



N° 2039

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 janvier 2005.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI, ADOPTÉE PAR LE SÉNAT, *relative*
à la création du registre international français (n° 1287),

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

Voir les numéros :

Sénat : 1^{ère} lecture 47, 92 et T.A 24 (2003-2004) ;
Assemblée nationale : 1^{ère} lecture 1287 (2003-2004) et 2035 (2004-2005).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
EXAMEN EN COMMISSION	17
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	17
II.— EXAMEN DES ARTICLES	25
TITRE I^{ER} – DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS	25
<i>Section 1 – Création du registre international français</i>	25
<i>Article 1^{er} : Création du registre international français</i>	25
<i>Article 2 : Champ d’application du registre international français</i>	28
<i>Article additionnel après l’article 2 : Définition du navigant</i>	33
<i>Article 3 : Dispositions applicables aux navires immatriculés au registre international français</i>	33
<i>Section 2 – Obligations de l’employeur</i>	34
<i>Article 4 : Conditions de nationalité des navigants</i>	34
<i>Article 5 : Obligation de formation incombant aux armateurs ou aux entreprises de travail maritime</i>	39
<i>Section 3 – Dispositions fiscales applicables aux navigants</i>	41
<i>Article 6 : Exonération d’impôt sur le revenu pour les navigants</i>	41
<i>Section 4 – Entreprises de travail maritime</i>	42
<i>Article 7 : Définition des entreprises de travail maritime</i>	42
<i>Article 8 : Agrément des entreprises de travail maritime</i>	43
<i>Article 9 : Conditions d’agrément des entreprises de travail maritime en France</i>	46
TITRE II – DU STATUT DES NAVIGANTS	47
<i>Avant l’article 10</i>	47
<i>Section 1 – Dispositions relatives au droit du travail</i>	48
<i>Avant l’article 10</i>	48
<i>Article additionnel avant l’article 10 : Exonérations de charges patronales au profit des employeurs de navigants affiliés à l’ENIM servant sur les bateaux battant pavillon français</i>	49

<i>Avant l'article 10</i>	49
<i>Article additionnel avant l'article 10 : Sécurisation des dispositions contractuelles ou conventionnelles lors de l'immatriculation d'un navire au RIF</i>	50
<i>Article 10 : Définition du navigant</i>	50
<i>Article 11 : Régime juridique applicable aux contrats d'engagement et à la protection sociale des navigants</i>	52
<i>Article 12 : Conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de vie et de rémunération applicables à bord des navires</i>	53
<i>Article 13 : Dispositions relatives au contrat de mise à disposition conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime</i>	55
<i>Article 14 : Dispositions relatives au contrat d'engagement</i>	56
<i>Article 15 : Temps de travail et de repos du personnel navigant</i>	58
<i>Article 16 : Congés payés, repos hebdomadaire et jours fériés</i>	60
<i>Article 17 : Période d'essai et durée maximale d'embarquement</i>	61
<i>Article 18 : Fin du contrat d'engagement ou de mise à disposition</i>	62
<i>Article 19 : Dispositions relatives au rapatriement des navigants</i>	64
<i>Article 20 : Responsabilités de l'armateur</i>	66
<i>Article 21 : Établissement d'une liste du personnel embarqué</i>	67
Section 2 – Dispositions relatives au droit syndical	67
<i>Article 22 : Reconnaissance de la liberté syndicale et du droit de grève</i>	67
<i>Article 23 : Accords collectifs et représentants de bord</i>	69
Section 3 – Dispositions relatives à la protection sociale	71
<i>Article 24 : Régime de protection sociale applicable aux navigants résidant dans l'Union européenne, ressortissant de l'Espace économique européen ou de la Suisse</i>	71
<i>Article 25 : Régime de protection sociale applicable aux navigants non résidents de l'Union européenne ou non couverts par une convention bilatérale de sécurité sociale</i>	72
Section 4 – Dispositions relatives aux contrôles et sanctions	76
<i>Article 26 : Compétence de l'inspection du travail maritime</i>	76
<i>Article 27 : Sanctions pénales en cas d'infraction à certaines dispositions de la présente loi</i>	77
<i>Article 28 : Application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande</i>	78
TITRE III – DISPOSITIONS DIVERSES	80
<i>Article 29 : Juridictions compétentes pour connaître des litiges relatifs aux contrats d'engagement</i>	80
<i>Article additionnel après l'article 29 : Protection sociale des navigants résidant en France</i>	81
<i>Article 30 : Exploitation de casinos à bord des navires immatriculés au RIF</i>	81
<i>Article 31 : Prélèvement sur le produit brut des jeux</i>	83
<i>Article 32 : Immatriculation au RIF des navires de commerce immatriculés au registre des terres australes et antarctiques françaises</i>	85

<i>Article 33</i> : Compensation des pertes de recettes occasionnées par la présente loi	86
<i>Article 34</i> : Evaluation de la mise en œuvre de la loi.....	86
TABLEAU COMPARATIF	89
AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION	111

MESDAMES, MESSIEURS,

Un observateur avisé pourrait s'étonner du délai séparant l'examen de la présente proposition de loi en première lecture au Sénat et à l'Assemblée nationale. En effet, cet examen ayant été achevé au Sénat le 11 décembre 2003, on aurait pu s'attendre à ce que la proposition soit soumise à l'examen des députés en janvier 2004.

Si le chemin a été si long entre le palais du Luxembourg et le palais Bourbon, c'est que la proposition de loi a créé une inquiétude dans les rangs des marins français. A l'appel de l'ensemble des syndicats de marins et d'officiers, une grève a été menée le 11 décembre 2003 dans les domaines de l'activité portuaire et de la navigation de commerce. La grève a ensuite été reconduite à la mi-janvier 2004, rendant nécessaire le report de l'examen de la proposition de loi par la commission des affaires économiques de notre Assemblée, initialement prévue le 20 janvier 2004.

Les termes utilisés par les syndicats à l'encontre de ce texte ont été très durs, décrivant une « *loi scélérate et régressive* » qui « *crée à marche forcée la complaisance à la française, laissant le libre champ aux voyous des mers* ». L'Association française des capitaines de navires y a même vu la préfiguration « *des bateaux poubelles arborant le pavillon français* » (Le Monde du 9 décembre 2003). Plus mesuré, le président de l'association *Marins contre la mondialisation incontrôlée* regrette que « *certain armateurs ont infléchi le texte dans un sens ultralibéral* » (*L'Humanité* du 16 janvier 2004).

Le Gouvernement a entendu les craintes du monde maritime en reportant l'examen de la proposition de loi, ce dont chacun doit se féliciter. En outre, dans un souci de consensus, il a décidé la création d'une médiation tripartite entre l'Etat, l'intersyndicale des marins et les armateurs, animée par M. Bernard

Scemama, président du conseil supérieur de la marine marchande, afin, selon les termes du ministre M. François Goulard, de « *clarifier les positions des armateurs et de l'intersyndicale* ».

Selon les informations fournies à votre rapporteur, cette médiation a consisté en neuf réunions tripartites, sans compter de nombreuses réunions bipartites et des entretiens individuels. Pour sa part, votre rapporteur a organisé deux tables rondes à l'Assemblée nationale les 3 et 23 février derniers. Rarement concertation a été aussi poussée, et votre rapporteur estime que le débat est aujourd'hui suffisamment éclairé pour se dérouler dans l'hémicycle.

Ces médiations ont en effet permis d'isoler les points de désaccord entre syndicats et armateurs, et de trouver, dans chaque cas, ce que votre rapporteur estime être une position d'équilibre, dût-elle de ce fait déplaire aux deux parties.

Cet équilibre sera recherché, chaque fois que possible, par le biais d'amendements importants à la proposition de loi, qui devraient permettre d'éviter que l'examen de cette proposition de loi à l'Assemblée ne se solde par des jugements aussi tranchés des syndicats de marins.

Avant d'exposer les modifications envisageables du texte, votre rapporteur aimerait néanmoins, une nouvelle fois, plaider en faveur de la création de ce registre, qui est aujourd'hui le seul moyen d'enrayer le déclin de la flotte de commerce française, mais aussi dissiper un certain nombre de malentendus sur la portée de ses dispositions.

LA CRÉATION DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS EST INDISPENSABLE DANS SON PRINCIPE

PEUT-ON RESTER INACTIF FACE AU DECLIN DE LA FLOTTE DE COMMERCE ET DU PAVILLON FRANÇAIS ?

Le constat préalable à la nécessité de créer ce nouveau registre international a déjà été dressé en 2003 dans l'excellent rapport du sénateur M. Henri de Richemont intitulé « *Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France* ».

Avec ses 10 000 kilomètres de côtes, dont 5000 en métropole, la France est un pays géographiquement tourné vers la mer. Elle possède l'une des zones économiques exclusives (ZEE) les plus importantes au monde, avoisinant les 11 millions de kilomètres carrés.

En dépit de cette géographie favorable, la France peine à se doter d'une politique efficace dans le domaine maritime, même si chacun doit se féliciter que le budget de la mer pour 2005 enregistre une augmentation de près de 4 %. Mais les moyens budgétaires et fiscaux mobilisés ne suffisent pas à enrayer le déclin de la flotte de commerce française et des emplois qui y sont liés.

En effet, la France comptait en 1962 exactement 798 navires. Ce chiffre est ensuite passé à 514 navires en 1975, par arriver à seulement 211 navires au 1^{er} juillet 2004. Dans son rapport, daté à peine de l'année 2003, le sénateur Henri de Richemont indiquait que la flotte française était encore de 221 navires.

Qui peut accepter aujourd'hui qu'un secteur économique recule de 4,5 % en une année, et s'effondre de 261 % en une quarantaine d'années, sans prendre les mesures politiques appropriées ? Rappelons par comparaison que la Grèce est forte de 1 160 navires, la Norvège de plus de 1 100 navires, et le Danemark 432 navires, soit deux fois plus que la France. La France ne représente aujourd'hui que 0,4 % du tonnage mondial transporté par voie de mer, ce qui fait d'elle la 29^{ème} puissance maritime mondiale, devant Antigua et Barbade...

Il faut bien comprendre que le recul du nombre de navires immatriculés en France ne résulte pas d'un repli du marché mondial. Bien au contraire, le trafic maritime mondial en tonnage, pourtant très lié à la conjoncture économique, croît de 5 à 10 % selon les années et les estimations. La France passe donc à côté d'un gisement de croissance économique et d'emplois considérable.

Ce recul est dû pour une petite partie à l'augmentation de la taille des navires, et pour une très grande partie au manque d'attractivité du pavillon français. On estime généralement qu'une quinzaine de navires de plus de 200 tonnes ont quitté le pavillon français en 2003, tout en restant la propriété d'armateurs français qui ont choisi de les exploiter sous d'autres pavillons (Panama, Bahamas, Saint-Vincent ou Grenadines par exemple). Au total, la flotte contrôlée par des intérêts français battant pavillon étranger s'élève à une centaine de navires, et représente environ 40 % de la flotte française.

Les deux tableaux ci-dessous, fournis par les services du ministère de la mer, montrent à quel point la question de la compétitivité est au cœur du déclin du pavillon français.

COMPARAISON DU COÛT D'UN PORTE-CONTENEURS

	<i>(en dollars par jour)</i>
Registre métropolitain	9300
Registre des Terres australes et antarctiques françaises	7800
Équipage mixte Polonais/Philippins	4300
Équipage chinois	3400

COMPARAISON DU COÛT D'ÉQUIPAGE D'UN NAVIRE DE VRAC SEC DE 170 000 TONNES

	<i>(en dollars par jour)</i>
Registre métropolitain (19 français)	6415
Registre des Terres australes et antarctiques françaises (6 français et 13 philippins)	3874
Registre de Panama (4 croates et 17 philippins)	1998
Registre de Hong-kong (21 philippins)	1423

Ces comparaisons n'impliquent pas que la France cherche à aligner ses coûts salariaux sur ceux des pays en développement. Il s'agit simplement d'un état de fait que chacun doit garder à l'esprit ; ces chiffres permettent d'appréhender le niveau de compétition dans ce domaine aujourd'hui.

Cette perte de compétitivité a en effet des conséquences très graves, notamment dans le domaine de l'emploi. En effet, la France comptait plus de 43 000 navigants embarqués sur des navires de commerce en 1959, pour n'en compter plus que 9300 aujourd'hui, dont environ 2 800 officiers. Au-delà des navires quittant le pavillon français, ce sont également des emplois qui fuient à l'étranger, ce qui pousse de plus en plus les jeunes à éviter la carrière de marin. De ce fait, on constate aujourd'hui un manque de candidats au concours des officiers de la marine marchande ; au concours de 2002, 15 places sont ainsi restées vacantes, soit près de 10 % des postes ouverts.

Enfin, en ne représentant plus que 0,4 % du tonnage mondial transporté par voie de mer, la France n'est plus capable de peser dans les négociations internationales, notamment celles de l'Organisation maritime internationale, où se décident les normes applicables dans le domaine maritime. A chaque nouveau navire échoué sur nos côtes, la France prétend tout mettre en œuvre pour influencer sur les normes applicables au niveau mondial, mais cela n'est possible, concrètement, qu'en ayant un maximum de navires sous pavillon français, et en pesant dans les instances internationales.

LES DISPOSITIFS EXISTANTS DE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE SONT INSUFFISANTS

Dans la mesure où le problème du déclin du pavillon français n'est pas nouveau, les gouvernements successifs ont pris un ensemble de mesures destinées à soutenir notre flotte de commerce. Il en résulte, comme souvent dans notre droit, un enchevêtrement de mesures partielles sans cohérence globale, et sans efficacité tangible, puisque notre flotte de commerce continue de diminuer.

La part la plus significative des crédits destinés au soutien à la flotte de commerce est absorbée par le remboursement des charges sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail des personnels navigant sur les navires sous registre métropolitain ou des départements d'outre-mer. Suite aux décisions du Comité interministériel de la mer du 2 juin 2000, le dispositif a été étendu, à compter de 2002, au remboursement des charges relatives aux contributions d'allocations familiales et de chômage. Ce remboursement a été réalisé pour la première fois en 2003, mais seulement à hauteur de 80 % pour les navires transportant des passagers, et de 60 % pour les autres, du fait des restrictions budgétaires. Ce dispositif, bon dans son inspiration, en vient donc à être contreproductif lorsqu'il varie en fonction des contraintes budgétaires : comment un armateur peut-il, en effet, prévoir ce type de décisions politiques dans une gestion pluriannuelle ? En outre, la comparaison des coûts

d'affrètement présentée ci-dessus montre que ces allègements sont loin d'être suffisants pour rendre à notre flotte sa compétitivité.

En outre, les dispositifs d'allègement de charges fiscales n'apportent également que des solutions partielles et juridiquement instables. En effet, jusqu'à la fin de l'année 2002, les armements ont bénéficié d'un allègement de taxe professionnelle reposant sur un remboursement de la part maritime de cette taxe, mais, son coût se révélant trop important, la loi de finances pour 2003 a remplacé le remboursement par un dégrèvement. Les crédits destinés à ce dispositif sont d'environ 15 millions d'euros, mais l'ensemble de ce dispositif est instable dans la mesure où les arriérés dus à l'insuffisance des crédits destinés à financer le remboursement de la taxe professionnelle sont reconduits chaque année.

Plus récemment, les armements ont bénéficié du dispositif innovant de la taxe forfaitaire au tonnage. Ce dispositif a été créé par l'article 19 de la loi n° 2002-1576 du 30 décembre 2002 afin de se substituer à l'imposition sur les sociétés normalement applicable. Rappelons que ce dispositif, inspiré du droit anglais ou néerlandais, consiste en la taxation d'un bénéfice déterminé forfaitairement, par l'application d'un barème au tonnage des navires exploités par l'armement. Ce dispositif est optionnel et s'applique par période de 10 ans pour un coût annuel de 9 millions d'euros.

Afin d'encourager les investissements maritimes, le dispositif du groupement d'intérêt économique (*GIE*) fiscal a enfin été mis en place en 1998 pour permettre aux investisseurs et à l'exploitant du navire de bénéficier d'un avantage fiscal variable selon le type d'opération.

Ces mesures sont importantes pour notre flotte de commerce. Néanmoins, pour enrayer son déclin, il semble nécessaire de lui donner une nouvelle impulsion en s'inspirant des exemples étrangers.

L'EXEMPLE DES REGISTRES INTERNATIONAUX EXISTANTS DOIT CONDUIRE LA FRANCE A ALLER DE L'AVANT

La création d'un nouveau registre français n'a évidemment pas été envisagée *ex nihilo*. Plusieurs registres internationaux ont été mis en place chez nos voisins européens connaissant les mêmes difficultés que la France à garder leur flotte de commerce. En refusant de créer un registre international français, notre pays aurait donc à souffrir de la concurrence du pavillon hollandais, et non plus seulement de celle des pavillons de complaisance.

Aujourd'hui, personne ne peut nier que notre principal registre *bis*, celui des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) est un outil imparfait. Il a été créé à la va-vite par l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 janvier 1996 pour pallier l'annulation du décret du 20 mars 1987 et de tous les actes réglementaires pris pour son application. Mais toutes les dispositions réglementaires annulées

n'ont pas été édictées à nouveau, ce qui entraîne une grande insécurité juridique, tant pour les armateurs que pour les marins.

Ainsi, le principe de l'embarquement de 35 % de marins français à bord des navires immatriculés aux TAAF, résultant initialement d'un arrêté du 10 avril 1990, est aujourd'hui une simple pratique communément acceptée, mais n'a aucune base légale ou réglementaire. En outre, le régime social applicable aux marins à bord des navires immatriculés aux TAAF, prévu par le code du travail d'Outre-mer, est très restreint ; les navigants français sont soumis, par ailleurs, au code du travail maritime, mais les marins embarqués de nationalité étrangère ne bénéficient d'aucune protection légale, puisqu'ils sont dans une situation de vide juridique.

Enfin et surtout, la Commission européenne elle-même a classé le registre des TAAF comme « *le moins compétitif en Europe* ». Son intérêt repose en effet essentiellement sur des dispositifs fiscaux annexes, comme le *GIE fiscal* ou l'obligation, pesant sur les propriétaires d'une unité de distillation implantée en France, de transporter 5,5 % des quantités de pétrole brut raffiné par un navire français.

A contrario, l'exemple des registres internationaux créés par nos voisins européens doit conduire la France à aller de l'avant. Un tel registre a été créé par la Norvège (1987), le Danemark (1988), les Pays-Bas (1996), l'Espagne (1997), l'Italie (1998), l'Allemagne (1999). En outre, la Belgique vient de s'en doter, afin d'éviter que sa flotte de commerce ne reste, dans sa quasi-totalité, immatriculée au Luxembourg qui a créé un tel registre.

Il a été un succès incontesté dans la majorité de ces pays ; ainsi, la Norvège, qui avait, en 1987, perdu près des trois-quarts de ses navires, est passée en 17 ans d'une capacité de transport de 8 millions de tonnes de poids en lourd à 31 millions de tonnes de poids en lourd. Au Danemark, le tonnage a augmenté de 62 % depuis la création d'un registre international en 1988. De même, le nombre de navires portant pavillon néerlandais a augmenté de 37 % depuis 1996.

LA PORTÉE DE LA PROPOSITION DE LOI A SOUVENT ÉTÉ MAL COMPRISE

LE REGISTRE INTERNATIONAL EST UN VRAI PAVILLON FRANÇAIS AVEC TOUTES LES GARANTIES QUI S'Y RATTACHENT

Cette affirmation découle des dispositions de l'article 3, qui pose le principe selon lequel 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.

En attirant sous pavillon français des navires qui sont actuellement sous pavillon de complaisance, la France contribuera ainsi à renforcer la sécurité du transport maritime global.

LA PROPOSITION DE LOI VISE A APPORTER UN MAXIMUM DE GARANTIES SOCIALES AUX NAVIGANTS

Votre rapporteur doit reconnaître que la compréhension de la proposition de loi est technique sur ce point. Il n'a, en tout état de cause, jamais été dans l'intention du Parlement de restreindre les garanties des marins français dans le domaine du droit du travail et de la protection sociale, qui sont pourtant actuellement objectivement restreintes à bord des navires immatriculés aux TAAF, compte tenu de la remarque faite précédemment sur l'imperfection juridique de ce registre. Bien au contraire !

Il y aura à bord des navires immatriculés au RIF des navigants soumis à des régimes juridiques différents, sachant que le critère de distinction choisi, conformément aux conventions internationales, est celui de sa résidence. Les marins résidant en France, qu'ils soient français ou étrangers, resteront soumis au code du travail maritime et bénéficieront de la protection sociale qui leur est propre. Les marins résidant hors de France seront dans des situations juridiques différentes : s'agissant d'un marin français qui a fait le choix de résider à l'étranger, il aura toujours la faculté de bénéficier du droit du travail et de la protection sociale applicable en France, à condition que cela soit prévu par son contrat de travail. Le législateur français n'a en effet aucune légitimité à priver un marin français ayant fait le choix de s'installer à l'étranger de bénéficier d'un régime juridique différent, notamment dans le domaine fiscal. Il faut donc, dans ce domaine, respecter la volonté des parties qui devront s'entendre dans un cadre contractuel.

