



N° 1287

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 décembre 2003.

PROPOSITION DE LOI

ADOPTÉE PAR LE SÉNAT

relative à la création du registre international français.

TRANSMISE PAR

M. LE PRÉSIDENT DU SÉNAT

A

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

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

Le Sénat a adopté, en première lecture, la proposition de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 47, 92 et T.A. 24 (2003-2004).

TITRE I^{ER}

DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS

Section 1

Création du registre international français

Article 1^{er}

Il est créé un registre dénommé « registre international français ».

Article 2

Peuvent être immatriculés au registre international français les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et les navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout.

Un décret détermine le port d'immatriculation et, dans le cadre d'un guichet unique, les modalités administratives conjointes de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français.

Sont exclus du bénéfice du présent article :

- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;
- les navires exploités exclusivement au cabotage national ;
- les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;
- les navires de pêche professionnelle.

Article 3

Les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France.

Section 2

Obligations de l'employeur

Article 4

A bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont français.

Article 5

Chaque armateur et chaque entreprise de travail maritime implantée sur le territoire national assurent la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs affectés aux fonctions visées à l'article 4.

Section 3

Dispositions fiscales applicables aux navigants

Article 6

Le II de l'article 81 A du code général des impôts est complété par un *c* ainsi rédigé :

« *c*) Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français. »

Section 4

Entreprises de travail maritime

Article 7

Est entreprise de travail maritime toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche et rémunère à cet effet en fonction de leur qualification.

Article 8

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Cette entreprise doit s'engager à respecter les dispositions de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer.

Article 9

Les entreprises de travail maritime établies en France n'exercent leur activité qu'après déclaration faite à l'autorité administrative compétente et agrément de celle-ci. Elles justifient d'une garantie financière suffisante permettant de couvrir les salaires, les frais de rapatriement, les contributions sociales et les assurances qu'elles sont tenues de souscrire.

Le défaut de déclaration préalable ou l'exercice sans agrément de l'activité d'entreprise de travail maritime est puni d'une amende de 15 000 € et, en cas de récidive, d'une amende de 30 000 €.

TITRE II

DU STATUT DES NAVIGANTS

Section 1

Dispositions relatives au droit du travail

Article 10

Au sens de la présente loi, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation.

Ne sont pas considérés comme navigants, au sens de la présente loi, les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec l'exploitation du navire, qui bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.

Les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime.

Les personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français ne peuvent être âgées de moins de 18 ans, ou 16 ans dans le cadre d'une formation professionnelle selon des modalités déterminées par décret.

Article 11

Les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions de la présente loi et sans préjudice de dispositions plus

favorables des conventions collectives applicables aux non-résidents, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.

Article 12

Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France.

Les rémunérations à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être inférieures aux montants approuvés par le conseil d'administration du Bureau international du travail sur avis de la commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du travail. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande rend applicables les rémunérations minimales ainsi établies.

Article 13

Avant la mise à disposition de tout navigant, un contrat écrit est conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime. Ce contrat, qui respecte les dispositions de la présente loi, mentionne :

- les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;
- les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;
- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

Une copie du contrat de mise à disposition se trouve à bord du navire, à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur.

Article 14

I. – Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur précise :

- la raison sociale de l'employeur ;
- la durée du contrat ;

- l'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, le numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;

- le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;

- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

II. – Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions figurant au I.

III. – Un exemplaire écrit du contrat d'engagement, visé par l'autorité maritime compétente, conformément à l'article 3 de la convention n° 22 de l'Organisation internationale du travail, est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement. Une copie de ce document est remise au capitaine.

Article 15

Le travail des navigants est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois. Pour des raisons d'exploitation, il peut être organisé sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accords collectifs.

Les durées minimales de repos sont déterminées dans les conditions suivantes :

- les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;

- le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une d'entre elles ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.

Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25 %.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.

Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port. Il est établi selon un modèle normalisé rédigé en langue française et anglaise.

Article 16

La durée des congés payés des navigants est de trois jours par mois de travail effectif.

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

Lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

Lorsque le navigant n'a pas, pour des motifs liés à l'exploitation du navire, bénéficié de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré en heures supplémentaires.

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement.

Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.

Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.

Article 17

Durant la première période d'emploi du navigant auprès d'un armateur, les trois premiers mois de service sont considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période les parties peuvent, avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.

La durée maximale d'embarquement est de six mois. Elle peut être portée à neuf mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas, prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation du navire.

Article 18

Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :

a) A l'échéance prévue ;

b) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;

c) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;

d) Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;

e) Par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux.

Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois. Il n'est pas dû en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.

Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Elles ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde, et durant la période d'essai.

Article 19

Le navigant dont le contrat d'engagement ou la mise à disposition est interrompu est rapatrié aux frais de l'armateur ou de l'entreprise de travail maritime, à l'exception des cas de rupture du contrat d'engagement à l'initiative du navigant ou de faute grave ou lourde.

Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :

- le lieu d'engagement ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- son lieu de résidence ;
- le lieu mentionné par le contrat ;
- tout autre lieu convenu par les parties.

Article 20

En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et au navigant. L'armateur peut contracter une assurance ou justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.

Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.

Article 21

Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.

Section 2

Dispositions relatives au droit syndical

Article 22

I. – Tout navigant, quels que soient son sexe, son âge ou sa nationalité, peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.

II. – La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant. Son exercice ne saurait donner lieu à des mesures discriminatoires en matière de rémunération ou d'avantages sociaux.

