L5521-1-2.- I.- Par dérogation au III de l'article L. 5521-1, tout Français résidant hors de France peut demander en vue d'exercer comme gens de mer à bord de navire autre que battant pavillon français à bénéficier de la délivrance d'un certificat d'aptitude médicale par le service de santé des gens de mer dans les conditions du II du même article. La première visite est effectuée à l'occasion d'un séjour en France. Son renouvellement périodique peut être effectué par ce service ou, si le gens de mer réside dans un Etat faisant application de l'une des conventions de l'Organisation internationale du travail ou de l'Organisation maritime internationale mentionnées sur la liste établie par l'arrêté mentionné à l'article L. 5521-1-1, par tout médecin défini au I de cet article.</p> <p>II.- Le gens de mer mentionné au I effectue au moins tous les six ans une visite d'aptitude auprès du service de santé des gens de mer à l'occasion du renouvellement de son certificat. Il communique à ce service le ou les certificats en sa possession établis par tout médecin agréé.</p> <p>III.- Le décret mentionné au IV de l'article L. 5521-1 précise en tant que de besoins les conditions d'application du présent article.</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Article L5521-2.- I. - Nul ne peut exercer la profession de marin s'il n'est pourvu de titres de formation professionnelle maritime et de qualifications correspondant aux capacités qu'il doit avoir et aux fonctions qu'il est appelé à exercer à bord du navire.</p> <p>II. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article, notamment :</p> <p>1° Les conditions de délivrance et de validité des titres de formation professionnelle maritime ;</p> <p>2° Les conditions de dérogation au I ;</p> <p>3° Les modalités de suspension et de retrait des prérogatives attachées aux titres de formation professionnelle maritime ;</p> <p>4° Les conditions dans lesquelles sont reconnus, le cas échéant après des épreuves ou des vérifications complémentaires, les titres, diplômes et qualifications professionnelles obtenus ou acquis dans un Etat étranger.</p> <p>III. - Les titres de formation professionnelle maritime et les qualifications mentionnés au I sont définis par voie réglementaire.</p>	
<p>Article L5521-2-1.- Les gens de mer sont identifiés par l'autorité maritime et reçoivent un numéro national d'identification, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	
<p>Article L5521-3.- I. - À bord d'un navire battant pavillon français, l'accès aux fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance est subordonné à :</p> <p>1° La possession de qualifications professionnelles ;</p> <p>2° La vérification d'un niveau de connaissance de la langue française ;</p> <p>3° La vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.</p> <p>II. - Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment les types de navigation ou de navire pour lesquels la présence à bord d'un officier chargé de la suppléance du capitaine n'est pas exigée.</p>	

DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p>Article L5521-4.- Nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire s'il ne satisfait à des conditions de moralité et si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions.</p> <p>Le premier alinéa ne s'applique pas aux fonctions de chef mécanicien exercées sur un navire armé à la pêche.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article. Il définit notamment les mentions portées au bulletin n° 2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier en charge de sa suppléance, d'agent chargé de la sûreté du navire et, sous réserve du deuxième alinéa, avec l'exercice des fonctions de chef mécanicien.</p>	
<p>Article L5521-5.- Les capitaines et leurs suppléants embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou aux cultures marines ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique.</p>	
	<p><i>Article L5521-6.- Les capitaines des navires autonomes et leurs suppléants ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique.</i></p>

ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----

AVIS N°

A/APF

DU

---

sur le projet d'ordonnance relatif aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes

---

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 772/DIRAJ du 9 août 2021 du Haut-commissaire de la République en Polynésie française soumettant à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française un projet d'ordonnance relatif aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes ;

Vu la lettre n° /2021/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

Dans sa séance du

**ÉMET L'AVIS SUIVANT :**

Le projet d'ordonnance relatif aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes recueille un *avis défavorable* de l'assemblée de la Polynésie française.

En effet, le projet d'ordonnance étend à la Polynésie française des dispositions qui empiètent sur ses compétences relatives à l'immatriculation des navires, à la procédure civile, à la formation professionnelle maritime, à la sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres qui ne sont pas destinés au transport de passagers, au droit fiscal, au droit des contrats et en tant qu'ils sont contraires au principe d'intelligibilité de la norme.

À ce titre, des propositions d'adaptation pour l'extension de certains articles et des précisions sur les articles empiétant sur les compétences de la Polynésie française sont annexées au présent avis.

Le présent avis sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française et transmis, accompagné de son rapport de présentation, au Haut-commissaire de la République en Polynésie française, au Président de la Polynésie française, aux Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat et aux parlementaires de la Polynésie française.

*La secrétaire,*

*Le Président,*

Béatrice LUCAS

Gaston TONG SANG



**PROPOSITIONS D'ADAPTATION ET PRÉCISIONS**

- **Pour l'extension de l'article 2 du projet d'ordonnance** : il convient de préciser au a) du 3° de l'article 17 la réserve d'application selon laquelle les dispositions du projet sont étendues en Polynésie française sous réserve des compétences de la collectivité en matière d'immatriculation des navires.
- **Pour l'extension de l'article 4 du projet d'ordonnance** : il convient de compléter le b) du 3° de l'article 17 afin d'étendre les dispositions sous réserve des compétences de la collectivité en matière de procédure civile.
- **L'extension de l'article 7 du projet d'ordonnance** empiète sur les compétences de la Polynésie française en matière de formation maritime professionnelle, mais également en matière de sécurité des navires dès lors que les règles de sécurité des navires prévoient expressément l'obligation de détention d'un titre de conduite en plus des titres de sécurité requis.
- **L'application des dispositions de l'article 10 du projet d'ordonnance** en Polynésie française est contestée car elle impute au Pays, et sans aucune justification, l'exercice des prérogatives, notamment celles relatives à la sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres, à la sécurité et à la navigation dans les eaux intérieures, à la protection de l'environnement de la Polynésie française, et subsidiairement à la protection et à la gestion de son domaine public maritime.
- **Pour l'extension de l'article 11 du projet d'ordonnance** : il convient de modifier le 6° de l'article 17 afin de garantir le respect des compétences de la collectivité par le projet d'ordonnance.
- **L'extension à la Polynésie française de l'article 20 du projet d'ordonnance** empiète sur les compétences de celle-ci en matière fiscale, en matière de droit des contrats et en matière d'immatriculation des navires.