Enfin, le marin étranger résidant à l'étranger pourra s'entendre avec l'armateur pour soumettre son contrat de travail à la loi de son pays. Cette souplesse permettra de prendre en compte la multitude des nationalités présentes à bord des navires de commerce aujourd'hui.

Les garanties sociales des marins étrangers à bord du RIF proviennent donc essentiellement de leur contrat de travail, renvoyant au droit du travail et à la protection sociale de leur pays d'origine. Les dispositions inscrites explicitement dans le titre II de la présente proposition de loi sont donc destinées à constituer un « *socle* » social minimal applicable à tous les marins à bord du RIF, quel que soit leur pays d'origine.

Si ce socle peut paraître restrictif à un marin résidant en France, auquel il ne s'appliquera d'ailleurs quasiment jamais, il ne faut pas se méprendre sur son importance pour un navigant philippin ou sri-lankais. Les normes prévues par le titre II de la présente proposition de loi sont en effet issues soit du code du travail maritime français, soit plus généralement des conventions de l'Organisation

internationale du travail, et parfois des recommandations de l'« *International worker's transport federation* » (ITF), qui est le principal syndicat mondial dans le domaine des transports. Au nom de quoi un syndicat français pourrait-il juger que ces normes sont régressives, alors que les marins étrangers auxquels elles s'appliqueront sont très loin d'en bénéficier actuellement (journée de huit heures, repos hebdomadaire, congés payés de trois jours par mois, rémunération des heures supplémentaires, ...).

Il faut bien garder à l'esprit que ce socle minimal est destiné à s'appliquer dans des zones, voire des continents entiers, de non-droit social. De ce point de vue, ce nouveau registre est une formidable incitation à destination des pays en développement à renforcer leur droit social, puisque leurs juges seront amenés à appliquer la loi française aux marins portant un contentieux devant leur juridiction nationale.

Enfin, il ne faut pas oublier l'importance de la négociation collective qui, dans le domaine du transport maritime, se développe au niveau mondial. L'ITF, l'OIT et l'Organisation maritime internationale sont à l'origine de standards sociaux en constante évolution, qui sont une base de négociation avec les armateurs. Chaque fois que cela est possible, la présente proposition de loi renvoie à la négociation collective le soin de fixer des normes sociales plus favorables aux navigants.

Compte tenu de ces informations, le registre international français peut donc être considéré comme l'un des pavillons *bis* les plus protecteurs en Europe.

LA PROPOSITION DE LOI VISE A INCITER LES ARMATEURS A IMMATICULER LEURS NAVIRES EN FRANCE, TOUT EN MENAGEANT LES INTERETS DES NAVIGANTS

Les armateurs ont aujourd'hui besoin d'une incitation forte à investir dans de nouveaux navires : c'est la condition du développement du transport maritime français. Personne ne peut nier que les armateurs soient intéressés par la création de ce nouveau registre, mais uniquement dans la mesure où elle leur permettra d'immatriculer de nouveaux navires sous pavillon français.

Par ailleurs, la proposition de loi contient une mesure très favorable à destination des navigants français. L'article 6 prévoit en effet une exonération d'impôt sur le revenu de tous les navigants à bord d'un navire immatriculé au RIF qui sont imposés en France. Compte tenu de la fiscalité sur le revenu en France, on peut estimer que cette disposition entraîne une augmentation du salaire des navigants de 20 à 30 %.

LA PROPOSITION DE LOI RESULTE D'UNE POLITIQUE EN FAVEUR DE L'EMPLOI

Lors de l'examen de ce texte au Sénat, certains syndicats ont été jusqu'à avancer que le RIF pourrait conduire à la disparition de la profession de marin en France.

Pourtant, selon les estimations faites à ce jour, une cinquantaine de navires pourraient être rapatriés sous pavillon français.

Compte tenu de la proportion de marins français à bord des navires immatriculés au TAAF, qui pourrait être appliquée aussi à bord des navires immatriculés au RIF, ce ne sont pas loin de 1000 emplois de marins qui pourraient être créés, soit près de 10 % du total des emplois actuels, incluant les emplois induits à terre. La marine marchande s'en trouverait ainsi incontestablement relancée, entraînant derrière elle la formation maritime ; les exemples étrangers sont là pour prouver qu'il ne s'agit pas d'un rêve.

LE TEXTE DE LA PROPOSITION DE LOI RESTE NÉANMOINS PERFECTIBLE

LA QUESTION DU QUOTA DE MARINS NATIONAUX

Le Sénat a, dans la rédaction de cette proposition de loi, écarté d'emblée la possibilité d'imposer à l'armateur l'embauche d'une proportion de marins nationaux allant au-delà du capitaine et de son suppléant, invoquant le risque d'incompatibilité avec le droit communautaire.

Effectivement, un arrêt récent de la Cour de justice limite la possibilité d'imposer une condition de nationalité à bord d'un navire portant le pavillon d'un Etat membre à ces deux personnes. Néanmoins, en faisant référence aux marins communautaires, ce risque technique peut être levé.

La médiation tripartite évoquée au début de cet exposé a par ailleurs permis d'aboutir à un consensus sur l'importance de ce quota. Les syndicats de marins demandaient que le taux de 35 % applicable sur les navires immatriculés aux TAAF continue d'être appliqués sur le ROF, compte tenu notamment du fait que les navires sont appelés à passer du registre TAAF au RIF en deux ans. Les armateurs demandaient pour leur part 25 %.

Afin de trancher entre ces deux positions, votre rapporteur proposera d'imposer un quota de 25 % d'embauche de marins communautaires pour tous les navires immatriculés au RIF. Ce taux pourra en outre être porté à 35 % pour les navires bénéficiant du GIE fiscal, dans l'esprit du dispositif aujourd'hui applicable dans le cadre du registre des TAAF.

S'agissant de l'équipage de référence pour l'application de ces taux, il a été décidé de choisir la fiche d'effectif. Si votre rapporteur a conscience du fait

que la fiche d'effectif se distingue de l'effectif réellement embarqué, il estime que cette fiche, élaborée par l'administration, est naturellement le document à partir duquel le taux doit être appliqué, dans un souci de simplicité. L'effectif embarqué varie en effet jusqu'à la dernière minute, et il paraît impossible à l'armateur de vérifier à ce stade s'il est en conformité avec ses obligations.

LA LEGALISATION DES ENTREPRISES DE TRAVAIL MARITIME

Initialement, la proposition de loi avait deux objectifs complémentaires : encadrer les entreprises de travail maritimes existant à l'étranger et désirant mettre du personnel à disposition de l'armateur d'un navire immatriculé au RIF, et fixer les conditions juridiques de l'exercice de cette activité en France, où elle est actuellement interdite.

Suite à la médiation tripartite mentionnée ci-dessus, et devant les craintes suscitées auprès des marins, il a été décidé de supprimer toute possibilité de créer ou d'implanter une telle activité sur le sol français. Ces sociétés seraient, en effet, supposées réduire les garanties sociales des navigateurs.

De ce fait, seules des entreprises de travail maritime étrangères pourront mettre à disposition du personnel à bord d'un navire immatriculé au RIF. Précisons qu'un navigateur français reste libre de se faire embaucher par une entreprise de travail maritime étrangère, y compris pour travailler à bord d'un navire immatriculé au RIF.

LE SALAIRE MINIMUM DE REFERENCE

Dans sa rédaction actuelle, la proposition de loi fait référence, pour la fixation du salaire minimal applicable à bord des navires immatriculés au RIF, aux normes de l'OIT qui sont actuellement de 500 dollars mensuels. Les syndicats de marins ont affirmé leur préférence pour la référence aux normes de l'*ITF*, qui représentent actuellement plus de 800 dollars mensuels.

Compte tenu du fait que ces normes sont, dans la plupart des cas, déjà appliquées par les armateurs, et nonobstant certaines réticences de ces derniers, votre rapporteur proposera de faire en geste en direction des syndicats de marins.

Fort de ces trois avancées envisageables, qui ont incontestablement une teneur sociale, votre rapporteur espère que la discussion qui s'engage à l'Assemblée nationale permettra de dégager un large consensus en faveur du texte.

En tout état de cause, personne ne peut douter aujourd'hui que ce texte fera date dans l'histoire de la marine marchande.

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 25 janvier 2005, la Commission a examiné, sur le rapport de M. Jean-Yves Besselat la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative à la création du registre international français (n° 1287).

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a indiqué que la proposition de loi adoptée par le Sénat à la fin 2003, créant un registre international français, avait fait l'objet d'une très large concertation entre tous les acteurs de la filière maritime. Il a souligné à quel point l'adoption de ce texte était essentielle, dans la mesure où, depuis plus de 30 ans, la flotte de commerce française s'effondre et où le registre Kerguelen n'est plus aujourd'hui compétitif, étant jugé par la communauté européenne en moyenne 30 % plus cher que les pavillons bis européens. Il a, à cet égard, rappelé que si 762 navires battaient pavillon français en 1970, ils n'étaient plus que 210 aujourd'hui (110 au registre métropolitain et 91 au registre Kerguelen). De même, si l'on comptait 43 550 navigants au commerce en 1970, il n'y en avait plus que 9 300 aujourd'hui (dont 1 800 au registre Kerguelen). Indiquant que cet effondrement n'était pas une fatalité, mais qu'il résultait de l'absence d'une politique maritime dynamique et de long terme, il a souligné que dans le même temps, 90 % des marchandises en volume transportées dans le monde l'étaient par voie maritime, le trafic mondial croissant de 8 % par an.

Indiquant que 110 navires battant pavillon français effectuaient des trajets transmanche, il a précisé que les autres navires étaient de long cours, ces derniers étant plus particulièrement visés par la proposition de loi.

Il a rappelé que le registre TAAF était classé par la communauté européenne comme le registre le moins compétitif et le plus rigide en termes d'emploi national, et qu'il présentait de graves lacunes, tant pour les marins français que pour les marins étrangers. En effet, le décret 87-190 du 20 mars 1987 qui imposait 35 % de marins français à bord des navires immatriculés au registre Kerguelen a été annulé par le Conseil d'Etat, et l'article unique de la loi n° 96-151 du 26 janvier 1996 qui légalise le registre Kerguelen dispose que le commandant et son substitut doivent être Français - renvoyant à un décret qui n'a jamais été pris pour préciser la proportion minimale de marins français. En matière de protection sociale, le registre Kerguelen renvoie au code du travail d'outre-mer, et celui-ci étant inexistant, les armateurs et marins ont convenu d'appliquer le code du travail métropolitain.

Il a indiqué que le texte de la proposition de loi, auquel il proposerait d'importantes améliorations en accord avec le Gouvernement, était fondé sur quatre éléments-clefs : tout d'abord, il permettrait un vrai développement du

nombre de marins français tout en devenant un registre compétitif, mais aussi rendrait plus attractif le métier de marin grâce à la défiscalisation des revenus des marins, permettrait d'appliquer ce pavillon au cabotage international, et enfin assurerait une meilleure protection sociale des marins tout en encadrant de façon rigoureuse le rôle des sociétés de manning.

Reprenant le premier de ces éléments, il a précisé que le RIF, tel qu'amendé, prévoyait un minimum de 25 % de marins communautaires pour les navires non aidés et un minimum de 35 % de navigants communautaires pour les navires aidés, ces chiffres devant être appréciés par rapport à la fiche d'effectif du navire. Ainsi, un navire RIF non aidé comportant seize marins devrait par conséquent disposer d'un minimum de quatre marins communautaires. Quant au même navire RIF aidé, il devrait disposer d'un minimum de six marins communautaires.

Le but du texte est d'inciter les armateurs à s'inscrire à ce pavillon : on peut ainsi penser que 50 nouveaux navires seront immatriculés au RIF dans les 3 ans, ce qui équivaut à la création d'un minimum de 1 000 emplois supplémentaires, dans la mesure où pour un marin embarqué, on compte en moyenne 4 créations de postes à terre ; la flotte sous pavillon français passerait dans le même temps de 210 à 260 navires et le nombre de marins de 9 300 à 10 300.

En revanche le maintien d'un pourcentage de 35 % de marins français effectivement embarqués aurait des conséquences moins favorables, dans la mesure où, en raison d'un pavillon non attractif, les 32 navires aidés (GIE et quirats) abandonneraient le pavillon Kerguelen à l'issue de l'obligation légale de pavillon et opteraient pour un pavillon tiers. La flotte française poursuivrait alors son déclin.

La proposition de loi prévoit par ailleurs la défiscalisation du revenu des marins français afin d'inciter les jeunes à retrouver la vocation de marin.

S'agissant de la protection sociale des marins, celle-ci sera sensiblement améliorée : l'article 11 prévoit que la loi du contrat s'applique aux marins résidant en France. Les officiers français résidant en France seraient obligatoirement embauchés par l'armateur.

Les marins français seront automatiquement soumis au code du travail maritime français, et les conventions collectives actuelles continueront de s'appliquer. En outre, les marins français bénéficieront du régime de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

D'autre part, pour les marins étrangers, la proposition de loi crée un statut et une protection sociale inexistantes à ce jour, ce texte légalisant et encadrant les entreprises de travail maritime, puisqu'elles doivent obligatoirement être agréées. Elle prévoit une protection sociale conforme aux normes internationales et une

rémunération conforme aux normes de l'*International workers transport federation* (I.T.F).

Il a indiqué qu'en cas de défaillance de la société de manning, l'article 20 dispose que « 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 contacter 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. », ce qui n'existe pas dans les autres pays européens.

Il a ajouté que le navire RIF serait immatriculé dans des ports français et placé sous l'autorité de l'Administration française sur le plan juridique, sur le plan fiscal, sur le plan social, et naturellement en matière de sécurité.

En conclusion, le rapporteur a rappelé que l'objectif du RIF consistait à développer le pavillon et l'emploi des marins français, tout en garantissant le développement de la vocation de marins. Précisant que le RIF était un texte favorable à la sécurité maritime, il a ajouté qu'il s'agissait d'une véritable mesure de lutte contre les délocalisations. Il a indiqué que l'article 34 de la proposition de loi proposait un rendez-vous à la représentation nationale – outre l'examen annuel du budget - dans les 3 ans suivant son adoption, afin d'examiner l'effectivité de son application. Tout en rappelant que la médiation de M. Bernard Scémama avait permis de parvenir à un accord sur un certain nombre de points, le rapporteur, M. Jean-Yves Besselat, a précisé que sur les points de désaccord, il avait formulé des propositions ayant reçu l'aval du Gouvernement.

M. René Couanau, usant de la faculté qui lui est reconnue par l'article 38 alinéa 1^{er} du Règlement, a indiqué d'emblée qu'il partageait le constat de M. Jean-Yves Besselat sur l'insuffisante attractivité du registre des Terres australes et antarctiques françaises. De même, il a indiqué qu'il adhérait aux deux buts poursuivis par les auteurs de la présente proposition de loi : pallier les insuffisances du pavillon Kerguelen et restaurer la compétitivité de l'armement français.

Il a estimé que deux moyens permettraient d'accroître la compétitivité d'un armement : soit il faut réduire le coût de la main-d'œuvre maritime, soit il faut réduire le volume des emplois les plus chers de la main-d'œuvre maritime. Il a indiqué que les auteurs de la présente proposition de loi avaient choisi la seconde de ces options, dont il a jugé qu'elle n'était pas compatible avec l'objectif de développement de l'emploi maritime français.

M. René Couanau a ensuite regretté que plusieurs mois de discussions menées sous les auspices du Premier ministre n'aient pas permis de trouver un texte satisfaisant. Il a donc estimé qu'il revenait aux parlementaires de prendre les initiatives nécessaires pour trouver le compromis législatif le plus équilibré possible. Il a estimé que la proposition de loi dans sa rédaction issue du Sénat

n'était pas pleinement satisfaisante sur un certain nombre de points, et notamment sur les questions de compétitivité et d'emploi.

S'agissant de la compétitivité de l'armement français, M. René Couanau a estimé qu'elle serait mieux renforcée par un système d'allègement de charges patronales. Il a rappelé que le système actuel d'allègement de charges, mis en place en 2000, permet aux armateurs de se voir rembourser une partie de leurs charges patronales, dans une proportion négociée chaque année entre l'Etat et les armateurs. Observant que les remboursements intervenaient généralement en retard, il a jugé que ce système, trop complexe, fonctionnait mal. Aussi s'est-il prononcé pour une exonération totale des charges patronales des armateurs, y compris de celles qui financent l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), et ce, tant pour les armateurs utilisant le pavillon national que pour ceux qui utilisent le « pavillon bis ». Il a précisé que cette disposition avait fait la preuve de son efficacité au Danemark, et qu'elle méritait d'être discutée avec le ministre des finances.

S'agissant du soutien à l'emploi maritime, M. René Couanau a rappelé que l'objectif initial des auteurs de la proposition de loi était d'imposer que deux officiers par navire soient français et il a jugé cet objectif inacceptable pour un pays qui, comme la France, a une longue tradition maritime. Il a reconnu que le législateur ne pouvait pas imposer de quota de marins français, dans la mesure où le droit communautaire ne permet pas de discrimination professionnelle entre ressortissants communautaires. Après avoir rappelé que le pavillon Kerguelen impose un quota de 35 % de marins français dans chaque équipage, il a souligné que l'abaissement de ce quota, conjugué à son élargissement à toutes les autres nationalités européennes, diminuerait drastiquement les débouchés professionnels pour les Français qui aspirent à devenir marins. Il a en effet souligné que la main-d'œuvre française serait concurrencée, à l'intérieur même de ce quota, par une main-d'œuvre communautaire moins chère, polonaise ou lituanienne par exemple. Ainsi, selon lui, l'effectif français de chaque navire risque d'être considérablement réduit, au point que même les maîtres d'équipage ne seraient pas nécessairement français alors même qu'ils assurent un lien entre le commandant et l'équipage. Il a donc estimé que le RIF ainsi créé ne mériterait pas d'arborer le pavillon français et constituerait un véritable pavillon de complaisance : il donnerait droit à divers avantages fiscaux et permettrait de pénétrer sur le marché du cabotage européen sans réelle contrepartie sociale. Aussi s'est-il prononcé en faveur du maintien du quota de 35 %, élargi aux ressortissants communautaires, ainsi que pour la mise en place de contreparties contractuelles à l'octroi des avantages liés au statut du GIE fiscal.

S'agissant de l'embarquement d'élèves-officiers à bord des navires immatriculés au RIF, il a souhaité que des garanties soient données aux élèves-officiers français afin que des postes de stagiaires puissent leur être réservées sans qu'ils soient comptabilisés dans le quota de marins communautaires.

S'agissant du code du travail maritime, il s'est déclaré favorable à l'idée de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, consistant à préciser qu'il s'applique aux marins français. Toutefois, il a souligné que la multiplication des régimes juridiques applicables aux marins d'un même navire risque d'engendrer des difficultés. Il a ensuite salué certaines clarifications sociales, comme l'initiative de M. Jean-Yves Besselat tendant à établir la responsabilité de l'armateur dans le rapatriement des marins étrangers, mêmes affiliés à une entreprise de travail maritime.

Il a donc observé que ses désaccords avec M. Jean-Yves Besselat portaient sur deux points : le quota de marins communautaires et la garantie de l'emploi d'un nombre suffisant de marins français en contrepartie d'exonérations de charges.

Enfin, il a regretté que la Commission des affaires culturelles n'ait été saisie que du Titre II de la présente proposition de loi. Il a indiqué que cette contrainte avait obligé la Commission des affaires culturelles à adopter des amendements à l'article 10 qui auraient dû modifier l'article 4. Pour respecter l'architecture du texte telle qu'elle est issue du Sénat, il a donc indiqué qu'il avait repris les amendements de la Commission des affaires culturelles en son nom personnel, pour les déposer à l'article 4.

Répondant à M. René Couanau, rapporteur pour avis de la Commission des affaires sociales, M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a indiqué que l'application des exonérations de charges sociales ferait peser une charge non prévue de 160 millions d'euros sur le budget 2005. Il a précisé que le ministre avait envisagé la possibilité d'introduire une telle mesure en 2006. S'agissant du quota de marins communautaire, il a rappelé que le chiffre de 25 % permettrait d'avoir sur un navire de 16 marins, outre un officier, quatre marins de nationalité française.

S'exprimant au nom du groupe des député-e-s Communistes et Républicains, M. Daniel Paul, tout en s'étonnant qu'un certain nombre d'amendements de son groupe ne soient pas soumis aux discussions de la Commission, a souligné que la France était l'un des premiers pays maritimes du monde, parce qu'elle disposait non seulement d'un certain nombre de ports, mais également d'une politique tendant à favoriser l'activité de ceux-ci. Il a indiqué qu'il était nécessaire d'adopter une politique globale, prenant en compte la mer, les ports et l'activité terrestre. Il a estimé que le RIF et la directive portuaire induisaient une déréglementation qui remettait en cause les conventions collectives protégeant les droits des salariés. Il a rappelé que s'agissant du RIF, trois rencontres avaient été organisées : la première, entre les armateurs et l'intersyndicale, la seconde, entre M. Bernard Scémama et l'intersyndicale précitée, la troisième, enfin, entre le ministre et l'intersyndicale.