Article 23

I. – Des conventions ou accords collectifs, qui peuvent être étendus, précisent notamment les conditions d'emploi, de travail, de formation et de vie à bord, et les garanties sociales applicables aux navigants employés sur les navires immatriculés au registre international français.

Les conventions ou accords collectifs applicables aux navigants résidant hors de France peuvent être celles ou ceux applicables en vertu de la loi dont relève le contrat d'engagement du navigant.

II. – Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être désigné pour la durée de l'embarquement. Il a pour mission de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives non contractuelles relatives aux conditions de travail et de vie à bord et de saisir l'inspection du travail maritime des plaintes et observations relatives à l'application des dispositions dont elle est chargée d'assurer le contrôle.

Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur.

Section 3

Dispositions relatives à la protection sociale

Article 24

Les navigants résidant dans l'un des Etats de l'Union européenne ou ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements communautaires ou la convention bilatérale qui leur sont applicables.

Ceux qui résident en France relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins visé à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Les navigants résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger peuvent, sur leur demande, dès lors qu'ils sont employés à bord d'un navire relevant de la présente loi, continuer à bénéficier des assurances sociales auxquelles ils ont auparavant souscrit. Ces assurances devront garantir aux navigants les risques énumérés au III de l'article 25.

Article 25

I. – Les navigants qui ne résident pas dans l'un des Etats de l'Union européenne ou qui ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale sont assurés contre les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.

II. – Cette protection sociale, à laquelle l'employeur contribue, ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants.

III. – Pour l'application des I et II, la protection sociale comprend :

- en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, la prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement, ainsi qu'en cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de 120 jours et, en cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;

- en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une indemnité de 60 000 € au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayant droits et le versement d'une indemnité de 15

000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de 21 ans, dans la limite de trois enfants ;

- en cas de maternité de la femme navigante, la prise en charge des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;

- en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement ;

- la concession d'une pension de vieillesse dont le niveau, pour chaque année de service à la mer, n'est pas inférieur, pour une cessation d'activité à partir de l'âge de 55 ans, à 1,5 % de la rémunération brute perçue par le marin ou, si la cessation a lieu à partir de l'âge de 60 ans, à 2 % de cette rémunération.

Section 4

Dispositions relatives aux contrôles et sanctions

Article 26

Les fonctionnaires et agents visés au deuxième alinéa de l'article L. 742-1 du code du travail assurent l'inspection du travail maritime sur les navires immatriculés au registre international français.

Ils contrôlent les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constatent les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application.

Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé au deuxième alinéa dudit article.

Article 27

Est puni d'une amende de 7 500 € et, en cas de récidive, d'une amende de 15 000 € tout armateur ou tout entrepreneur qui a recours à un navigant sans avoir conclu un contrat, dans les conditions prévues aux articles 6 ou 7.

Est puni d'une amende de 7 500 € et, en cas de récidive, d'une amende de 15 000 € pour chaque infraction constatée tout armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions relatives à la législation sur le travail et le bien-être à bord des navires et aux dispositions prises pour leur application.

Constitue une récidive le fait, pour tout contrevenant, d'avoir subi dans les douze mois qui précèdent une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions visées au présent article.

Article 28

La loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 29

En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions de la présente loi :

- l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;

- l'employeur peut être attiré devant les tribunaux français, devant ceux de l'Etat où il a son domicile, ou devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.

Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend ou qui permettent au navigant de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués dans le présent article.

Article 30

La loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques est ainsi modifiée :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français » ;

2° Après l'article 1^{er}, il est inséré un article 1^{er}-1 ainsi rédigé :

« *Art. 1^{er}-1.* – Par dérogation aux dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 précitée, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de 48 heures, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard sous les conditions fixées dans les articles suivants.

« L'accès à ces locaux est limité aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière ; ces locaux ne sont ouverts que dans les eaux internationales.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. » ;

3° Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :

« *Art. 2-1.* – L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1^{er}-1 est accordée par arrêté du ministre chargé de l'intérieur à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à la convention type approuvée par décret en Conseil d'Etat.

« L'arrêté fixe la durée de l'autorisation. Il détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et leurs horaires d'ouverture et de fermeture.

« L'autorisation peut être révoquée par le ministre chargé de l'intérieur, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.

« Dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publics.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

Article 31

Il est institué un prélèvement spécial progressif opéré par l'Etat sur le produit brut des jeux des casinos régis par l'article 1^{er}-1 de la loi du 15 juin 1907 précitée, dont les tranches du barème, après abattement de 25 %, sont fixées par décret dans les limites minimum et maximum de 10 à 80 % du produit brut des jeux.

Une fraction de ce prélèvement, égale à 5 % du produit brut des jeux dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français, est reversée à la Société nationale de sauvetage en mer.

Article 32

Les navires de commerce immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises pourront être immatriculés au registre international français sur simple demande.

Deux ans à compter de la publication de la présente loi, les dispositions de l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, fixant les conditions d'immatriculation au registre des Terres australes et antarctiques françaises ne sont plus applicables aux navires de commerce.

A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent, les navires visés au premier alinéa de l'article 2 encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises sont immatriculés au registre international français.

Article 33

..... Supprimé.....

Article 34

Un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la présente loi au 31 décembre 2006 sera présenté au Parlement dans les six mois suivant cette date.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 11 décembre 2003.

Le Président,

Signé : Christian PONCELET.

Imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 0.75 €

ISBN : 2-11-118159-5

ISSN : 1240 - 8468

En vente au Kiosque de l'Assemblée nationale

4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

N° 1287 – Proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la création du registre international français