

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 juillet 2015

MODERNISATION DU DROIT DE L'OUTRE-MER - (N° 2910)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CL95

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE 25

A l'alinéa 1, substituer aux mots : « dans un délai de douze mois »,

les mots :

« dans un délai de dix-huit mois ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de s'en tenir à la durée fixée dans le texte initial, soit 18 mois pour prendre les mesures législatives relatives au droit social maritime de Mayotte, des TAAF et de Wallis et Futuna.

Le travail demandé par cet article consiste à analyser et reprendre l'ensemble du droit des gens de mer pour Mayotte, les TAAF et Wallis et Futuna. Il s'agit de trois chantiers indépendants d'ampleur et d'importance compte tenu la situation actuelle du droit.

Pour Mayotte, il s'agit, à la lumière de ce qui est mené pour le code du travail et des situations existantes dans le secteur maritime à Mayotte, de permettre une mise en œuvre adaptée et/ou progressive de la réglementation issue du code des transports pour tout ce qui concerne le droit social des gens de mer. Celui-ci connaît de fortes évolutions du fait de la convention du travail maritime de l'OIT et de la convention n°188 de l'OIT qui est le pendant, pour la pêche, de la convention du travail maritime pour les navires de commerce. Après la codification de 2009 du code des transports, la partie législative relative aux « gens de mer » du code des transports a été fortement adaptée lors de l'intégration en droit interne de la convention du travail maritime et de la directive 2009/13/CE relative à cette même convention, l'ensemble de ces dispositions ayant été prévues par la Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

C'est sur cette base nouvelle que l'adaptation pour Mayotte pourra être élaborée dans le cadre d'un dialogue avec l'ensemble des parties concernées afin de trouver l'adaptation la plus pertinente

possible des textes. Ce travail doit être précédé d'un diagnostic des situations existantes sur le terrain.

Pour le registre des TAAF, il s'agit de prendre en compte la ratification de la convention n° 188 de l'OIT et les apports de la convention du travail maritime compte tenu de l'unicité du droit social maritime dans le droit français. Le registre des TAAF a connu une évolution importante ces 25 dernières années, car après avoir accueilli l'essentiel de la flotte de commerce internationale dans les années 90, il a ensuite été limité aux seuls navires de pêche pratiquant cette activité dans les eaux des TAAF, la flotte de commerce rejoignant le registre international français (RIF) créé en 2005. Le droit social des TAAF n'a pas évolué depuis ces années et doit aujourd'hui être revisité afin d'apporter un cadre juridique modernisé et cohérent avec les évolutions de la norme. La situation actuelle des armements et des marins à bord des navires doit être expertisée pour bâtir un cadre juridique cohérent et conforme aux apports des conventions internationales dans une perspective de sécurité juridique pour toutes les parties.

Pour le registre de Wallis et Futuna, il s'agit notamment d'intégrer les apports de la convention du travail maritime de l'OIT. Le registre de Wallis a la spécificité historique d'accueillir les paquebots de croisière battant pavillon français. Ces paquebots doivent pouvoir continuer à répondre à toutes les conditions posées par la convention du travail maritime en terme de droit social applicable et ainsi consolider la certification sociale par l'Etat du pavillon mais aussi satisfaire aux contrôles des Etats du port. Le droit de Wallis pour le transport maritime repose pour l'essentiel sur des textes très anciens qui doivent être revisités et modernisés afin d'apporter un cadre juridique stable et conforme.

Ces trois chantiers sont complémentaires mais sans recouvrement sur les problématiques posées et indépendants en terme d'élaboration du droit compte tenu de la norme actuellement en vigueur et des situations économiques et concrètes qui se posent à chaque territoire. Ce travail d'ampleur doit pouvoir être mené sur une durée de 18 mois compte tenu de la réécriture du droit qui est à mener, les trois chantiers étant totalement distincts. Un délai de 12 mois ne permettrait pas de mener à bien l'ensemble du projet.