Il a jugé que la proposition consistant à fixer un quota de marins de nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne inférieur à 35 % était en

retrait par rapport aux propositions résultant de ces négociations. Il a indiqué que certains armateurs souhaiteraient probablement aller au-delà de cette obligation de 35 %, pour des raisons de sécurité, notamment pour effectuer le transport d'objets dangereux. Il a précisé que lier le quota au dispositif du GIE fiscal n'était donc nullement pertinent. Il a indiqué sa volonté de s'en tenir à l'exigence de 35 %, fixée lors des négociations entre partenaires sociaux. Il a, à cet égard, souligné l'accord existant parmi l'ensemble des syndicats sur ce critère. Enfin, il a cité un extrait d'un courrier adressé aux parlementaires le dix-sept janvier dernier par l'Association française des capitaines de navires (AFCAN), soulignant que le fait que des navires sous pavillon français puissent être commandés par un étranger, fût-il européen, posait problème, dans la mesure où le capitaine était le garant de l'application à bord des lois et règlements français, et où il suivait pour cela des cours de droit tant maritime que social, administratif ou environnemental pour lui permettre d'exercer cette fonction, contrairement aux capitaines étrangers, qui, eux, ne suivaient pas de telles formations.

Intervenant au nom du groupe UMP, M. Aimé Kergueris a souligné l'importance économique de la présente proposition de loi, dans un contexte de croissance des échanges maritimes internationaux. Il a insisté à ce propos sur la nécessaire attractivité du RIF, soulignant que si le RIF n'était pas compétitif, la présente proposition de loi serait inutile car les armateurs lui préféreraient d'autres pavillons plus attractifs. Aussi a-t-il estimé qu'il convenait de trouver un équilibre entre, d'une part, un quota attractif de 25 %, et, d'autre part, un quota de 35 % plus protecteur de l'emploi maritime français. Il s'est donc prononcé pour l'établissement d'un quota de marins communautaires de 35 % pour les navires bénéficiant d'un GIE fiscal et de 25 % pour ceux qui n'en bénéficient pas.

Mme Marylise Lebranchu, au nom du groupe socialiste, a émis des réserves sur l'efficacité économique de la baisse du coût de la main-d'œuvre en raison de la faible part (environ 4 %) que représente le coût de la main-d'œuvre embarquée dans le coût total journalier d'exploitation d'un navire moderne.

Elle a rappelé en outre que la diversité des langues utilisées à bord d'un même navire en compliquait l'organisation, ce qui peut causer certains problèmes de sécurité.

S'agissant du quota de marins européens, elle a estimé que le nombre de 35 % constituait le minimum acceptable. Elle a souligné en outre que ce quota suffisait à peine à offrir suffisamment de débouchés aux élèves-officiers.

Concernant les exonérations de charges patronales, elle a estimé que le système actuel de remboursement de charges était compliqué et difficile à gérer. Elle s'est donc déclarée favorable à un dégrèvement, tout en reconnaissant que le passage du système actuel au dégrèvement priverait les armateurs d'aides fiscales pendant un an ; elle a souhaité que cette question puisse être étudiée en détail pour que la transition puisse être aménagée au mieux.

Enfin, elle a estimé que les entreprises de travail maritime mettaient en danger l'honneur et la vocation des marins. Elle a précisé que les dispositions clarifiant leur responsabilité ne suffisaient pas à rendre le recours à ces entreprises acceptable.

M. Jean-Marc Lefranc est ensuite revenu sur les propos du rapporteur selon lesquels cinquante nouveaux navires pourraient être immatriculés au RIF en trois ans et a demandé des précisions sur la proportion de navires aidés. Il a émis des réserves sur l'opportunité de fixer un quota de marins européens à 25 %, si la plupart des navires enregistrés au RIF doivent bénéficier d'un GIE fiscal qui porterait ce quota à 35 %. Il s'est donc prononcé en faveur d'un taux uniforme, plus simple et plus lisible.

S'adressant à M. René Couanau, il s'est interrogé sur la complexité que présenterait une modulation des aides en fonction du nombre de marins communautaires embarqués.

M. Alfred Trassy-Paillogues a demandé des précisions sur la défiscalisation du revenu des marins, et a jugé raisonnable les propositions du rapporteur concernant les quotas de marins d'origine communautaire.

M. Jacques Le Guen a indiqué que, pour sa part, il souscrivait aux positions défendues par M. René Couanau s'agissant de l'exigence de 35 % de marins en provenance de l'Union européenne par navire, estimant qu'il s'agissait d'un minimum nécessaire. Il a jugé que cette exigence ne pèserait pas outre mesure sur le budget des armateurs.

Répondant aux orateurs s'étant exprimés, M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a tout d'abord remercié M. Aimé Kergueris pour sa position claire et dynamique. S'adressant à M. Daniel Paul, il a indiqué que si le ministre avait pris note de l'exigence, formulée par les syndicats, d'un quota de 35 % de marins en provenance de l'Union européenne, il n'avait pas néanmoins donné son accord sur cette question. Il a en outre indiqué que ces pourcentages n'étaient que des minima et qu'il était par conséquent possible d'aller au-delà. S'adressant à Mme Marylise Lebranchu, il a estimé que le coût salarial représentait deux tiers des charges d'exploitation des navires et non 4 %. Répondant à M. Jean-Marc Lefranc, il a admis que la distinction entre navires aidés et non aidés était importante et a précisé que les cinquante nouveaux navires sous pavillon français évoqués précédemment, que devrait permettre la présente proposition de loi, seraient des navires aidés. S'adressant ensuite à M. Alfred Trassy-Plaillogues, il a indiqué qu'était considéré comme marin au long cours tout marin ayant effectué 183 jours en mer, cette durée incluant les jours de congé. Il a précisé que cette définition devrait être appliquée de façon uniforme sur l'ensemble du territoire par l'administration fiscale.

Puis, répondant à M. Jacques Le Guen, il a répété que sur un pétrolier ou un porte-containers, ayant une fiche d'effectif de seize marins, l'exigence de 25 %

de marins d'origine communautaire équivalait au nombre de quatre marins, auxquels il fallait ajouter un officier. En effet, il a rappelé que le commandant devait être de nationalité française pour des raisons de souveraineté.

Revenant sur les précisions apportées par le rapporteur, Mme Marylise Lebranchu a fait part de son étonnement d'apprendre que les coûts de main-d'œuvre représentaient les deux tiers des coûts d'exploitation d'un navire et émis des doutes sur les chiffres avancés par le rapporteur s'agissant des salaires des marins.

M. René Couanau a apporté les précisions suivantes :

– Pour les navires actuellement sous pavillon Kerguelen, le passage au RIF tel qu'il est proposé permettrait aux armateurs de réduire la proportion de marins communautaires, et notamment français, de 35 à 25 % de l'équipage. En effet, ces navires ont déjà bénéficié des avantages fiscaux attachés au « pavillon bis », qui ne sont valables que pendant huit ans.

– Pour les navires qui passeraient sous pavillon français pour bénéficier des avantages du RIF, les armateurs sachant qu'ils ne peuvent bénéficier des incitations fiscales diverses que pendant huit ans, ne seraient pas incités à offrir aux officiers européens des contrats de travail de long terme, dans la mesure où le quota minimal de marins européens serait appelé à passer de 35 à 25 % sous huit ans. Aussi est-il préférable de fixer un quota uniforme de 35 % de marins communautaires, quota auquel il ne pourrait pas être dérogé.

Enfin, M. Jean-Yves Besselat a apporté les précisions suivantes :

– Les armateurs ont pris l'engagement de stabiliser l'emploi marin pendant deux ans, ce qui pourra faciliter la transition du pavillon Kerguelen au RIF.

– Après l'extinction des avantages fiscaux liés au GIE fiscal, les armateurs ne seront incités à demeurer sous pavillon RIF que s'ils y trouvent un intérêt. Ainsi, la perte des avantages fiscaux pourrait être compensée par la baisse du quota de marins européens de 35 à 25 %. Ce dispositif incitatif tend donc à garantir que les armateurs qui choisiront le RIF pour ses avantages fiscaux conserveraient ce pavillon même après l'extinction de ces avantages.

Puis, mettant aux voix une exception d'irrecevabilité ainsi qu'une question préalable ayant été déposées par le groupe socialiste, le président Patrick Ollier, a constaté qu'elles avaient été *rejetées*.

La Commission est ensuite passée à l'examen des articles de la proposition de loi.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS

A titre préliminaire, votre rapporteur estime qu'il est nécessaire de compléter l'intitulé de ce titre I^{er} afin d'indiquer clairement que l'objectif de promotion du pavillon français est indissociable de celui de développement de l'emploi maritime.

En créant un nouveau registre maritime, le Parlement prévoit en effet d'immatriculer environ une cinquantaine de navires sous pavillon français, lesquels seraient restés sous pavillon de complaisance sans cette avancée législative. A bord de ces navires, la proportion de navigants français et communautaire, dont l'importance reste à définir, représentera autant d'emplois créés dans le secteur maritime.

Dans l'esprit du législateur, seules ces créations d'emploi justifient la création d'un nouveau registre, ce qui mérite d'être explicité dès le début de cette proposition de loi.

La Commission a *adopté* un amendement présenté par le rapporteur, visant à compléter l'intitulé de ce titre de manière à faire référence à l'objectif de développement de l'emploi maritime (**amendement n° 36**).

Section 1

Création du registre international français

Article 1^{er}

Création du registre international français

Cet article a pour objet de prévoir la création d'un registre d'immatriculation maritime, dénommé « *registre international français* » (RIF).

Rappelons qu'un registre d'immatriculation maritime est un outil administratif permettant de répondre à l'obligation, découlant des engagements internationaux de la France, d'identifier les navires désirant arborer son pavillon.

En effet, conformément à l'article 91 de la Convention de *Montego Bay* du 10 décembre 1982, tous les navires doivent bénéficier d'une immatriculation, à l'instar par exemple des aéronefs et des objets lancés dans l'espace extra-

atmosphérique. Cette immatriculation permet de déterminer l'Etat sous la compétence duquel ils sont placés. Du point de vue du droit international, elle est donc l'un des éléments essentiels de la nationalité du navire.

Il revient ensuite à chaque Etat de déterminer les conditions d'immatriculation et d'attribution de cette nationalité, le droit international exigeant pour sa part que le lien entre l'Etat et le navire soit substantiel ⁽¹⁾.

En France, le droit commun de l'immatriculation et de la francisation des navires ⁽²⁾ est fixé par les articles 2 et 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, disposant que la francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent. La possibilité de franciser un navire est liée à des conditions du lieu de construction ou d'imposition, ou encore à la nationalité des propriétaires.

Il existe par ailleurs plusieurs registres auxquels les navires désirant battre pavillon français peuvent être immatriculés, le port du pavillon devant être considéré comme une manifestation visible de la nationalité du navire conférée par l'acte de francisation.

Outre, le registre de droit commun, dit **registre métropolitain**, prévu par la loi du 3 janvier 1967 précitée, comptant actuellement 73 navires, il existe aussi le **registre des terres australes et antarctiques françaises (TAAF)**, encore appelé registre TAAF ou Kerguelen, qui comptait 94 navires au 1^{er} juillet 2003, représentant 90 % du tonnage des navires de commerce naviguant sous pavillon français.

Ce registre avait initialement été créé par le décret n° 87-190 du 20 mars 1987, mais il a été annulé dans son ensemble par un arrêt du Conseil d'Etat du 27 octobre 1995 (*Union maritime CFDT*). La haute juridiction a en effet considéré que ce décret conduisait à modifier les champs d'application respectifs du code du

(1) *L'article 5 de la Convention de Genève sur la Haute mer du 29 avril 1958 dispose en effet :*

« 1.— Chaque Etat fixe les conditions dans lesquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines techniques, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2.— Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ».

(2) *De nature proche sur le plan administratif, les procédures de francisation et d'immatriculation des navires, qui s'appliquent également à la plaisance, recouvrent des finalités différentes. La francisation est une opération régie par le Code des douanes qui attribue la nationalité française à un navire, l'octroi du pavillon étant subordonné par la loi à certaines conditions. La francisation est attribuée à un navire lorsque celui-ci appartient pour moitié à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, et que son utilisation et son exploitation sont dirigées et contrôlées à partir d'un établissement situé sur le territoire français. L'immatriculation confère au navire la possibilité de naviguer, par la délivrance indispensable des titres de navigation et de sécurité. Un même pavillon peut donc comporter plusieurs registres pour lesquels les règles juridiques applicables aux marins ou aux navires sont différentes.*

travail maritime et du code de travail, en rendant le code du travail maritime applicable outre-mer, ce qui ne pouvait être réalisé que par une mesure législative.

Afin de remédier à cette annulation, l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports a permis de donner une base législative à ce registre, auquel peuvent être immatriculés les navires de commerce, de pêche et de plaisance, qui font une touchée au moins une fois par trimestre dans les Terres australes et antarctiques françaises et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence. En outre, d'autres navires définis par voie réglementaire peuvent y être immatriculés, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

Il existe enfin le **registre d'immatriculation des territoires d'outre-mer**, régi par les dispositions du décret n° 60-600 du 22 juin 1960 portant règlement d'administration publique et relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer de la République. Il y a actuellement 7 navires enregistrés en Nouvelle-Calédonie, 28 en Polynésie et 6 à Wallis et Futuna.

Ces deux derniers registres constituent à proprement parler ce que l'on appelle les registres *bis* français, sachant par ailleurs que celui des Terres australes et antarctiques françaises est nettement plus important en nombre de navires immatriculés comme en tonnage total. Leur nom même indique que leur justification tiendrait dans l'existence d'une France ultramarine, mais chacun s'accorde aujourd'hui à reconnaître que les registres *bis* servent à immatriculer l'essentiel des navires français armés au commerce.

Le présent article, en créant un nouveau registre dont le nom est « *registre international français* », est donc moins équivoque que ceux des deux registres *bis* existants, dans la mesure où ils pouvaient faire croire qu'il devait exister un lien entre le navire et la France d'outre-mer, ce qui n'est pas le cas en pratique. Avec une dénomination claire, le Parlement affiche son ambition de rattacher les navires inscrits à ce registre au territoire national, ce dont votre rapporteur se félicite.

Suite aux réactions suscitées par le texte, notamment auprès des syndicats de marins, votre rapporteur a pris acte des craintes que la présente proposition de loi a créées dans le monde du travail maritime, et souhaite donc inscrire clairement dans la proposition de loi que ce nouveau registre ne saurait être conçu, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, que dans un objectif de promotion du pavillon français favorable à l'emploi, à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Cet amendement, qui peut paraître à ce stade comme un amendement de principe, doit être évidemment rapproché des autres avancées sociales que votre rapporteur désire introduire dans le texte.

Il mérite par ailleurs d'être justifié point par point :

– s'agissant de l'harmonisation des politiques communautaires, chacun doit désormais être conscient du fait que ce type de registre a été créé chez la majorité de nos voisins ⁽¹⁾. Continuer à refuser de créer un registre international français ne peut que conduire les armateurs français à immatriculer leurs nouveaux navires à l'étranger. Rappelons en effet que la Belgique a perdu la quasi-totalité de sa flotte de commerce, lorsque le Luxembourg, pays sans façade maritime, a créé un registre international ;

– s'agissant du développement de l'emploi maritime, il paraît évident qu'un navire immatriculé au registre RIF, avec à son bord deux navigants français, crée plus d'emplois dans le domaine maritime que lorsque des navires restent immatriculés aux Bahamas parce que la France ne dispose pas de pavillon attractif. De surcroît, l'exemple de nos voisins européens montre que la proportion de navigants de la nationalité du navire immatriculé à un registre international est généralement bien supérieure à deux, puisqu'elle atteint en moyenne 70 % de l'équipage au Danemark ;

– s'agissant de la sûreté et de la sécurité maritime, votre rapporteur tient à rappeler avec force que les navires immatriculés au RIF seront soumis aux mêmes contrôles que ceux immatriculés aux autres registres français. De ce fait, la sécurité et la sûreté maritime s'en trouveront accrues, y compris au large des côtes françaises.

La Commission a ainsi *adopté* l'**amendement n° 37** présenté par le rapporteur.

Le rapporteur a indiqué que cet amendement permettait d'éviter que l'article 1^{er} soit redondant avec l'intitulé de l'article 1, mais aussi à expliciter les objectifs de la proposition de loi.

Puis, la Commission a *adopté* l'article 1^{er} *ainsi modifié*.

Article 2

Champ d'application du registre international français

Cet article a pour objet de déterminer les navires susceptibles d'être immatriculés au nouveau registre international français, ainsi que les modalités de cette immatriculation. Rappelons en effet que le RIF n'a pas vocation à permettre l'immatriculation de tous les navires désirant battre pavillon français, mais uniquement de ceux qui, participant aux échanges mondiaux par voie de mer, sont soumis à une concurrence internationale forte justifiant des mesures particulières.

(1) Un registre international a été créé en Norvège (1987), au Danemark (1988), aux Pays-Bas (1996), en Espagne (1997), en Italie (1998), et en Allemagne (1999).

Le Parlement affiche ainsi son intention de créer un outil législatif ciblé destiné à soutenir une filière dont votre rapporteur a rappelé combien elle était dans une situation économique difficile.

A cet effet, **le premier alinéa** de cet article prévoit que seuls 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 peuvent être immatriculés au registre international français.

Rappelons qu'un navire s'entend, conformément à la définition de l'article 2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, de « *tout bâtiment de mer quel qu'il soit y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage* ».

S'agissant de la notion de navire « *armé au commerce* », l'acte dit loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, toujours en vigueur, distingue :

« 1° *Les navires qui pratiquent la navigation dite de commerce qui a pour objet le transport des passagers ou des marchandises ;*

2° *Les navires qui assurent les services de pilotage, de remorquage et d'assistance des navires de mer ;*

3° *Les navires qui pratiquent la pêche maritime ;*

4° *Les navires qui pratiquent la navigation de plaisance ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;*

Précisant la loi du 1^{er} avril 1942, l'arrêté du 24 avril 1942 pris pour son application prévoit, dans son article 1^{er}, que « *la navigation de commerce est subdivisée en long cours, cabotage international, cabotage national, navigation côtière, pilotage* ».

Sur la base de cette définition ancienne, c'est l'administration des douanes qui est compétente pour la délivrance d'un acte de francisation prévoyant le type d'armement du navire.

Concrètement, la catégorie des navires armés au commerce comprend ⁽¹⁾ :

– les navires qui transportent des passagers dans un but lucratif ⁽²⁾. On distingue les navires de croisière, les transbordeurs assurant le transport de passagers et de véhicules sur des liaisons maritimes de courte distance, et les navires à grande vitesse ;

– les navires de charge « secs », comprenant les porte-conteneurs, les rouliers ⁽³⁾, les transporteurs de voitures, les cargos destinés au transport de marchandises diverses qui n'entrent pas dans les conteneurs, les transporteurs de colis lourds, les navires frigorifiques, destinés au transport de denrées périssables, les vraquiers, destinés au transport de marchandises en vrac solides (produits sidérurgiques, bois, pulpe et papier par exemple), les minéraliers qui sont des vraquiers spécialisés dans le transport des minerais, et les grumiers spécialisés dans le transport de bois en grumes ;

– les navires citernes. On distingue les pétroliers, navires souvent de grande taille (100 à 500 000 tonnes de port en lourd) important vers les pays industrialisés le pétrole brut ou des produits raffinés, les transporteurs de gaz, les transporteurs de produits chimiques, et les transporteurs de vracs liquides spécialisés dans le transport de jus de fruit, de vin ou d'huiles végétales ;

– les navires spécialisés que sont les câbliers, destinés à opérer la pose et l'entretien des câbles sous-marins, les navires de recherche océanographiques, et les navires ravitailleurs offshore, destinés à ravitailler les plates-formes de forage, les navires de travaux offshore, opérant des travaux de forage ou l'entretien des forages, et enfin les navires extracteurs de matériaux marins.

– les navires de service portuaires et côtiers (les dragues, remorqueurs portuaires, remorqueurs de haute-mer, les baliseurs, les bateaux pilotes, les bateaux de lamanage).

Cette définition exclut donc les navires de guerre, qui bénéficient d'un registre spécifique, ainsi que les navires de pêche, dont la définition est rappelée ci-dessous.

Parmi tous ces navires de commerce, seuls sont visés ceux qui sont armés au long cours ou au cabotage international. La notion de navigation au long cours a été définie par l'article 2 de l'arrêté du 24 avril 1942 précité comme la

(1) Selon la typologie dressée par le ministère de la mer sur son site Internet : www.mer.equipement.gouv.fr.

(2) Ils se différencient donc des navires de plaisance, comprenant les navires qui transportent des passagers à titre non lucratif, même si ces navires disposent d'un équipage salarié (article 5 de la loi du 1^{er} avril 1942)

(3) Les rouliers ont pour caractéristique principale de posséder une porte, généralement placée à l'arrière du navire, permettant l'accès au pont supérieur à de grands garages continus par des rampes et des ascenseurs.

navigation pratiquée au-delà d'une zone englobant la France dans un ensemble assez large ⁽¹⁾.

La notion d'armement au cabotage international a en outre été définie, par l'article 3 de l'arrêté du 24 avril 1942, comme la navigation pratiquée en deçà des limites du long cours définies à l'article 2 de cet arrêté, entre ports français et ports étrangers, ou entre ports étrangers.

Selon les informations fournies à votre rapporteur, la rédaction du premier alinéa de cet article conduit à exclure les navires pratiquant de la navigation fluviale, notamment ceux pratiquant du transport de marchandises ou de passagers entre un port français et un port allemand sur le Rhin.

En outre, la seule définition d'un navire armé à la plaisance provient de l'article 1^{er} du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, selon lequel un navire de plaisance s'entend d'un navire faisant l'objet d'un usage personnel, c'est-à-dire « *utilisé à titre privé par son propriétaire, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit pour une navigation touristique ou sportive* ». L'article 5 de loi du 1^{er} avril 1942 précitée distingue par ailleurs la catégorie des navires de plaisance « *ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié* ».

Seuls sont visés les navires de plaisance de plus de 24 mètres hors tout ⁽²⁾, c'est-à-dire les navires de plaisance les plus importants. En l'état, cette rédaction permettrait de faire immatriculer au RIF les grands yachts privés ; votre rapporteur propose donc de limiter la possibilité d'immatriculer les navires armés à la plaisance professionnelle, c'est-à-dire bénéficiant d'un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié.

Le **second alinéa** prévoit ensuite qu'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. Selon les informations fournies à votre rapporteur, les modalités de francisation et d'immatriculation des navires, qui sont pourtant très proches, contraignent actuellement les armateurs à s'adresser à des services administratifs différents ; le Parlement propose donc de supprimer cette difficulté

(1) Selon l'article 2 de l'arrêté du 24 avril 1942, « est réputée au long cours la navigation pratiquée au-delà de la zone délimitée comme suit :

Au Nord ; le parallèle de 72 ° Nord ;

A l'Ouest : une ligne suivant le méridien de 12 °40' Ouest (Greenwich) depuis le parallèle 72 ° Nord jusqu'à celui de 30 ° Nord ; ce dernier parallèle jusqu'à 27 ° Ouest (Greenwich), le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle de 10 ° Nord.

Au Sud : le parallèle de 10 ° Nord à l'Ouest du méridien de Greenwich, le parallèle de 30 ° Nord à l'Est du méridien de Greenwich ;

A l'Est : le méridien de 46 °20' Est de Greenwich.

(2) La longueur hors tout s'entend, conformément à l'article 1^{er} du décret du 30 août 1984 précité, comme la dimension longitudinale de la coque du navire et de ses appendices.

s'agissant du RIF, en imposant à l'administration l'immatriculation à ce registre par le biais d'un guichet unique.

Les alinéas trois à sept visent à clarifier le champ d'application du nouveau registre, en excluant de son bénéfice :

– les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires. Il s'agit par cette disposition d'exclure des navires, qui ne participent pas à proprement parler au commerce au long cours, de sociétés telles que *Brittany ferries*, la *Société nationale Corse méditerranée* (SNCM), ou *SeaFrance*. Dans un souci d'apaisement social, cette disposition permet en outre d'exclure du champ d'application du RIF l'essentiel des marins français ;

– les navires exploités exclusivement au cabotage national. Cette disposition permet *a contrario* de préciser la portée du premier alinéa, en permettant l'immatriculation au RIF de navires de commerce n'effectuant que partiellement du cabotage international ;

Lors de l'examen en séance publique, le Sénat avait adopté un amendement, avec une position de sagesse du rapporteur et du Gouvernement, visant à n'exclure du bénéfice du RIF que les navires exploités exclusivement au cabotage national « *d'une jauge brute inférieure à 500* », c'est-à-dire les plus petits navires. Défendant cet amendement, le sénateur M. Victor Reux a en effet fait valoir que ces navires peuvent actuellement être immatriculés au registre TAAF.

Le Gouvernement a néanmoins demandé une seconde délibération sur cet article, afin d'en revenir à la rédaction initiale. M. Dominique Bussereau, alors secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a indiqué que cette précision était inutile, dans la mesure où l'article 32 de la proposition de loi prévoit une possibilité d'immatriculation au RIF des navires actuellement immatriculés au TAAF, sur simple demande. Le Sénat a donc adopté, en seconde délibération, l'amendement du Gouvernement rétablissant la rédaction initiale.

– les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage⁽¹⁾, au pilotage et au balisage. Cet alinéa vise principalement à éviter toute équivoque sur le champ d'application du RIF, mais les navires d'assistance portuaire n'appartiennent pas à la catégorie des navires de commerce au long cours ou au cabotage international visés au premier alinéa de cet article ;

– les navires de pêche professionnelle. La notion de navire de pêche a été définie par l'article 1^{er} du décret n° 96-859 du 30 août 1984 précité, comme « *tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer* ».

(1) Rappelons que les navires de lamanage ont pour objet de réaliser l'amarrage des navires à quai.

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur portant rédaction globale de l'article 2, permettant d'en clarifier la rédaction et de préciser que le nouveau registre vise les navires armés à la plaisance professionnelle (**amendement n°38**).

Puis, la Commission a *adopté* cet article *ainsi rédigé*.

Article additionnel après l'article 2

Définition du navigant

La Commission a *adopté* un amendement présenté par le rapporteur visant à définir la notion de navigant, afin de l'intégrer dans le titre I^{er}, alors qu'elle figure actuellement dans le titre II, destiné à être circonscrit aux navigants résidant hors de France (**amendement n° 39**).

Article 3

Dispositions applicables aux navires immatriculés au registre international français

Cet article prévoit que les navires immatriculés au RIF sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritime, 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.

Il n'est pas possible, dans le cadre de l'examen des articles de ce projet de loi, de rappeler toutes les normes applicables dans ces domaines, tant en droit interne qu'international. Cet article revêt néanmoins une portée juridique et politique très importante, dans la mesure où il permet d'afficher clairement que les navires immatriculés au RIF seront soumis aux mêmes règles que ceux immatriculés au registre métropolitain, à l'exception de celles qui sont expressément prévues par le présent projet de loi.

Afin de renforcer cette obligation de conformité des navires immatriculés au RIF aux normes applicables en France, votre rapporteur propose en outre de préciser que les navires immatriculés au RIF sont également soumis aux règles de santé et de sécurité au travail applicables en France.

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur précisant que les navires immatriculés au registre international français sont également soumis aux règles de santé et de sécurité au travail applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France (**amendement n° 40**).

Puis, la Commission a *adopté* cet article *ainsi modifié*.

Section 2

Obligations de l'employeur

Article 4

Conditions de nationalité des navigants

Cet article contient une disposition fondamentale de la proposition de loi, prévoyant que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, doivent être de nationalité française à bord des navires immatriculés au registre international français, compte tenu du fait qu'ils sont garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté.

Votre rapporteur tient immédiatement à préciser, suite aux nombreuses craintes suscitées par cette disposition dans le monde maritime, que cette obligation de nationalité du capitaine et de son suppléant ne signifie pas que les autres marins seront de nationalité étrangère. Il ne s'agit que d'un minimum, et l'exemple des navires immatriculés au registre *bis* danois, à bord desquels la condition de nationalité se limite au capitaine, montre que, dans les faits, la proportion de marins de la nationalité du navire est beaucoup plus importante, atteignant pour le Danemark en moyenne 70 % de l'équipage. La sécurité à bord du navire et la qualité des marins ressortissant de l'Union européenne amènent en effet souvent les armateurs à privilégier la présence de marins de la nationalité du capitaine et du navire.

Lors de la discussion de cet article en séance publique, les sénateurs ont examiné un amendement présenté par MM. Victor Reux et Jacques Oudin, prévoyant initialement que l'officier en chef mécanicien soit également de nationalité française.

Le rapporteur M. Henri de Richemont a émis un avis défavorable à l'adoption de cet amendement ainsi rédigé, dans la mesure où cette extension de la condition de nationalité des marins à bord des navires immatriculés au RIF risquait d'être contraire à une jurisprudence récente de la Cour de justice des communautés européennes, fragilisant ainsi le texte.

En effet, alors que la Cour de justice considère traditionnellement que l'exercice d'une fonction de souveraineté justifie le maintien d'une condition de nationalité,⁽¹⁾ deux arrêts plus récents ont permis de préciser que, dans le domaine

(1) Depuis l'arrêt *Commission contre Belgique du 17 décembre 1980 (C-149/79)*, la Cour de justice estime en effet que la liberté de circulation des travailleurs ne s'applique pas « à un ensemble d'emplois qui comportent une participation, directe ou indirecte, à l'exercice de la puissance publique et aux fonctions qui ont pour objet la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat ou des autres collectivités publiques », en avançant que « de tels emplois supposent en effet, de la part de leurs titulaires, l'existence d'un rapport particulier de solidarité à l'égard de l'Etat ainsi que la réciprocité de droits et de devoirs qui sont le fondement du lien de nationalité ».

du commandement des navires, cette dérogation s'applique uniquement au capitaine et à son suppléant, à condition qu'ils exercent effectivement des prérogatives de puissance publique⁽¹⁾. Élargir cette condition de nationalité à une troisième personne risquerait donc d'être contraire à cette jurisprudence de la Cour de justice.

Afin d'éviter cet écueil, le rapporteur au Sénat a proposé à ses auteurs de rectifier cet amendement, afin de prévoir que le suppléant du capitaine peut être l'officier en chef mécanicien. Par ce biais, réduisant à deux personnes la condition de nationalité française à bord des navires immatriculés au RIF, la disposition est donc conforme à la jurisprudence européenne.

La fin de cet article précise en outre que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté. Ce rappel, qui s'appuie sur les textes en vigueur, joue essentiellement un rôle d'affichage à l'égard de la Cour de justice, qui n'accepte, conformément à l'arrêt du 30 septembre 2003 précité, de condition de nationalité des marins à bord des navires qu'à condition que les personnes visées assument réellement des prérogatives de puissance publique.

Les conditions de nationalité applicables à bord des navires immatriculés au RIF seront donc comparables à celles prévues par la loi à bord des navires immatriculés au registre métropolitain et au registre des TAAF.

L'article 221 du code des douanes, introduit par l'article 24 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996, prévoit en effet qu'« *à bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.* ». Néanmoins, le décret prévu par cet article n'a jamais été édicté.

S'agissant du registre des TAAF, l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports prévoit que : « *L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'État, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.* »

Le décret en Conseil d'Etat prévu par cet article pour fixer la part minimale de marins français embarqués à bord des navires immatriculés au registre des TAAF n'a également jamais été édicté. Néanmoins, rappelons que

(1) CJCE, 30 septembre 2003, aff. C 47/02 et C 405/01.

l'article 26 de la loi du 26 février 1996 précitée avait pour objet de pallier l'annulation du décret 87-190 du 20 mars 1987 par un arrêt du Conseil d'Etat daté du 27 octobre 1995.

Durant la période séparant l'édiction de ce décret et son annulation, l'arrêté du 20 mars 1987 ⁽¹⁾ prévoyait une contrainte d'embauche de 25 % de marins français à bord des navires immatriculés au registre TAAF. Ce taux a ensuite été porté, uniquement pour les vraquiers secs ou liquides, sauf les pétroliers, immatriculés au registre TAAF avant le 1^{er} mars 1990, à 35 % par un arrêté du 10 avril 1990 modifiant l'arrêté du 20 mars 1987 précité ⁽²⁾, en contrepartie de la prise en charge d'une partie des contributions patronales relatives à la maladie et à la retraite des marins français embarqués sur un navire immatriculé au registre TAAF ⁽³⁾.

Ces deux arrêtés ont également été annulés en 1995, en même temps que le décret du 20 mars 1987 précité, mais les armateurs ont continué, dans l'ensemble, à appliquer ce quota d'embauche de 25 % et de 35 %.

Compte tenu du fait que, conformément à l'article 32 de la présente proposition de loi, les navires actuellement immatriculés au registre TAAF sont appelés à être immatriculés au futur RIF, les syndicats de marins ont rapidement fait connaître leur souhait de voir la pratique du quota d'embauche de marins français reprise dans le cadre du RIF.

Votre rapporteur estime effectivement que ce quota est favorable à l'emploi de marins français, à la sécurité à bord des navires, dans la mesure où la communication entre le capitaine et son suppléant français et l'équipage s'en trouve facilitée, et, par extension, aux filières de formation maritime française.

Dans l'esprit de la pratique en vigueur à bord des navires immatriculés au TAAF, votre rapporteur proposera donc un amendement fixant un quota d'embauche de 25 % pour tous les navires immatriculés au RIF, en l'élargissant néanmoins aux marins communautaires, afin que la présente proposition de loi soit en conformité avec les derniers arrêts de la Cour de justice des communautés européennes. Concrètement, un navire ayant un effectif de 16 marins, ce qui est une moyenne pour les navires de commerce, il y aura quatre marins communautaires, dont deux français (le capitaine et son suppléant), et un élève officier embarqué de nationalité française.

En outre, une contrainte d'embauche de 35 % de marins communautaires sera prévue pour les navires bénéficiant du dispositif d'aide fiscale à

(1) Arrêté du 20 mars 1987 pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises, J.O. du 24 mars 1987.

(2) Arrêté du 10 avril 1990 modifiant l'arrêté du 20 mars 1987 pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises, J.O. du 12 avril 1990.

(3) Cette prise en charge résulte des décrets n° 90-327 et 90-328 du 10 avril 1990, J.O. du 12 avril 1990.

l'investissement prévu par les articles 39 C et 39 CA du code général des impôts, couramment désigné sous le terme de « *GIE fiscal* ». Dans l'esprit du dispositif pratiqué à bord des navires immatriculés au registre TAAF, il est en effet apparu normal à votre rapporteur que des navires très aidés fiscalement puissent supporter une contrainte d'embauche de marins communautaires plus importante. Concrètement, cela signifie qu'à bord d'un navire aidé, il y aura 6 marins communautaires, dont deux français (le capitaine et son suppléant), plus un élève officier de nationalité française.

Rappelons que ce dispositif du *GIE fiscal* a été mis en place en 1998 pour permettre aux investisseurs et à l'exploitant du navire de bénéficier d'un avantage fiscal, variable selon le type d'opération, se situant en moyenne entre 20 et 25 % du montant investi. Il permet notamment de bénéficier d'un amortissement exceptionnel ainsi que de l'absence d'imposition sur les plus-values de cession.

S'agissant de la définition de l'équipage retenue pour l'application de cette contrainte d'embauche, plusieurs possibilités étaient envisageables :

– soit retenir l'effectif nécessaire à un bon fonctionnement du navire (définition restreinte). Cette notion, découlant de celle utilisée dans les conventions internationales de « *safe manning* », constitue néanmoins un minimum destiné à assurer la sécurité la plus élémentaire du navire, sans lien concret avec l'effectif effectivement embarqué ;

– soit retenir la fiche d'effectif (définition intermédiaire), représentant, dans le cadre de la décision d'effectif instruite par l'administration des affaires maritimes, l'effectif qui devra être embarqué pour être en conformité avec les exigences de la réglementation française ;

– soit retenir l'effectif d'exploitation réellement présent à bord (définition large), dont l'inconvénient est de fluctuer en fonction des décisions managériales de l'armateur.

Afin de simplifier la mise en œuvre de cette disposition par l'administration, et soucieux d'adopter une définition intermédiaire et équilibrée de l'équipage de référence, votre rapporteur préférera se référer à la fiche d'effectif, qui constitue un acte administratif de référence.

En outre, les taux de 25 % et de 35 % seront applicables non pas par armement, comme cela avait été demandé par certains armateurs, mais par navire, afin que cette disposition puisse trouver une portée pratique maximale.

La Commission a examiné un amendement de M. Jean Gaubert prévoyant que 35 % au moins de l'équipage embarqué à bord des navires immatriculés au registre international français, dont le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et qu'un accord collectif de branche fixe les modalités d'application de cette disposition.

Compte tenu des arguments avancés durant son intervention liminaire, le rapporteur a émis un avis défavorable à l'adoption de cet amendement que la Commission a *rejeté*.

La Commission a ensuite examiné en discussion commune :

– un amendement du rapporteur prévoyant que l'équipage d'un navire immatriculé au nouveau registre, calculé sur la fiche d'effectif du navire, doit comporter une proportion minimale de 25 % de navigants ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, y compris le capitaine et son suppléant, et prévoyant que cette proportion peut être portée à 35 % pour les navires qui ont bénéficié, lors de leur acquisition, d'un dispositif d'aide fiscale ;

– un amendement de M. René Couanau, prévoyant que les membres de l'équipage d'un navire immatriculé au registre international français doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % de l'effectif embarqué, et qu'un accord collectif entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise, ou, à défaut, les délégués de bord, peut fixer une proportion supérieure à 35 %.

M. René Couanau a indiqué qu'il lui paraissait possible d'aboutir à un consensus sur une proportion minimale de navigants communautaires de 35 %, sans la subordonner au bénéfice d'un dispositif d'aide fiscale. Il a en outre précisé que, dans son amendement, cette proportion devait être calculée à partir de l'effectif embarqué et non de la fiche d'effectif.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a estimé que le bénéfice d'aide fiscale justifiait une proportion minimale de navigants communautaires plus importante.

En outre, il a indiqué que ces proportions constituaient un minimum que les armateurs seraient amenés à dépasser, mais qu'il était nécessaire, dans le dispositif législatif, de garder au nouveau registre toute sa compétitivité.

Enfin, il a précisé que la fiche d'effectif était la référence de l'administration permettant de déterminer la conformité d'un navire battant pavillon français à notre réglementation en matière d'effectifs. Il a indiqué que le personnel prévu dans la fiche d'effectif était généralement inférieur de trois ou quatre personnes à l'effectif réellement embarqué, mais que cette différence pouvait atteindre sept à huit personnes dans le cadre d'un navire câblé où les spécialistes embarqués sont nombreux.

De ce fait, il a expliqué que la fiche d'effectif constituait un document approprié pour déterminer au plus près le personnel navigant embarqué, plus restrictif que l'effectif réellement embarqué mais plus large que l'effectif permettant d'assurer la sécurité du navire découlant de la notion de « *safe manning* ».

M. René Couanau a regretté que l'amendement du rapporteur, en imposant une proportion minimale réduite de marins communautaires calculée à partir de la fiche d'effectif, soit très en retrait du régime applicable à bord des navires immatriculés au registre *Kerguelen*, où la proportion minimale de 35 % de marins français est déterminée à partir de l'effectif embarqué.

Estimant que ces propositions étaient trop timides, il a jugé que les estimations du rapporteur en matière de création d'emplois maritimes risquaient de ne pas être vérifiées.

Le rapporteur a estimé que son amendement était équilibré, et que toute proposition allant au-delà risquerait de réduire l'attrait du registre international français. Il a en outre rappelé qu'il était souvent de l'intérêt de l'armateur d'avoir une proportion de marins français plus importante que celle prévue par la loi.

Puis, la Commission a *adopté* l'**amendement n° 41** du rapporteur, rendant sans objet l'amendement présenté par M. René Couanau.

Elle a ensuite *adopté* l'article 4 *ainsi modifié*.

Article 5

Obligation de formation incombant aux armateurs ou aux entreprises de travail maritime

Cet article prévoit que chaque armateur et chaque entreprise de travail maritime implantée sur le territoire national doit assurer une formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs affectés aux fonctions visées à l'article 4, c'est-à-dire aux fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance.

La notion d'entreprise de travail maritime, aussi appelée en anglais société de *manning*, faisant l'objet de la section 4 du présent titre, se définit comme 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 ⁽¹⁾. Rappelons qu'il n'existe pas, aujourd'hui, d'entreprises de travail maritime sur le territoire français. Notre pays considère en effet traditionnellement qu'il est nécessaire de privilégier une relation de travail directe entre l'armateur et le navigant réputée plus protectrice pour ce dernier.

S'agissant de la définition d'armateur, l'article 2 du code du travail maritime le définit comme : « *tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé* ». La convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail, transposée en droit interne par la loi

(1) *La notion de navigant étant, pour sa part, définie par l'article 10 de la présente proposition de loi comme « toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation ».*

n° 2004-146 du 16 février 2004⁽¹⁾ est plus explicite en définissant l'armateur comme « *le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes* ».

Cet article de la proposition de loi a donc pour objet d'assurer, à bord des navires immatriculés au RIF, la même formation embarquée que celle pratiquée à bord des autres navires battant pavillon français. Selon les informations fournies à votre rapporteur, la formation des capitaines et des officiers de la marine marchande comporte en effet actuellement une période d'apprentissage pratique dispensé à bord des navires armés au commerce. Il apparaît en effet fondamental que la création d'un nouveau registre d'immatriculation maritime français permette à la fois de consolider l'emploi dans le secteur maritime, mais aussi de développer les possibilités de formation pratique pour les élèves des écoles de la marine marchande.

Néanmoins, suite à la médiation menée entre les armateurs et les syndicats de marins par M. Bernard Scemama après l'examen de cette proposition de loi en première lecture au Sénat, il a été décidé de supprimer toute possibilité de créer des entreprises de travail maritime en France. Par cohérence avec cette décision, prise dans la plus grande concertation, votre rapporteur propose donc de supprimer la référence aux entreprises de travail maritime dans cet article.

C'est pourquoi la Commission a *adopté* l'**amendement n° 42** du rapporteur, visant à supprimer la référence aux entreprises de travail maritime et à renvoyer à la négociation collective le soin de déterminer les modalités d'embarquement et de formation des élèves officiers.

Puis, la Commission a *adopté* un amendement présenté par M. René Couanau, prévoyant qu'une convention ou un accord de branche étendu détermine, à bord des navires immatriculés au registre international français, la programmation des embarquements des élèves officiers en formation, et les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation, et renvoyant, à défaut, à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer ces modalités (**amendement n°19**).

Puis, la Commission a *adopté* cet article *ainsi modifié*.

(1) Loi n° 2004-146 du 16 février 2004 autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 164 concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, n° 166 concernant le rapatriement des marins, n° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer, n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, n° 185 concernant les pièces d'identité des gens de mer, et du protocole relatif à la convention, n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands.

Section 3

Dispositions fiscales applicables aux navigants

Article 6

Exonération d'impôt sur le revenu pour les navigants

Cet article a pour objet d'exonérer d'impôt sur le revenu les rémunérations se rapportant à la navigation à bord de navires immatriculés au registre international français.

Actuellement, l'article 81 A du code général des impôts prévoit une exonération d'impôt sur le revenu des traitements et salaires perçus en rémunération de leur activité à l'étranger par des personnes de nationalité française autres que les travailleurs frontaliers, qui ont leur domicile fiscal en France et qui, envoyées à l'étranger par un employeur établi en France, justifient d'une activité à l'étranger d'une durée supérieure à 183 jours au cours d'une période de 12 mois consécutifs.

Cette exonération ne s'applique, en l'état actuel du droit, qu'aux rémunérations se rapportant aux activités menées à l'étranger liées :

– à des chantiers de construction ou de montage, d'installation d'ensembles industriels, de leur mise en route et de leur exploitation, de la prospection et de l'ingénierie y afférentes ;

– à la prospection, la recherche ou l'extraction de ressources naturelles.

Ces dispositions visent actuellement essentiellement les professions intervenant sur les chantiers de construction et les plates-formes « *off-shore* ».

Le présent article prévoit de compléter cette liste d'activités, en y ajoutant la navigation à bord des navires immatriculés au RIF.

Cette disposition a pour objet d'apporter une solution à un autre problème que connaît notre marine marchande, à savoir la difficulté à recruter du personnel navigant qualifié, compte tenu du fait que leur régime fiscal est moins intéressant que ceux en vigueur à l'étranger. De manière complémentaire aux mesures de la présente proposition de loi visant à restaurer la compétitivité de notre pavillon à l'égard des armateurs, cette disposition a donc pour objet de restaurer sa compétitivité à l'égard des personnels navigants.

L'exemple danois montre que cette mesure permet d'augmenter significativement la part des navigants nationaux à bord des navires immatriculés au registre *bis*, dans la mesure où ceux-ci retrouvent un attrait certain pour leur pavillon.

La Commission a examiné l'amendement n° 20 présenté par M. René Couanau.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, a émis un avis défavorable à l'adoption de cet amendement, jugeant qu'il ne correspondait pas à l'objet de la présente proposition de loi. En effet, il a souligné que cet amendement tendait à étendre le bénéfice de certaines exonérations fiscales à tous les navigants employés sous pavillon français, alors que le RIF ne concerne que les navires de commerce. Aussi l'extension de l'exonération de l'article 6 constituerait-elle une charge importante pour l'État sans que son opportunité soit établie.

M. René Couanau ayant précisé que son amendement était motivé par un souci de justice et d'égalité de traitement entre tous les marins, le rapporteur lui a répondu que les marins embarqués sur des navires au long cours subissaient des conditions de travail particulièrement pénibles, car ils doivent quitter leur foyer durant 180 jours d'affilée en moyenne. M. Daniel Paul a alors estimé que ce dispositif incitait les navires battant pavillon français à basculer vers le RIF. Conformément à l'avis de son rapporteur, la Commission a ensuite *rejeté* l'amendement n° 20.

Elle a *adopté* l'article 6 *sans modification*.

Section 4

Entreprises de travail maritime

Article 7

Définition des entreprises de travail maritime

Cet article a pour objet de définir les entreprises de travail maritime, ou société de *manning*, comme 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.

Cette rédaction est similaire à celle de l'article L. 124-1 du code de travail, relatif aux entreprises de travail temporaire, prévoyant que : « *Est au sens du présent chapitre un entrepreneur de travail temporaire, toute personne physique ou morale dont l'activité exclusive est de mettre à la disposition provisoire d'utilisateurs, des salariés qu'en fonction d'une qualification convenue elle embauche et rémunère à cet effet* ».

A contrario, la rédaction du présent article met en évidence le fait que les entreprises de travail maritime peuvent éventuellement exercer d'autres activités que la mise à disposition de personnel navigant ; selon les informations fournies à votre rapporteur, les entreprises de travail temporaire seraient, par exemple,

particulièrement intéressées par une extension de leur activité dans le domaine maritime.

Surtout, contrairement à l'entreprise de travail temporaire, il n'est pas spécifié que l'entreprise de travail maritime doive mettre à disposition des navigants de manière temporaire ; en effet, alors que cette disposition a, dans le code du travail, pour objet de prévoir que le travail temporaire n'ait pas pour objet de pourvoir à un emploi durable, le présent article entend au contraire implicitement prévoir que les entreprises de travail maritime ont pour objet de recruter des personnels navigants de manière durable afin de les mettre successivement à la disposition des armateurs qui en ont besoin. Ainsi, un navigant qui aurait été recruté par plusieurs armateurs par plusieurs contrats à durée déterminée de six mois pourra être recruté par l'entreprise de travail maritime pour une durée supérieure.

Initialement, cet article présentait l'intérêt de définir les entreprises de travail maritime, dans le cadre d'une implantation de cette activité sur le sol français. Comme il a déjà été indiqué, la concertation entre les armateurs et les syndicats de marins a permis d'aboutir à un consensus sur l'opportunité, en l'état actuel, de supprimer la possibilité de créer en France de telles sociétés.

Il reste néanmoins nécessaire de conserver cet article afin de pouvoir identifier les entreprises de travail maritime installées à l'étranger, et susceptibles, dans le cadre d'un contentieux, d'avoir à défendre leurs intérêts devant une juridiction française. Précisons par ailleurs qu'un navigant français reste libre d'être recruté par une entreprise de travail maritime étrangère ; dans ce cas, le navigant restera alors soumis au code du travail maritime français.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Jean Gaubert, tendant à supprimer l'article 7 au motif que la reconnaissance par la loi des entreprises de travail maritime serait incompatible avec une bonne application du droit social maritime.

Puis la Commission a *adopté* un amendement rédactionnel de son rapporteur (**amendement n° 43**) et l'article 7 *ainsi modifié*.

Article 8

Agrément des entreprises de travail maritime

Cet article prévoit en premier lieu que le contrat de mise à disposition, signé entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime, ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie.

Dans la rédaction actuelle de la présente proposition de loi, cette disposition a donc une double portée juridique : en premier lieu, toute entreprise désirant fournir des prestations de mise à disposition de travailleurs maritimes sur le territoire français doit bénéficier d'un agrément de l'autorité administrative. Par ailleurs, tout armateur d'un navire immatriculé au RIF désirant avoir recours aux services d'une entreprise de travail maritime implantée à l'étranger doit vérifier que celle-ci bénéficie d'un agrément dans son pays.

Compte tenu de l'intention de votre rapporteur de supprimer, conformément aux conclusions de la médiation menée par M. Bernard Scemama entre les armateurs et les syndicats de marins français, toute possibilité de créer ou d'implanter une entreprise de travail maritime en France, cette disposition aura donc pour intérêt de contraindre les armateurs d'un navire immatriculé au RIF à vérifier que l'entreprise de travail maritime dont ils veulent utiliser les services bénéficie d'un agrément de l'Etat dans lequel elle est implantée. Cette disposition contribuera donc à accroître le contrôle exercé sur les entreprises de travail maritime tant par les Etats que par les armateurs, ce dont votre rapporteur se félicite.

La seconde phrase de cet article prévoit que l'entreprise de travail maritime doit s'engager à respecter les dispositions de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le recrutement et le placement des gens de mer.

Cette phrase pose certains problèmes juridiques nécessitant sa réécriture : en effet, la convention n° 179 de l'OIT ne saurait s'imposer à des entreprises de travail maritime dont le siège est situé dans un pays qui n'a pas signé ou ratifié cette convention. Rappelons en effet que cette convention est entrée en vigueur, mais n'a été ratifiée que par 9 Etats ⁽¹⁾.

(1) *Les Etats ayant ratifié la convention sont : les Philippines (1998), la Norvège, la Finlande et l'Irlande (1999), le Maroc (2000), la Fédération de Russie (2001), la Bulgarie (2003), le Nigeria et la France (2004).*

RAPPEL DES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION N° 179 DE L'OIT

Article 1 : Définitions.

Article 2 : Rappel de la compétence des Etats dans le domaine du recrutement et du placement de gens de mer. Obligation d'agrèer les services de recrutement et de placement privés, selon un système mis en place en coordination avec les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer.

Article 3 : Rappel des droits fondamentaux, y compris syndicaux, des gens de mer

Article 4 : Les Etats parties à la Convention doivent :

- s'assurer que les frais de placement ne sont pas à la charge de ceux-ci
- préciser les conditions de l'activité des services de recrutement et de placement des gens de mer ;
- spécifier les conditions dans lesquelles les renseignements personnels sur les gens de mer doivent être traités ;
- fixer les conditions dans lesquelles l'agrément d'un tel service peut être retiré ;
- faire en sorte que l'activité de ces services soit supervisée par une autorité compétente, applique la législation nationale
- faire en sorte que les services de recrutement et de placement prennent les mesures propres à éviter l'abandon des marins dans les ports étrangers ;
- veille à ce qu'un système de protection, sous forme d'une assurance, soit établi pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait de la défaillance du service de recrutement.

Article 5 : Les services de recrutement et de placement doivent :

- tenir un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire ;
- vérifier que tous les gens de mer recrutés ou placés par eux possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'exercice de leur emploi ;
- vérifier que les contrats de travail et les contrats d'engagement sont conformes à la législation et aux conventions collectives applicables ;
- vérifier que les gens de mer sont informés de leurs droits et obligations ;
- vérifier que les gens de mer peuvent examiner leur contrat de travail et leur contrat d'engagement.

Article 6 : Toute plainte à l'encontre d'une société de recrutement et de placement :

- doit pouvoir faire l'objet d'une enquête ;
- doit faire l'objet d'un examen et d'une réponse par cette société ;
- doit être transmises par ces sociétés à l'autorité compétente si elles concernent les conditions de travail ;
- doit pouvoir être portée à la connaissance de l'autorité compétente directement par les gens de mer ;

Articles 7 à 15 : Dispositions diverses concernant la ratification et l'entrée en vigueur de la convention.

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* un amendement présenté par M. Jean Gaubert, tendant à supprimer l'article 8 au motif que la reconnaissance par la loi des entreprises de travail maritime serait incompatible avec une bonne application du droit social maritime.

La Commission a ensuite *adopté* un amendement du rapporteur tendant à prévoir les conditions dans lesquelles un contrat de mise à disposition pourra être conclu, lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat n'ayant pas ratifié la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail (**amendement n° 44**).

Puis elle a *adopté* l'article 8 *ainsi modifié*.

Article 9

Conditions d'agrément des entreprises de travail maritime en France

Cet article prévoit que 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. Il prévoit en outre que ces entreprises de travail maritime justifient d'une garantie financière suffisante pour couvrir les salaires, les frais de rapatriement, les contributions sociales et les assurances qu'elles sont tenues de souscrire.

Compte tenu du fait que la médiation menée par M. Bernard Scemama entre les armateurs français et les syndicats de marins a abouti à un consensus sur la nécessité d'empêcher toute création ou implantation d'entreprises de travail maritime sur le sol français, votre rapporteur propose de supprimer cet article.

La Commission a donc *adopté* un amendement du rapporteur de suppression de l'article (**amendement n° 45**) rendant *sans objet* un amendement identique présenté par M. Jean Gaubert.

TITRE II

DU STATUT DES NAVIGANTS

Votre rapporteur estime nécessaire de préciser, dans l'intitulé de ce titre II, que ses dispositions n'ont vocation à s'appliquer qu'aux navigants résidant hors de France.

Les navigants résidant en France, quelle que soit leur nationalité, doivent en effet rester soumis aux dispositions prévues par la loi française, notamment dans le domaine de la protection sociale. S'agissant en outre des navigants français résidant hors de France, ils seront soumis aux dispositions du présent titre ; conformément à l'article 11 de la présente proposition de loi, leur contrat de travail et leur régime de protection sociale seront soumis à la loi choisie par les parties, qui pourra évidemment être la loi française.

Suite à l'examen de la présente proposition de loi au Sénat, certains syndicats ont demandé que les navigants français résidant hors de France soient obligatoirement soumis à la loi française à bord des navires immatriculés au RIF ; votre rapporteur estime néanmoins préférable de respecter la liberté contractuelle des parties prévue par l'article 11. Cet argument est, par extension, valable pour les navigants communautaires embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF.

Avant l'article 10

La Commission a *rejeté* les amendements n° 1 et 21 identiques, présentés respectivement par M. René Couanau et M. François Liberti, tendant à modifier le titre II de la proposition de loi.

La Commission a *adopté* un amendement de son rapporteur, M. Jean-Yves Besselat, tendant à compléter l'intitulé du titre II par les mots « *résidant hors de France* » (**amendement n° 46**).

Puis, suivant l'avis de son rapporteur, la Commission a *rejeté* l'amendement n° 2 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles saisie pour avis, ainsi qu'un amendement identique n° 22 de M. Daniel Paul, tendant à insérer, avant la section I du Titre II, une section I A comportant des dispositions relatives à l'emploi et à la formation des navigants. M. René Couanau ayant précisé que son amendement avait été adopté à l'unanimité par la Commission des affaires culturelles.

Puis la Commission a *adopté* l'intitulé du titre II *ainsi modifié*.

Section 1

Dispositions relatives au droit du travail

Avant l'article 10

La Commission a *rejeté* l'amendement n° 4 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la Commission des affaires culturelles saisie pour avis, visant à lier l'octroi des avantages fiscaux du groupement d'intérêt économique prévus à l'article 238 *bis* HN du code général des impôts à la présence sur les navires battant pavillon français d'une proportion minimale de 35 % de navigants européens.

M. René Couanau a, à l'occasion de ce rejet, déploré le peu de marges de manœuvres dont disposait le Parlement français entre, d'une part, les armateurs, et, d'autre part, les instances communautaires.

La Commission a également *rejeté* l'amendement n° 17 de M. René Couanau, identique à l'amendement n° 4 du même auteur, mais déposé cette fois à titre personnel.

Suivant l'avis de son rapporteur, la Commission a également *rejeté* un amendement de M. Jean Gaubert, visant à lier l'obtention des avantages fiscaux du GIE prévus à l'article 238 *bis* HN du code général des impôts à l'application à l'ensemble des membres de l'équipage, sur les navires battant pavillon français de la législation sociale française.

Puis, la Commission a *rejeté* l'amendement n° 5 présenté par M. René Couanau, rapporteur au nom de la Commission des affaires culturelles saisie pour avis, ainsi que l'amendement n° 18 rectifié du même auteur, identique à l'amendement n° 5, mais déposé à titre personnel, indexant l'importance des avantages fiscaux du groupement d'intérêt économique prévus à l'article 238 *bis* HN du code général des impôts sur la proportion de navigants européens présents sur les navires battant pavillon français.

Ensuite la Commission a *rejeté* l'amendement n° 3 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles saisie pour avis, rendant obligatoire la présence sur les navires immatriculés au RIF d'une proportion minimale de 35 % de navigants européens dans l'effectif embarqué.

Article additionnel avant l'article 10

Exonérations de charges patronales au profit des employeurs de navigants affiliés à l'ENIM servant sur les bateaux battant pavillon français

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 7** de M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles saisie pour avis, instituant au profit des employeurs de navigants affiliés à l'ENIM servant sur les bateaux battant pavillon français des exonérations totales de charges patronales. Tandis que le rapporteur s'était dit défavorable à cet amendement, M. Aimé Kergueris a en revanche apporté son soutien à M. René Couanau.

Avant l'article 10

L'amendement n° 6 de M. René Couanau est *devenu sans objet* du fait de l'adoption de l'amendement n° 19.

La Commission a ensuite examiné l'amendement n° 8 présenté par M. René Couanau.

M. René Couanau a précisé que cet amendement tend à inscrire dans la loi les termes d'un accord intervenu entre les armateurs et l'intersyndicale concernée.

Le rapporteur a émis un avis défavorable à cet amendement, remarquant qu'il reviendrait à soumettre tous les marins européens au droit français. Il a rappelé que plusieurs conventions internationales stipulent qu'il revient aux parties de choisir la loi qui s'applique au contrat de travail : il a donc estimé qu'il est impossible de leur imposer la loi française.

En réponse au rapporteur, M. René Couanau a estimé utile de préciser que la loi française s'applique au contrat de travail qui lie un armateur adhérent au RIF et son employé français ; il a proposé de sous-amender son amendement en ce sens. Le rapporteur ayant estimé que la loi française s'applique automatiquement dès lors que l'employé est français, Mme Marylise Lebranchu a précisé qu'il existait une exception à ce principe. En effet, elle a indiqué qu'un marin français, employé sur un navire battant pavillon français, pouvait voir son contrat de travail soumis à une loi étrangère s'il est employé par une entreprise de travail maritime dont le siège est hors de France. Elle s'est donc déclarée favorable aux dispositions proposées par M. René Couanau. Toutefois, conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *rejeté* l'amendement n° 8.

Article additionnel avant l'article 10

Sécurisation des dispositions contractuelles ou conventionnelles lors de l'immatriculation d'un navire au RIF

La Commission a ensuite examiné l'amendement n° 9 présenté par M. René Couanau, tendant à ce que les dispositions conventionnelles ou contractuelles conclues avant l'immatriculation d'un navire au RIF restent applicables après cette immatriculation.

Le rapporteur a émis un avis défavorable à cet amendement, estimant, d'une part, qu'il était déjà satisfait par un accord intervenu entre les armateurs et l'intersyndicale des marins et indiquant, d'autre part, que le changement d'immatriculation n'est pas un motif suffisant, en droit, pour rendre caduques les contrats conclus avant l'immatriculation.

M. René Couanau a alors remarqué que l'accord mentionné était simplement verbal et qu'il ne présentait donc pas des garanties de sécurité juridique suffisantes.

Mme Marylise Lebranchu a aussi fait valoir que l'accord mentionné ne pouvait pas être, en droit, opposable aux tiers : elle s'est donc déclarée favorable à l'adoption de l'amendement. Contrairement à l'avis de son rapporteur, la Commission a *adopté l'amendement n° 9*.

Article 10

Définition du navigant

Cet article a pour objet de définir la notion de navigant à bord d'un navire immatriculé au RIF, et donc les personnes soumises aux dispositions du titre II relatives au droit du travail, au droit syndical et à la protection sociale.

Le premier alinéa de cet article définit la notion de navigant retenue pour l'application de la présente proposition de loi, comme « *toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation* ».

Cette définition est donc différente de celle de marin retenue pour l'application du code du travail maritime, désignant toutes les personnes s'engageant à servir à bord d'un navire, qu'ils soient ou non affectés à la marche du navire ⁽¹⁾. Ne seront donc pas considérés comme navigants, par exemple, les personnes affectées aux loisirs à bord des navires de croisière.

Le second alinéa de cet article exclut par ailleurs 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

(1) L'article 3 du code du travail maritime dispose que : « Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire ».

mer et dans les ports. Cet alinéa signifie que les personnes exclues du champ d'application du présent titre sont soumises au code du travail maritime de droit commun si elles résident en France, ou au droit applicable dans le pays où elles résident dans les autres cas, et bénéficient des dispositions de la convention n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 166 concernant le rapatriement des marins.

Compte tenu du fait que cette définition est applicable à tous les navigants embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF, alors qu'il est proposé de limiter le champ d'application du titre II aux seuls navigants résidant hors de France, votre rapporteur proposera un amendement visant à supprimer les deux premiers alinéas de cet article en les transférant après l'article 2 (amendement n°).

Le troisième alinéa de cet article prévoit que 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. Selon la terminologie utilisée dans le code du travail maritime et dans la présente proposition de loi, le navigant est donc lié par un contrat de travail, dénommé « *contrat d'engagement* », soit directement avec l'armateur, soit avec l'entreprise de travail maritime. Dans ce dernier cas, l'entreprise de travail maritime est par ailleurs liée avec l'armateur par un contrat commercial dénommé « *contrat de mise à disposition* ». Il existe alors une relation triangulaire entre le navigant, l'armateur et l'entreprise de travail maritime comparable à celle existant dans le cadre du travail temporaire.

Le dernier alinéa prévoit enfin que les personnes employées à bord des navires immatriculés au RIF 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. Cette disposition s'impose à la fois à l'armateur désirant immatriculer son navire au RIF, mais aussi à l'entreprise de travail maritime.

Cet alinéa instaure, à bord des navires immatriculés au RIF, un régime plus protecteur que celui prévu par le code du travail maritime, ce dont votre rapporteur se félicite. En effet, l'article 115 du code du travail maritime prévoit que les jeunes âgés de moins de seize ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire. L'article 111 du même code prévoit par ailleurs que les jeunes gens âgés de moins de seize ans ne peuvent être admis ou employés sur un navire que durant les deux dernières années de leur scolarité ou d'un enseignement alterné.

La Commission a *adopté* un amendement de coordination présenté par le rapporteur (**amendement n° 47**), puis l'article 10 *ainsi modifié*.

Article 11

Régime juridique applicable aux contrats d'engagement et à la protection sociale des navigants

Cet article a pour objet de déterminer les dispositions législatives régissant l'application des contrats d'engagement, liant l'armateur d'un navire immatriculé au RIF ou l'entreprise de travail maritime mettant à disposition du personnel sur un tel navire, et le navigant résidant hors de France ainsi que son régime de protection sociale. Rappelons que les navigants résidant en France restent pleinement soumis à la loi française, que ce soit pour l'application de leur contrat de travail ou leur régime de protection sociale.

Cet article pose le principe selon lequel les contrats d'engagements et le régime de protection sociale du navigant sont soumis à la loi choisie par les parties, conformément à l'article 6 de la convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles. Cette disposition permettra, dans un souci légitime de simplicité juridique, de soumettre le contrat d'engagement et le régime de la protection sociale de navigant à la loi en vigueur dans son pays de résidence.

Cet article prévoit néanmoins que la loi choisie par les parties s'applique sous réserve des dispositions de la présente proposition loi et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions collectives applicables aux non-résidents, dans le respect des engagements internationaux de la France.

Ainsi, les dispositions relatives au droit du travail, au droit syndical et à la protection sociale prévues par la présente proposition de loi dans son titre II sont destinées à constituer un ensemble de garanties juridiques et sociales minimales applicables aux navigants embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF et résidant hors de France. Elles ne sauraient faire obstacle à l'application des dispositions plus favorables élaborées par la négociation collective.

Cet article présente donc une portée politique importante, en rappelant avec force le principe de l'application de la loi du pavillon, tout en ménageant la liberté contractuelle du personnel navigant et de l'armateur. Par ce biais, la France pourra imposer des standards sociaux minimaux à bord de ses navires, alors que les Etats sont souvent accusés d'impuissance dans ce domaine. Précisons que ce socle minimal, dans la rédaction actuelle de la proposition de loi, est susceptible de s'appliquer par exemple devant un juge philippin à un contrat d'engagement liant un armateur français et un navigateur philippin. Il s'agit donc d'un cas inédit d'extraterritorialité de la loi française.

Cette disposition doit en effet être lue au regard de l'article 29 de la présente proposition de loi, prévoyant qu'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, sachant par ailleurs que l'employeur peut être

attrait 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.

La Commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 48**), puis l'article 11 *ainsi modifié*.

Article 12

Conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de vie et de rémunération applicables à bord des navires

Cet article a pour objet de prévoir les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie applicables à bord des navires immatriculés au RIF, par référence aux normes de travail fixées par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Le premier alinéa de cet article prévoit que ces conditions ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'OIT ratifiées par la France. Cet alinéa constitue donc une garantie juridique et sociale très favorable aux navigants embarqués à bord d'un navire immatriculés au RIF, en particulier pour les navigants ne résidant pas en France.

Rappelons qu'il existe actuellement une quarantaine de conventions de l'OIT relatives aux gens de mer ⁽¹⁾. Parmi celles qui ont été ratifiées par la France, votre rapporteur voudrait rappeler celles qui contiennent des dispositions importantes pour les futurs navigants embarqués à bord des navires immatriculés au RIF :

PRINCIPALES CONVENTIONS DE L'OIT RATIFIEES PAR LA FRANCE APPLICABLES AUX NAVIGANTS

– la convention n° 8 du 9 juillet 1920 sur l'indemnité de chômage en cas de perte du navire par naufrage, prévoit que l'armateur ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire devra payer à chacun des marins employés sur un navire ayant fait naufrage une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte du navire ;

– la convention n° 22 du 24 juin 1926 concernant le contrat d'engagement des marins prévoit que ceux-ci doivent pouvoir examiner leur contrat d'engagement avant sa signature, et que le contrat d'engagement ne doit contenir aucune disposition dérogeant aux règles normales de juridiction. Cette convention prévoit en outre les mentions devant figurer obligatoirement dans le contrat d'engagement, ainsi que les conditions de résiliation ou de rupture du contrat ;

– la convention n° 55 du 24 octobre 1936 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, prévoit que l'armateur doit couvrir les risques de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement, et de décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident ;

– la convention n° 58 du 24 octobre 1936 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail, prévoit que les enfants de moins de quinze ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, autres que ceux sur lesquels sont employés les membres d'une même famille ; cette convention prévoit toutefois que la législation nationale peut autoriser la délivrance de certificats permettant aux enfants âgés de 14 ans au moins d'être employés dans le cas où une autorité s'est assurée que cet emploi est dans l'intérêt de l'enfant ;

– la convention n° 71 du 28 juin 1946 concernant les pensions de gens de mer, impose aux Etats signataires de créer, conformément à sa législation nationale, un régime de pensions pour les gens de mer qui se retirent du service à la mer, et prévoyant par ailleurs certaines modalités de fonctionnement de ces régimes ;

– la convention n° 146 du 29 octobre 1976 concernant les congés payés annuels des gens de mer, prévoit notamment que la durée du congé payé annuel des gens de mer ne pourra être inférieure à 30 jours civils pour une année de service ;

– la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer du 8 octobre 1974 impose aux Etats membres à veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant qu'ils sont à bord des navires ;

– la convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer du 8 octobre 1974 impose à tout Etat membre, par le biais de sa législation nationale, de prévoir que les armateurs auront la responsabilité de veiller à ce que les navires soient tenus dans des conditions sanitaires et hygiéniques adéquates ;

– la convention n° 166 sur le rapatriement des gens de mer du 9 octobre 1987 prévoit que tout marin a le droit d'être rapatrié, lorsque son engagement expire à l'étranger, à la fin de sa période de préavis, lorsque son état de santé exige son rapatriement, en cas de naufrage ou de faillite de l'armateur, lorsque le navire fait route vers une zone de guerre, ou en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin ; ce rapatriement est en outre à la charge de l'armateur ;

– la convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer du 22 octobre 1996 prévoit que, sans affecter la possibilité pour tout Etat membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer, les services de recrutement et de placement privés ne pourront exercer leur activité sur le territoire d'un Etat membre qu'en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation ; cette convention prévoit en outre que tout Etat membre doit s'assurer qu'aucun honoraire ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer ne sont, directement ou indirectement, à la charge de ceux-ci ;

– la convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires du 22 octobre 1996, prévoit que la durée du travail des gens de mer est de 8 heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. En outre, le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures, et 72 heures par période de sept jours, ou le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures, et de 77 heures par période de 7 jours. Cette convention impose en outre à tout navire auquel elle s'applique d'avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

Cette présentation des conventions de l'OIT en vigueur et ratifiées par la France ne prétend pas à l'exhaustivité. Elle montre néanmoins que ce premier alinéa, en renvoyant aux normes de l'OIT, est loin d'être une pétition de principe, mais impose l'application d'un ensemble de normes important à bord des navires immatriculés au RIF. A cet égard, votre rapporteur tient à se féliciter de la ratification, par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004, des conventions n° 163, 164, 166, 178, 179, 180, et 185 de l'OIT, grâce à laquelle les garanties juridiques et sociales des futurs navigants embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF ont été renforcées.

Le second alinéa de cet article prévoit en outre que 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.

(1) L'ensemble des conventions de l'OIT ayant trait aux gens de mer sont disponibles sur le site de l'OIT : www.ilo.org.

Rappelons que le principe de ce salaire minimum a été accepté au niveau mondial par la convention n° 187 de l'OIT. Le conseil d'administration de l'OIT a ensuite la faculté d'inscrire à l'ordre du jour son actualisation, puis d'adopter le montant proposé après avis de la commission paritaire maritime. Alors que ce montant était de 465 dollars le 1^{er} janvier 2003, il a été porté à 500 dollars au 1^{er} janvier 2005.

Selon les informations fournies à votre rapporteur, il est également possible, dans cet article, de prévoir que les rémunérations à bord d'un navire immatriculé au RIF ne peuvent être inférieures aux normes dites « *ITF* », pour « *International transport worker's federation* », que se situent actuellement à 817 dollars mensuels. Rappelons que l'*ITF* est un syndicat mondial spécialisé dans le domaine des transports.

Il semble que les armateurs français soient partagés sur l'utilité d'une telle référence. Néanmoins, compte tenu du fait que la très grande majorité d'entre eux applique déjà les normes *ITF* en matière de salaire minimum, votre rapporteur proposera un amendement renvoyant à un arrêté du ministre chargé de la marine marchande le soin de fixer une rémunération minimale des navigants à bord d'un navire immatriculé au RIF correspondant à celles recommandées à l'*ITF*.

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur tendant à permettre que le salaire minimum des navigants soit fixé par arrêté ministériel et calculé par référence aux normes généralement recommandées sur le plan international (**amendement n° 49**).

Puis, la Commission a *adopté* cet article *ainsi modifié*.

Article 13

Dispositions relatives au contrat de mise à disposition conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime

Cet article a pour objet de prévoir les conditions dans lesquelles le contrat de mise à disposition d'un navigant, liant l'armateur et l'entreprise de travail maritime, doit être conclu.

Le premier alinéa de cet article prévoit qu'un contrat écrit est conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime avant la mise à disposition de tout navigant. Le principe de l'existence d'un contrat écrit est effectivement très important pour la sécurité juridique de l'armateur, qui peut ainsi prouver que le contrat d'engagement du navigant embarqué à bord de son navire a été signé avec l'entreprise de travail maritime, ce qui peut être important dans le cas où le marin doit être rapatrié. En effet, conformément à l'article 20 de la présente proposition de loi, c'est à l'entreprise de travail temporaire qu'il revient de rapatrier l'un de ses navigants salariés, et à défaut seulement à l'armateur.

Les alinéas deux à quatre de cet article prévoient que ce contrat de mise à disposition sera soumis aux dispositions de la présente proposition de loi, de même que l'article 11 prévoyait que le contrat d'engagement du navigant est, quelle que soit la loi choisie par les parties, soumis aux dispositions de la présente proposition de loi. Il s'agit pour la France d'exercer effectivement son contrôle sur les conditions d'emploi sur les navires qui seront inscrits au RIF, conformément au principe de l'application de la loi du pavillon.

Ce contrat doit en outre mentionner :

– les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire. Ces conditions comprennent au premier chef la durée de la mise à disposition du navigant auprès de l'armateur, mais aussi le poste occupé, la durée quotidienne et hebdomadaire, mais plus largement toute disposition jugée utile par les parties ;

– les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes. Il arrive en effet souvent que le navigant soit rémunéré par un salaire fixe, et par une part de profit variable ; il faut donc s'assurer, dans ce cas, que les parties conviennent des modalités de calcul de cette part variable, dans l'intérêt du navigant ;

– les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 de la présente proposition de loi et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles. Pour la compréhension de cette disposition, votre rapporteur renvoie à l'examen de ces deux articles.

Le dernier alinéa prévoit enfin qu'une copie du contrat de mise à disposition doit obligatoirement se trouver à bord du navire, à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur. Cette copie pourra donc utilement être consultée par les autorités maritimes, et éventuellement par le navigant, pour vérifier les conditions de la mise à disposition.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 14

Dispositions relatives au contrat d'engagement

Le présent article a pour objet de prévoir les dispositions du contrat d'engagement, conclu entre chaque navigant et l'armateur ou éventuellement l'entreprise de travail maritime qui le met à disposition.

Le premier paragraphe prévoit les dispositions obligatoires du contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et le navigant, ce qui

implique implicitement que le contrat d'engagement soit, comme le contrat de mise à disposition prévu par l'article 13, nécessairement rédigé par écrit.

Les alinéas 1 à 6 prévoient que ce contrat mentionne :

- 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. Ces quatre dernières mentions sont facultatives afin de laisser la souplesse à l'armateur d'affecter le navigant successivement sur plusieurs navires, mais aussi au navigant de modifier la date et le lieu de son embarquement en fonction de ses contraintes personnelles ;

Conformément à l'avis du rapporteur, la Commission a *adopté* l'**amendement n° 10** de M. René Couanau tendant à rendre obligatoire l'inclusion dans le contrat d'engagement de certaines mentions telles le nom, le port et la date d'embarquement. Par conséquent, l'amendement n° 30 identique présenté par MM. François Liberti et Daniel Paul est *devenu sans objet*.

- 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.

Le second paragraphe de cet article prévoit que le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte également les mentions figurant dans le premier paragraphe de cet article pour le contrat liant le navigant à l'entreprise de travail maritime.

Le troisième paragraphe prévoit enfin qu'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'OIT, est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement, et qu'une copie de ce document est remise au capitaine.

L'article 3 de la convention n° 22 de l'OIT, adoptée le 24 juin 1926 et entrée en vigueur le 4 avril 1929, prévoit en effet que :

- les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente ;
- les dispositions ci-dessus sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été

présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

Votre rapporteur propose néanmoins de supprimer la référence superflue à l'article 3 de la convention n° 22 de l'OIT. En effet, cet article de la convention renvoie à la législation nationale le soin de fixer les modalités de contrôle des Etats parties sur les contrats d'engagement.

La Commission a donc *adopté* l'amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 50**), puis l'article 14 *ainsi modifié*.

Article 15

Temps de travail et de repos du personnel navigant

Cet article détermine la durée du travail ainsi que le temps de repos des personnels navigants embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF.

Le premier alinéa prévoit que le travail des navigants est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois.

Cet encadrement de la durée du travail est globalement plus favorable que celui prévu par la directive communautaire du 21 juin 1999 ⁽¹⁾ visant à mettre en œuvre l'accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu le 30 septembre 1998 entre les organisations patronales et syndicales du secteur maritime, et par la convention n° 180 de l'OIT du 22 octobre 1996, ce dont votre rapporteur se félicite.

Ces deux textes prévoient, en effet, que la durée du travail des gens de mer est en principe de huit heures, mais que le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de 7 jours.

Rappelons cependant que, conformément à l'article 24 du code du travail maritime, les durées légales hebdomadaire et quotidienne du travail effectif des personnels navigant sur un navire immatriculé au registre métropolitain sont celles fixées par l'article L. 212-1 du code du travail, c'est-à-dire de 35 heures par semaine, et de 10 heures au plus par jour, sauf dérogation fixée par voie réglementaire.

Ce premier alinéa prévoit en outre que, pour des raisons d'exploitation, le travail des navigants peut être organisé sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accord collectif. Cette dérogation est rendue possible par le point 6 de la clause 5 de l'accord européen

(1) Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST).

relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, mis en œuvre par la directive du 21 juin 1999, ainsi que par l'article 5 de la convention de l'OIT précités.

Les alinéas 2 à 4 prévoient en outre que les durées minimales de repos sont déterminées de manière à :

– ne pas être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;

– permettre que le repos quotidien soit fractionné en deux périodes sous réserve que l'une d'entre elles ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures ;

Cet encadrement des durées minimales de repos est également celui prévu par l'article 5 de la convention n° 180 de l'OIT et par la clause 5 de l'accord européen précités.

S'agissant des heures de travail supplémentaires effectuées par les navigants, **les alinéas 5 à 7** prévoient :

– que chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25 %. Ce taux est également celui applicable aux marins embarqués à bord d'un navire immatriculés au registre métropolitain, conformément à l'article L. 212-5 du code du travail qui leur est applicable ;

– que les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération. Pour les marins non embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF, l'article L. 212-5-1 du code du travail prévoit que chaque heure supplémentaire effectuée à l'intérieur d'un contingent fixé par décret ouvre droit à un repos compensateur de 50 % du travail accompli en heures supplémentaires, et de 100 % au-delà de ce contingent. Votre rapporteur a proposé un amendement visant à contraindre les cocontractants à choisir explicitement entre le principe d'un repos équivalent ou d'une rémunération complémentaire. La Commission a *adopté* cet **amendement n° 51**.

– qu'un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.

Le dernier alinéa de cet article prévoit, conformément au point 7 de la clause 5 de l'accord européen et au 7° de l'article 5 de la convention de l'OIT précités, qu'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. Ce tableau est établi selon un modèle normalisé rédigé en langue française et anglaise.

Puis la Commission a *adopté* l'article 15 *ainsi modifié*.

Article 16

Congés payés, repos hebdomadaire et jours fériés

Cet article a pour objet de prévoir le régime applicable aux marins embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF dans le domaine des congés payés, du repos hebdomadaire, et des jours fériés.

Le premier alinéa de cet article prévoit que la durée des congés payés des navigants est de trois jours par mois de travail effectif, soit 36 jours par an. Cette durée est également celle dont bénéficient les marins français de droit commun, en application de l'article 92-1 du code du travail maritime. Votre rapporteur se félicite de constater que cette durée est supérieure à celle prévue par la clause 16 de l'accord européen précité, prévoyant que tout marin bénéficie de congés payés d'au moins quatre semaines par an.

Le second alinéa prévoit en outre que le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire. Pour les marins embarqués sur un navire non immatriculé au RIF, l'article 28 du code du travail maritime prévoit également qu'un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. En revanche, l'article 28 de ce code prévoit que ce jour de repos est le dimanche, ce qui n'est pas repris dans le régime applicable au RIF.

Le troisième alinéa de cet article prévoit que le repos hebdomadaire est réputé acquis lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire. Votre rapporteur est surpris de constater que cette disposition est en contradiction tant avec la convention de l'OIT qu'avec l'accord européen précité, qui prévoient tous deux au contraire que « *la durée du travail pour les gens de mer est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés* ». Les normes internationales en vigueur prévoient donc au contraire que les jours fériés sont des jours de repos en supplément du repos hebdomadaire. Votre rapporteur proposera de préciser que, dans ce cas, le jour férié est considéré comme travaillé, ouvrant ainsi le droit à un repos équivalent ou à une rémunération complémentaire.

Le quatrième alinéa prévoit que lorsque le navigant n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire pour des motifs liés à l'exploitation du navire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré en heures supplémentaires. Cette disposition a essentiellement pour objet d'assurer la bonne marche du navire en fonction des effectifs embarqués. Une telle possibilité a d'ailleurs été prévue par la convention de l'OIT et par l'accord européen précités, dans le cadre d'une dérogation pourtant plus limitative liée à la sécurité du navire.

Le cinquième alinéa prévoit que le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement. Cette disposition est, rappelons-le, applicable aux navigants résidant hors de France ; les navigants résidant en

France bénéficient des jours fériés définis par l'article L. 221-1 du code du travail, conformément à l'article 24-3 du code du travail maritime. Elle permettra de respecter les dispositions en vigueur dans le pays d'origine du navigant.

Le sixième alinéa prévoit par ailleurs que les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.

Le septième alinéa prévoit que chaque jour férié travaillé fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération. Votre rapporteur propose de préciser que le contrat d'engagement devra explicitement choisir entre le repos équivalent ou la rémunération, afin d'éviter un contentieux éventuel une fois le navigant embarqué.

La Commission a en conséquence *adopté* un amendement de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur, prévoyant, d'une part, que lorsque le jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis mais le jour férié est alors considéré comme travaillé, et d'autre part, que le contrat d'engagement choisisse explicitement entre le principe d'un repos équivalent ou d'une rémunération (**amendement n° 52**).

Enfin, **le dernier alinéa** prévoit qu'un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants. La tenue d'un tel registre est en effet prévue par le point 1 de l'article 8 de la convention de l'OIT, ainsi que par la clause 8 de l'accord européen précités.

Puis la Commission a *adopté* l'article 16 *ainsi modifié*.

Article 17

Période d'essai et durée maximale d'embarquement

Cet article a pour objet de prévoir les dispositions applicables aux navigants embarqués à bord d'un navire immatriculé au RIF en matière de période d'essai et de durée maximale d'embarquement.

Le premier alinéa de cet article prévoit que, 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. Votre rapporteur a conscience du fait que la période d'essai peut paraître longue au regard de la durée maximale d'embarquement, qui est fixée à six mois par le second alinéa de cet article. Elle permet néanmoins de ménager la liberté des cocontractants, notamment celle du navigant, de résilier le contrat sans que cela ne porte à conséquence.

Le fait que la période d'essai soit réservée à la première période d'emploi permet par ailleurs d'éviter que la relation de travail du navigant soit rendue précaire à chaque nouvelle embauche, ce dont votre rapporteur se félicite.

Au cours de cette période, les parties peuvent, avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition. Conformément à la terminologie utilisée dans la présente proposition de loi, les parties s'entendent, dans cette phrase, de l'armateur ou de l'entreprise de travail maritime et du navigant s'agissant d'un contrat d'engagement, et de l'armateur et de l'entreprise de travail maritime s'agissant du contrat de mise à disposition. Rappelons que, conformément à l'article 2 de la convention n° 166 de l'OIT sur le rapatriement des marins, la rupture du contrat d'engagement ou l'interruption du contrat de mise à disposition à l'initiative de l'armateur entraînera pour lui l'obligation de procéder à ses frais au rapatriement du navigant.

La Commission a *rejeté* l'amendement n° 11 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles saisie pour avis, visant à préciser le régime de la période d'essai en distinguant notamment les cas d'engagement direct d'un navigant par l'armateur des cas de mise à disposition par une entreprise de travail maritime.

Le second alinéa prévoit que la durée maximale d'embarquement est de six mois, sachant par ailleurs qu'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.

Rappelons que, pour les marins embarqués sur un navire immatriculé au registre métropolitain, l'article 10-2 du code du travail maritime prévoit que la durée totale du contrat d'engagement, y compris en cas de renouvellement du contrat, ne peut excéder douze mois d'embarquement effectif.

Puis, la Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 18

Fin du contrat d'engagement ou de mise à disposition

Cet article a pour objet de prévoir les modalités selon lesquelles prennent fin le contrat d'engagement ou le contrat de mise à disposition d'un marin embarqué à bord d'un navire immatriculé au RIF.

Les six premiers alinéas de cet article prévoient que le contrat d'engagement ou le contrat de mise à disposition prend fin :

– à l'échéance prévue ; les articles 13 et 14 de la présente proposition de loi prévoient en effet que ces deux types de contrat doivent prévoir sa durée. Cette disposition ne fait pas obstacle à ce qu'un autre contrat d'engagement ou de mise à disposition soit conclu à l'échéance du premier ;

– par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;

– par décision de l’armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ; ce cas a également été prévu, dans des termes comparables, par l’article 10 de la Convention n° 22 de l’OIT, prévoyant que le contrat d’engagement, qu’il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit en cas de perte ou d’innavigabilité absolue du navire ;

– par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre. Cette précision permet au navigant de préserver sa propre vie, au cas où celle-ci serait menacée à bord du navire immatriculé au RIF ;

– par décision motivée et notifiée de l’armateur en cas de faute grave ou lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux. Votre rapporteur s’interroge sur la pertinence de l’utilisation de ces notions, issues du droit du travail français, alors que les contrats d’engagement et de mise à disposition prévus par la présente proposition de loi peuvent être soumis à un régime juridique étranger dans lesquels ces notions n’existent pas nécessairement.

Votre rapporteur propose par conséquent d’y substituer la référence, prévue par la convention n° 166 de l’OIT sur le rapatriement des marins du 9 octobre 1987, aux cas où le navigant a été reconnu fautif, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives qui lui sont applicables, d’un manquement grave aux obligations de son emploi. La Commission a donc *adopté l’amendement n° 53*.

Le septième alinéa prévoit que le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d’engagement est d’un mois. Votre rapporteur se félicite de constater que cette disposition est plus favorable que les normes posées par l’OIT ; en effet, la convention n° 22 de l’OIT prévoit un préavis minimum de 24 heures. Elle est alignée sur le droit commun français, puisque l’article L. 122-6 du code du travail prévoit que le délai-congé doit être d’un mois lorsque l’ancienneté du salarié est de plus de six mois, et de deux mois si son ancienneté est supérieure à deux ans. En outre, l’article 102-4 du code du travail maritime prévoit que le marin a droit, en cas de licenciement pour un motif autre qu’une faute grave :

– à un délai-congé d’un mois s’il justifie chez le même armateur de six mois au moins d’embarquement effectif et continu ;

– d’un délai-congé de deux mois s’il justifie chez le même armateur d’une ancienneté de services continus d’au moins deux ans.

Le huitième alinéa de cet article prévoit que les indemnités pour rupture de contrat d’engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Ce montant, fixé de manière forfaitaire, quelle que soit l’ancienneté du navigant, est très favorable à ce dernier ; rappelons en effet que dans le droit commun, applicable également aux marins, un licenciement pour motif économique donne lieu à une indemnité de licenciement de deux-dixième de mois de salaire par année d’ancienneté, et d’un dixième pour un licenciement fondé sur un autre motif.

Cet alinéa prévoit en outre que les indemnités de rupture de contrat d'engagement, c'est-à-dire les indemnités de licenciement, ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption du contrat résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde, ainsi que durant la période d'essai. Par cohérence avec l'amendement présenté au sixième alinéa de cet article, votre rapporteur propose de supprimer la référence aux notions de faute grave ou lourde par son **amendement n° 54** que la Commission a *adopté*.

Puis la Commission a *adopté* l'article 18 *ainsi modifié*.

Article 19

Dispositions relatives au rapatriement des navigants

Cet article a pour objet de prévoir les modalités selon lesquelles un navigant embarqué à bord d'un navire immatriculé au RIF peut être rapatrié en cas de rupture du contrat d'engagement ou de mise à disposition.

Le premier alinéa de cet article prévoit que 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.

Cette disposition constitue une transposition dans notre droit interne de l'obligation de rapatriement résultant de la convention sur le rapatriement des marins, adoptée le 9 octobre 1987, et ratifiée par la France par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004. Néanmoins, la convention ne prévoit pas que ce rapatriement puisse être réalisé par l'entreprise de travail maritime ; votre rapporteur se félicite de constater que le législateur peut, par ce biais, accroître les garanties de rapatriement des navigants, notamment lorsque l'armateur est en cessation d'activité.

Il est néanmoins nécessaire de préciser que cette obligation pèse sur l'entreprise de travail maritime en cas de mise à disposition du navigant, et sur l'armateur lorsque le navigant est embauché directement par celui-ci, la rédaction actuelle de la proposition de loi étant équivoque sur ce point.

En outre, votre rapporteur estime nécessaire de prévoir les cas précis dans lesquels le navigant doit être rapatrié, conformément à l'article 2 de la convention n° 166 de l'OIT.

D'après cet article, un marin a en effet le droit d'être rapatrié dans les cas suivants :

a) quand un engagement pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire à l'étranger ;

b) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions d'ordre général ou individuel du contrat d'engagement ;

c) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager ;

d) en cas de naufrage ;

e) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue ;

f) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou les conventions collectives, où le marin n'accepte pas de se rendre ;

g) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin, conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

Rappelons en outre que, conformément à l'article 4 de la convention n° 166 de l'OIT, les frais pris en charge par l'employeur doivent inclure :

- le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement ;
- le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
- la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ;
- le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;
- le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

Par ailleurs, il est nécessaire de préciser que ce rapatriement est pris en charge par l'entreprise de travail maritime ou l'armateur sans préjudice de leur droit de recouvrer, par la suite, les sommes engagées auprès du navigant lorsque celui-ci a été reconnu fautif, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives qui lui sont applicables. Cette rédaction présente l'avantage de supprimer les références aux notions de faute lourde ou grave, qui n'ont de définition qu'en droit français, alors que les contrats visés par cet article peuvent être soumis à la loi choisie par les parties.

La Commission a *adopté* un amendement en ce sens du rapporteur (**amendement n° 55**).

Les amendements n° 12 de M. René Couanau, et n° 32 de M. François Liberti, identiques à l'amendement du rapporteur, sont devenus sans objet.

Les alinéas 2 à 7 prévoient ensuite que le navigant a, pour son rapatriement, le choix entre les destinations suivantes :

- 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.

La Commission a *adopté* l'article 19 *ainsi modifié*.

Article 20

Responsabilités de l'armateur

Cet article règle certains aspects des relations entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime.

Le premier alinéa de cet article prévoit qu'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. Votre rapporteur se félicite de cette disposition, qui permettra de renforcer la protection des marins, en assurant ainsi leur rapatriement et le paiement de leur salaire.

La fin du premier alinéa prévoit en outre que l'armateur peut contracter une assurance ou justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 13** de M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles saisie pour avis, créant une obligation d'assurance à la charge de l'armateur afin qu'il soit toujours en mesure de pallier la défaillance de l'entreprise de travail maritime et d'honorer les dettes sociales de l'entreprise maritime.

L'amendement identique n° 33 de M. François Liberti, est devenu sans objet.

Le second alinéa prévoit enfin que pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.

Puis la Commission a *adopté* l'article 20 *ainsi modifié*.

Article 21

Établissement d'une liste du personnel embarqué

Cet article prévoit qu'une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.

Cette disposition permettra, tant en France qu'à l'étranger, de lutter contre le travail clandestin et contre l'immigration illégale.

Elle est donc complémentaire de l'obligation :

- de tenir un registre précisant les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants (article 16) ;
- d'établir un tableau précisant l'organisation du travail à bord (article 15).

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Section 2

Dispositions relatives au droit syndical

Article 22

Reconnaissance de la liberté syndicale et du droit de grève

Le premier paragraphe de cet article consacre le principe de liberté syndicale, tandis que le second encadre et protège l'exercice du droit de grève.

Il s'agit là, pour les navigants concernés, de deux avancées essentielles au regard du régime applicable aux marins étrangers embarqués sur des navires immatriculés au registre des terres australes et antarctiques françaises, pour lesquels aucune disposition de ce genre n'est prévue.

Le premier paragraphe garantit aux navigants la liberté d'adhésion à un syndicat professionnel.

La rédaction proposée, inspirée de l'article L. 411-15 du code du travail, permettra à des navigants résidant hors de France d'adhérer au syndicat de leur choix, y compris à un syndicat français s'ils le souhaitent, soit qu'ils estiment que le ou les syndicats de leur pays de résidence n'assurent pas de manière satisfaisante la défense de leurs droits et de leurs intérêts professionnels, soit qu'il n'existe pas de syndicats dans leur pays de résidence.

Le second paragraphe vise à protéger le droit de grève. L'article L. 742-2 du code du travail précise que les dispositions relatives au droit de grève et aux conflits collectifs sont applicables aux marins, à quelques exceptions près visant à

tenir compte du caractère spécifique de cette activité. La première phrase est donc inspirée des dispositions de l'article L. 521-1 du code précité qui protège l'exercice normal du droit de grève (l'appréciation de ce caractère normal, c'est-à-dire non entaché par la commission d'une faute lourde, appartenant aux juridictions compétentes).

La seconde phrase de ce paragraphe appelle néanmoins une certaine réserve dans la mesure où la protection de l'exercice de ce droit qu'elle entend assurer apparaît à votre rapporteur tout à fait insuffisante. En effet, elle ne permettrait pas de sanctionner le licenciement d'un salarié gréviste.

Pourrait être substituée à cette seconde phrase une formule reprenant les dispositions de l'article L. 122-45 du code du travail en vertu duquel « aucun salarié ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève ».

Il est également souhaitable de préciser que toute disposition ou tout acte qui viserait à entraver l'exercice normal du droit de grève est nul de plein droit, dans une forme identique à celle de l'article L. 122-45 du code précité ; en effet, un acte nul étant réputé n'avoir jamais existé, le navigrant faisant l'objet d'une telle mesure ou d'un tel acte pourra saisir le juge des référés afin d'obtenir la poursuite du contrat de travail. Un salarié gréviste licencié pourra lors obtenir du juge des référés la réintégration, ou, s'il ne souhaite pas réintégrer son poste, pourra demander au juge du fond le versement de substantiels dommages-intérêts. Cette disposition permettra de dissuader les pratiques abusives qui consisteraient à sanctionner ou licencier des grévistes afin de frapper les esprits et d'inciter à la reprise du travail.

Enfin, afin de ménager un niveau optimal de sécurité à bord, autant que pour garantir aux navigants les moyens de faire valoir leurs revendications professionnelles, il serait opportun d'introduire une disposition interdisant le recours à des emplois temporaires afin de remplacer à son poste un salarié gréviste.

Un amendement du rapporteur, un amendement n° 14 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la Commission des affaires culturelles, ainsi qu'un amendement n°34 de MM. François Liberti et Daniel Paul ayant pour objet de garantir une meilleure protection de l'exercice du droit de grève ont été mis en discussion commune.

Le rapporteur a précisé que son amendement tendait à pallier l'insuffisante protection du droit de grève résultant de la rédaction actuelle du II de cet article.

Le rapporteur a indiqué que ces amendements poursuivaient le même objectif, mais que celui qu'il proposait à la Commission présentait l'avantage de reprendre à l'identique les dispositions du code du travail, ce qui n'était pas le cas des deux autres amendements mis en discussion commune.

La Commission a alors *adopté* cet **amendement n° 56**, les amendements présentés par M. Couanau, ainsi que par MM. Paul et Liberti devenant *sans objet*.

Elle a ensuite *adopté* l'article 22 *ainsi modifié*.

Article 23

Accords collectifs et représentants de bord

Le premier paragraphe de cet article concerne les conventions et accords collectifs applicables aux navigants tandis que le second prévoit la désignation de représentants de bord.

Le premier paragraphe prévoit la conclusion de conventions ou accords collectifs applicables à l'ensemble des navigants embarqués sur des navires immatriculés au RIF et permet également leur extension.

Compte tenu de la restriction du champ d'application du titre II que votre rapporteur vous propose d'adopter, la suppression de ce premier alinéa s'impose.

La Commission a *adopté* un **amendement n°57** de son rapporteur tendant à supprimer le premier alinéa du I de cet article.

Les navigants résidant en France continueront donc de se voir appliquer le régime légal de la négociation collective visé à l'article L. 742-2 du code du travail et aménagé pour la marine marchande (notamment en matière d'extension, de dépôt et de publicité des conventions et accords collectifs) par le décret n° 85-1256 du 4 novembre 1985.

Le second alinéa se coordonne parfaitement avec la proposition de modification du champ d'application du titre II, dans la mesure où elle concerne les seuls navigants résidant hors de France. Elle prévoit en effet qu'ils pourront se voir appliquer les conventions et accords collectifs applicables en vertu de la loi dont relève leur contrat.

L'usage du verbe « peuvent », qui suggère une simple faculté d'application de telles conventions ou accords collectifs, poursuit un double objectif : d'une part, de telles conventions ou accords collectifs ne s'appliqueront pas s'ils prévoient un niveau de protection des navigants inférieur à celui aménagé par la présente proposition, conformément aux dispositions de son article 11 ; d'autre part, l'application de tels accords ou conventions suppose qu'ils ou elles comportent des précisions quant à leur champ d'application, ce qui n'est pas toujours le cas.

Le deuxième paragraphe concerne la désignation de représentants de bord. Il appelle plusieurs commentaires.

D'une part, il a vocation à s'appliquer à l'ensemble des navigants ; la définition des missions du représentant, ainsi que la faculté laissée à chaque navigant de présenter individuellement ses observations au capitaine et à l'armateur, s'inspire du dispositif prévu en matière de désignation des délégués de bord par le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 et l'article L. 742-3 du code du travail. En revanche, votre rapporteur s'étonne de ce que l'appellation de droit commun ait été écartée en faveur des termes « représentants de bord ».

En outre, et compte tenu de la restriction du champ d'application du titre II que votre rapporteur vous propose d'adopter, le maintien de la mention et de la définition des missions d'un tel représentant suppose qu'il représentera les seuls navigants résidant hors de France et exercera ses missions à côté des délégués de bord précités, qui représenteront les navigants résidant en France dans des conditions identiques à celles constatées sur les autres armements. Cette double représentation ne paraît pas optimale à votre rapporteur, qui estime qu'un seul délégué doit pouvoir représenter l'ensemble des navigants, indépendamment du critère de résidence.

Au surplus, cette rédaction fait de la désignation des représentants de bord une simple faculté, ce qui pourrait soulever des difficultés au regard du principe constitutionnel de participation des travailleurs, par l'intermédiaire de leurs délégués, à la définition de leurs conditions de travail et à la gestion des entreprises.

La rédaction actuelle prévoit également que ces représentants seront désignés, ce que votre rapporteur désapprouve dans la mesure où ils pourraient dès lors être désignés par l'armateur lui-même.

Un amendement n° 58 du rapporteur, l'amendement n° 15 de M. René Couanau, rapporteur au nom de la Commission des affaires culturelles, ainsi que l'amendement n° 35 de MM. Paul et Liberti ont été mis en discussion commune.

M. René Couanau a souligné que son amendement avait pour objet de permettre l'élection, et non plus la désignation, de représentants des navigants portant le même titre que les représentants de droit commun, c'est-à-dire le titre de délégué de bord.

Le rapporteur a ensuite précisé que ces amendements avaient pour objet de poser le principe d'une participation des navigants résidant hors de France à l'élection des délégués de bord de droit commun, alors que la rédaction actuelle conduirait à la désignation facultative de représentants propres aux navigants résidant hors de France. Il a observé que les deux autres amendements mis en discussion commune poursuivaient le même objectif, mais que leur dispositif, en maintenant une définition des missions des délégués de bord légèrement différente de celle qui concerne les délégués de bord de droit commun, aboutissait au résultat inverse de celui recherché.

Le rapporteur a alors accepté une demande de rectification de son amendement, formulée par M. René Couanau, afin de préciser que la participation des navigants résidant hors de France à l'élection des délégués de bord se déroulerait conformément aux dispositions du décret n° 78-389 du 17 mars 1978 ; M. René Couanau s'est alors rallié à cet amendement.

La Commission a alors *adopté l'amendement n° 58 ainsi rectifié*, l'amendement de M. Couanau, ainsi que celui de MM. Paul et Liberti devenant *sans objet*.

La Commission a ensuite *adopté l'article 23 ainsi modifié*.

Section 3

Dispositions relatives à la protection sociale

Article 24

Régime de protection sociale applicable aux navigants résidant dans l'Union européenne, ressortissant de l'Espace économique européen ou de la Suisse

Le présent article, ainsi que l'article suivant, vise à préciser le régime de sécurité sociale applicable aux navigants et à surmonter les difficultés liées à la territorialité des systèmes de protection sociale.

Le premier alinéa concerne tout d'abord les navigants résidant dans l'un des pays de l'Union européenne, les ressortissants de l'Espace économique européen et de la Suisse.

Ceux-ci bénéficient des dispositions des règlements communautaires n° 1408/71 et 574/72, dont l'organisation générale prévoit l'affiliation au régime de l'Etat où le salarié exerce son activité à l'expiration d'un délai d'un an renouvelable une fois, sauf si l'Etat de l'employeur est également l'Etat de résidence du salarié ; dans ce cas, celui-ci demeure affilié au régime de l'Etat de résidence même s'il exerce une activité salariée dans un autre Etat.

Précisons que si les seuls ressortissants de l'EEE ou de la Suisse bénéficient de ces dispositions, l'ensemble des résidents de l'Union européenne, fussent-ils étrangers, se les voient appliquer, en vertu de la clause d'égalité de traitement prévue à l'article 3 du règlement 1408/71.

Ce paragraphe concerne également les ressortissants d'Etats liés à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale. Ces conventions prévoient généralement le maintien au régime du pays d'envoi pendant une durée qu'elles précisent, puis, à l'expiration de ce délai, l'affiliation au régime de l'Etat

où le salarié exerce son activité, en l'espèce le régime spécial de sécurité sociale des marins visé à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Un navigant résidant aux Philippines pourra ainsi être affilié au régime géré par l'Etablissement national des invalides de la marine au terme d'un délai de trois ans en vertu des stipulations de la convention du 7 février 1990, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1990.

Le deuxième alinéa concerne les navigants qui résident en France. Il rappelle que quelle que soit leur nationalité, ceux-ci bénéficient d'une affiliation au régime spécial de sécurité sociale des marins géré par l'ENIM et visé à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Le troisième alinéa ménage une exception aux règles énoncées au premier et au deuxième alinéa du présent article. Il permet en effet aux navigants résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 à bord d'un navire battant pavillon étranger, de conserver le bénéfice du régime de protection sociale auquel ils étaient affiliés s'ils sont embarqués sur un navire immatriculé au RIF. Après en avoir fait la demande auprès de l'ENIM, ils pourront continuer à bénéficier d'un régime éventuellement plus favorable pour eux que celui qui résulterait de l'application des règles du droit commun.

Votre rapporteur souligne toutefois que du fait de la restriction du champ d'application du titre II qu'il vous propose d'adopter, ces deux derniers alinéas, qui concernent les seuls navigants résidant en France, devront prendre place dans un titre distinct.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 59** de son rapporteur tendant à supprimer le deuxième et troisième alinéa de cet article.

La Commission a ensuite *adopté* l'article 24 *ainsi modifié*.

Article 25

Régime de protection sociale applicable aux navigants non résidents de l'Union européenne ou non couverts par une convention bilatérale de sécurité sociale

L'article 25 complète le précédent et tend à permettre à tous les navigants qui ne seraient pas concernés par l'application des règlements communautaires ou non couverts par une convention bilatérale de sécurité sociale de bénéficier malgré tout d'une couverture sociale des risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.

Le deuxième paragraphe pose deux principes : d'une part, la protection sociale en question ne pourra pas être moins favorable que celle qui résulte de l'application des règles de l'OIT applicables aux navigants ; d'autre part, l'employeur contribuera au financement de cette protection sociale.

S'agissant du premier principe, il n'est pas inutile de mentionner un niveau « plancher » de protection correspondant aux normes de l'OIT ; en effet, les conventions relatives à la sécurité sociales ratifiées par la France comportent une clause permettant d'exclure les non résidents. C'est actuellement le cas en France pour l'assurance vieillesse des marins. Une telle disposition n'est pas déclaratoire et constitue un progrès indéniable.

S'agissant du second principe, votre rapporteur estime que la simple mention d'une participation de l'employeur est insatisfaisante, et ce à plusieurs égards.

D'une part, et dans une perspective strictement juridique, une telle formulation pourrait ne pas être conforme aux dispositions de l'article 34 de la Constitution, en vertu duquel la loi détermine les principes fondamentaux de la sécurité sociale. Ceci suppose qu'elle précise l'assiette des cotisations finançant un régime de sécurité sociale, tandis qu'il appartient au pouvoir réglementaire de fixer les taux applicables à cette assiette.

En outre, votre rapporteur estime que des garanties doivent être données afin que le partage du financement de ce régime de protection sociale entre employeurs et salariés soit équitable.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 60** de son rapporteur tendant à supprimer la mention de la participation de l'employeur au financement de la protection sociale visée au présent article, ainsi que l'**amendement n° 61** du rapporteur tendant à fixer la contribution de l'employeur au financement de cette protection sociale à 50 % de son coût.

Le troisième paragraphe décrit, pour chacun des risques couverts, le niveau de protection minimale dont bénéficient les navigants concernés. Celui-ci est défini par rapport aux dispositions des conventions de l'OIT, mais aussi par rapport aux normes ITF, qui n'ont pour l'instant aucune portée contraignante dans la mesure où elles constituent un standard défini par une fédération internationale d'organisations syndicales.

Pour chacun des risques couverts, le niveau de protection décrit se réfère aux conventions et aux normes ITF suivantes :

Risques couverts	Texte du II de l'article 27	Textes de référence*
Maladie/accident du travail	«- 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 ;	<ul style="list-style-type: none"> - Convention OIT ⁽¹⁾ n°147 sur la marine marchande (normes minima); - Convention OIT n°55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer ; - Convention collective 2001 ITF, clause 23.
Décès	- 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 ayants droit 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 ;	<ul style="list-style-type: none"> -Convention OIT n°147 sur la marine marchande (normes minima); - Convention OIT n°55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer ; - Convention collective 2001 ITF, clause 26.
Maternité	- 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 ;	<ul style="list-style-type: none"> - Convention OIT n°147 sur la marine marchande (normes minima); ; - Convention collective 2001 ITF, clause 24.
Invalidité	- 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 ;	<ul style="list-style-type: none"> -Convention OIT n°147 sur la marine marchande (normes minima); -Convention collective 2001 ITF, clause 25.

(1) Les conventions OIT n°174, 71 et 55 ont été ratifiées par la France (cf. commentaire sous l'article12).

Vieillesse	- 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. »	-Convention OIT n°147 sur la marine marchande (normes minima); -Convention OIT n°71 sur les pensions des gens de mer. ⁽¹⁾
------------	---	---

La Commission a *adopté* l'article 25 *ainsi modifié*

(1) Il n'existe pas de norme ITF relative au niveau de couverture du risque vieillesse.

Section 4

Dispositions relatives aux contrôles et sanctions

Votre rapporteur souligne que ces dispositions ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des navigants, ce qui ne sera pas le cas si, comme il vous le propose, le champ d'application du titre II est réduit aux seuls navigants résidant hors de France.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 62** du rapporteur tendant à faire de la section 4 un titre à part entière et à permettre l'application de ses dispositions à l'ensemble des navigants, et non aux seuls navigants résidant hors de France visés par le titre II.

Article 26

Compétence de l'inspection du travail maritime

Il s'agit là d'un élément important du dispositif qui vous est proposé et qui tend, par le renforcement de l'attractivité du pavillon français, à soumettre le plus grand nombre possible de navires au contrôle de l'Etat du pavillon.

Le présent article prévoit en effet que les fonctionnaires de l'inspection du travail maritime seront chargés de contrôler l'application de l'ensemble de la législation sociale à bord des navires immatriculés au RIF, ce qui constitue pour les navigants une garantie importante de l'application des dispositions protectrices de leurs droits que comporte la présente proposition de loi.

L'article L. 742-1 du code du travail dispose en effet que l'inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance est assurée, non par l'inspection du travail dans le cadre des missions qui lui sont traditionnellement dévolues, mais par des fonctionnaires relevant du Ministre chargé de la marine marchande, dans des conditions fixées par le décret n° 99-489 du 7 juin 1999.

Le deuxième alinéa de cet article détaille avec exactitude le champ de leur mission de contrôle, qui s'étend aux conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord, et précise qu'il leur appartient de constater les infractions à la présente loi et aux dispositions réglementaires qui seront prises pour leur application.

Le troisième alinéa renvoie à un décret pour préciser des conditions dans lesquelles ils exercent leurs missions.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*

Article 27

Sanctions pénales en cas d'infraction à certaines dispositions de la présente loi

Cet article fixe les sanctions applicables en cas d'infraction à certaines dispositions du présent texte.

Il comporte un *premier alinéa* qui fait du non respect, par l'armateur ou l'entreprise de travail maritime, de certaines dispositions du présent texte relatives au contrat d'engagement, un délit, passible d'une peine de 7500 euros, et 15 000 en cas de récidive. La rédaction proposée appelle plusieurs observations :

Tout d'abord, la mention de la peine applicable en matière de récidive est inutile, dans la mesure où l'article 132-10 du code pénal prévoit un doublement automatique de la peine dans cette hypothèse.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 63** du rapporteur tendant à supprimer, au premier alinéa de cet article, la mention de la peine de 15 000 euros applicable en matière de récidive.

Ensuite, la référence aux articles 6 et 7 est inexacte, puisque ces articles ne font pas référence au contrat d'engagement.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 64** du rapporteur tendant à corriger, au premier alinéa de cet article, la référence aux articles 6 et 7, pour lui substituer une référence aux articles 8, 13 et 14.

Le deuxième alinéa crée une incrimination très large définie par le non respect par l'armateur des prescriptions relatives à la législation sur le travail et le bien être à bord des navires et aux dispositions prises pour leur application.

Plusieurs observations s'imposent.

Tout d'abord, la mention de la peine applicable en matière de récidive appelle le même commentaire que celui fait sur le premier alinéa du présent article ; elle apparaît inutile pour les mêmes raisons.

Ensuite, la définition de l'incrimination apparaît beaucoup trop générale au regard du principe constitutionnel de légalité des peines.

Enfin, l'imprécision de l'incrimination déroge au principe de la récidive spéciale selon lequel l'aggravation des peines résultant de la récidive n'est encourue que si la condamnation nouvelle et la condamnation antérieure ont été prononcées pour un délit identique.

La commission a *adopté* l'**amendement n° 65** du rapporteur proposant une nouvelle rédaction pour le deuxième alinéa de cet article, et tendant à punir d'une peine de 7500 euros toute personne en infraction aux articles 4, 12 alinéa 2,

17 alinéa 2, 19, 22 paragraphe 1 et 2, et 23 paragraphe 2 de la présente proposition de loi.

Le troisième alinéa donne une définition de la récidive ; en effet la qualification de récidive suppose une seconde condamnation pour un délit identique ; il peut alors s'agir soit d'une récidive permanente, qui conduit à aggraver la peine quel que soit le délai qui sépare les deux condamnations, soit d'une récidive temporaire, qui ne peut conduire à aggraver la peine que si la seconde condamnation intervient dans un délai précis après la première. Cet alinéa fixe ce délai à douze mois.

Le quatrième alinéa permet la condamnation de personnes morales pour les délits créés et dans les conditions définies aux alinéas qui précèdent. En effet, en vertu de l'article 121-2 du code pénal, les personnes morales ne sont responsables que des délits pour lesquels une loi prévoit leur responsabilité.

En outre, le même principe est applicable s'agissant de la peine encourue, or la rédaction proposée omet de le mentionner. Il convient donc de compléter cet alinéa afin de permettre la condamnation des personnes morales au versement d'une amende correctionnelle, dans les conditions prévues à l'article 131-38 du code précité, c'est-à-dire d'une amende correspondant au maximum au quintuple du montant de l'amende encourue par les personnes physiques. Précisons enfin qu'il est inutile de mentionner la peine applicable aux personnes morales en matière de récidive, dans la mesure où elle est définie par l'article 132-14 du code pénal.

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 66** du rapporteur tendant à préciser que les personnes morales condamnées pour les délits visés au précédent article sont passibles des peines prévues par le code pénal.

La Commission a ensuite *adopté* l'article 27 *ainsi modifié*.

Article 28

Application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Cet article a pour objet de prévoir l'application à toute personne, membre d'équipage ou passager, embarquée à bord d'un navire immatriculé au RIF, de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Ce code distingue des infractions relevant de l'application du code pénal des infractions spécifiques, les infractions nautiques comme par exemple l'abordage fautif ou le refus de porter assistance aux navires en difficulté, ou les infractions contre la discipline de bord qu'exige la sécurité du navire.

Il précise la compétence du capitaine pour instruire à titre préliminaire les crimes et délits commis à bord, et pour exercer son pouvoir disciplinaire sur le personnel et les passagers.

Enfin, il fixe les règles de compétence applicables aux tribunaux maritimes commerciaux.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 29

Juridictions compétentes pour connaître des litiges relatifs aux contrats d'engagement

Le présent article a pour objet de définir les principes permettant de déterminer la juridiction compétente en cas de litige relatif au contrat d'engagement c'est-à-dire pour tout litige qui a sa source dans la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement.

Cette définition doit comporter une double dimension : internationale, tout d'abord, dans la mesure où la présence d'au moins un élément d'internationalité dans le contrat, par exemple un armateur étranger ou un navigant philippin, soulève la question de l'Etat dont la juridiction est compétente ; nationale, d'autre part, afin de préciser quel tribunal est compétent au niveau national.

Le présent article pose un certain nombre de principes inspirés par des textes internationaux : le règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 dit « Bruxelles 1 », en vigueur depuis le 1^{er} mars 2002 dans les Etats membres de l'Union européenne, sauf le Danemark ; les stipulations de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, en vigueur entre le Danemark et l'Union européenne, ainsi que celles de la convention de Lugano du 19 septembre 1988.

Afin de déterminer l'Etat dont les juridictions sont compétentes, le présent article distingue les règles applicables selon la qualité du demandeur et du défendeur, s'inspirant ainsi des principes du règlement et des conventions précitées.

Le deuxième alinéa prévoit ainsi que l'employeur peut uniquement saisir les tribunaux de l'Etat dans lequel le navigant est domicilié.

Le troisième alinéa ménage en revanche une certaine liberté de choix au navigant ; celui-ci pourra, conformément au droit international, attirer l'employeur soit devant les tribunaux de l'Etat où celui-ci a son domicile, soit devant le tribunal de l'Etat où se trouve ou se trouvait l'établissement qui l'a embauché.

Votre rapporteur tient toutefois à souligner que le texte ménage la possibilité pour le navigant de saisir le juge français des litiges qui l'opposent à un armateur. Celui-ci tranchera alors le litige conformément à la loi choisie par les parties, dans les conditions posées à l'article 11 de la présente proposition.

S'agissant de la répartition des compétences entre les juridictions françaises, *le quatrième alinéa* reprend les dispositions du décret du 20 novembre 1959, qui attribue compétence aux tribunaux d'instance, après tentative de conciliation avec l'autorité administrative concernée, pour connaître des litiges s'élevant entre un marin et un armateur, et aux tribunaux de commerce pour les litiges opposant le capitaine à l'armateur. Conformément au droit commun du droit maritime, le contentieux de la sécurité sociale ressortit à la compétence du tribunal des affaires de sécurité sociale, et celui des conflits collectifs à la compétence du tribunal de grande instance.

Enfin, *le cinquième alinéa*, s'inspirant, là encore, des principes posés au niveau international, prévoit que les parties pourront désigner par écrit et à l'avance le tribunal compétent, mais cette faculté de dérogation ne peut bénéficier qu'au seul navigant dans le choix du tribunal devant lequel il souhaite attirer l'employeur. Les parties pourront également déroger à ces règles par des conventions attributives de juridiction, postérieurement à la naissance du litige.

Votre rapporteur souligne qu'en droit international, cette liberté des parties ne s'applique qu'au choix de l'Etat dont la juridiction est saisie, non au choix du tribunal lui-même au sein d'un ordre juridique national. Or la référence, dans cet alinéa, aux « dispositions du présent article », ne permet pas de faire cette distinction. C'est pourquoi votre rapporteur vous proposera de préciser que ces dérogations ne peuvent viser que le deuxième et le troisième alinéa de cet article.

La Commission a *adopté* deux **amendements**, **n° 67** et **n° 68** du rapporteur tendant à préciser à quelles règles relatives au règlement des conflits de juridiction les parties peuvent déroger.

Elle en ensuite *adopté* l'article 29 *ainsi modifié*.

Article additionnel après l'article 29 :

Protection sociale des navigants résidant en France

La Commission a *adopté* l'**amendement n° 69** du rapporteur tendant à reprendre le deuxième et troisième alinéa de l'article 24 qui concernent la protection sociale des navigants qui résident en France, et qui n'ont plus leur place dans le titre II dans la mesure où celui-ci a désormais vocation à s'appliquer aux seuls navigants résidant hors de France.

Article 30

Exploitation de casinos à bord des navires immatriculés au RIF

Le droit des jeux de hasard est marqué de longue date, en droit français, par un régime d'interdiction fondé sur des considérations relevant de la protection

de l'ordre public, et énoncé dans l'article 410 de l'ancien code pénal et désormais à l'article premier de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983.

La loi du 15 juin 1907, par exception à ce régime d'interdiction, a autorisé l'exploitation de casinos dans les stations balnéaires, thermales et climatiques, ce qui, compte tenu des exceptions ménagées entre-temps, notamment celle qui interdit à un casino de s'établir à moins de cent kilomètres de la capitale, concerne aujourd'hui environ 300 localités.

Cette loi entendait justifier l'exception au principe d'interdiction par les activités d'animation artistiques et culturelles qu'exercent les casinos. Elle prévoit qu'une autorisation temporaire d'exploiter ces établissements peut être accordée par le ministre de l'intérieur, notamment en considération d'un cahier des charges établi par le conseil municipal, qui fixe la durée de la concession et présente le caractère d'une concession de service public.

L'objet du présent article est de créer une dérogation au principe d'interdiction afin de renforcer l'attractivité du pavillon français pour les armateurs de navires de croisière, dans la mesure où il est pour l'heure interdit d'exploiter un casino à bord d'un navire sous pavillon français. Cette dérogation sera prévue par l'intégration au texte de 1907 de dispositions spécifiques aux navires immatriculés au RIF, quoique très largement inspirés des règles applicables aux casinos terrestres.

Le 1^o de cet article modifie ainsi le titre de la loi de 1907 afin de tenir compte de cette dérogation.

Le 2^o de cet article vise à insérer un article 1^{er}-1 après l'article premier de la loi de 1907 : celui-ci pose le principe de dérogation, pour une durée limitée, à l'interdiction posée par la loi de 1983 précitée, ainsi que le champ d'application de cette dérogation.

En effet, elle ne concernera pas l'ensemble des navires immatriculés au RIF, mais les seuls navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de liaisons régulières et effectuant des croisières de plus de 48 heures ; cette restriction témoigne d'un souci d'équilibre, et ne permettra donc l'exploitation des casinos que sur des navires effectuant de longues croisières dans les eaux internationales.

Des locaux spéciaux, distincts et séparés devront leur être affectés, et à cette zone spécifique du navire ne pourront accéder que les seuls passagers majeurs munis d'un titre de croisière, à l'exception des navigants ou des personnels assurant l'exploitation du casino.

Ces casinos ne pourront être ouverts que dans les eaux internationales, afin de ne pas concurrencer les casinos terrestres.

Le 3^o de cet article insère un article 2-1 après l'article 2 de la loi de 1907.

Cet article 2-1 précise que l'autorisation d'exploiter les jeux de hasard est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur à une personne dont il lui appartiendra d'apprécier qu'elle est qualifiée pour l'exploitation des jeux de hasard, conformément à la pratique actuelle.

Cet exploitant devra avoir passé une convention avec l'armateur, de la même façon que les casinos terrestres sont liés aux communes par une convention de service public. Cette convention devra être conforme à une convention type, approuvée par décret en Conseil d'Etat, et dont les dispositions seront, dans la mesure du possible, semblables à celles qui figurent actuellement dans les cahiers des charges conclus entre les exploitants et les maires : exploitation des jeux de table et des machines à sous, prévention de l'addiction au jeu, sécurité et sincérité des jeux, lutte contre le blanchiment ...

La formule retenue pour préciser le contenu de l'arrêté reprend celle qui figure à l'article 2 de la loi de 1907.

L'autorisation pourra être révoquée par le ministre en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur. Dans cette dernière hypothèse, le non respect des obligations contractuelles ne doit pas relever du seul régime de responsabilité contractuelle de droit commun. En effet, eu égard au contenu de la convention, le ministre doit pouvoir tirer les conséquences de l'inobservation des clauses de la convention en question. Les parties ne peuvent être seules juges en la matière.

S'agissant de la police des jeux, elle est traditionnellement exercée, dans les casinos terrestres, concurremment par les ministères de l'intérieur (Direction des renseignements généraux) et des finances (Direction générale de la comptabilité publique) en vertu du décret du 22 décembre 1959 portant réglementation des jeux dans les casinos. Le préfet ou le maire selon la taille de la commune, sont, conformément au droit commun administratif, garants du bon ordre et de la sécurité publique ; sur les navires, c'est au capitaine qu'incombera cette tâche, la police des jeux demeurant du ressort des deux administrations précitées.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 31

Prélèvement sur le produit brut des jeux

Les casinos sont soumis à un ensemble de dispositions fiscales : un prélèvement forfaitaire au premier franc, prévu par le code général des impôts, de 0,5 % sur le produit brut des jeux traditionnels en faveur de l'Etat, et de 2 % sur le produit des machines à sous, au profit de la commune.

Ils supportent également divers prélèvements de droit commun (contribution sociale généralisée, contribution au remboursement de la dette sociale, impôt sur les sociétés).

En outre, sur le fondement de l'article L. 2333-56 du code général des collectivités territoriales, un prélèvement progressif est appliqué sur le produit brut des jeux après intervention d'un abattement de 25 %, et selon le barème progressif suivant :

PRODUIT BRUT DES JEUX

(en euros)

10 %	jusqu'à	58 000		
15 %	de	58 001	à	114 000
25 %	de	114 001	à	338 000
35 %	de	338 001	à	629 000
45 %	de	629 001	à	1 048 000
55 %	de	1 048 001	à	3 144 000
60 %	de	3 144 001	à	5 240 000
65 %	de	5 240 001	à	7 337 000
70 %	de	7 337 001	à	9 443 000
80 %	au-delà de	9 443 000		

10 % du produit de ce prélèvement progressif sur le produit brut des jeux est reversé par l'Etat aux communes.

Enfin, les communes perçoivent directement, sur le fondement de l'article L. 2333-54 du Code général des collectivités territoriales, le produit d'un prélèvement dont le taux est fixé par le cahier des charges de la commune.

Ce produit ne peut excéder 15 % du prélèvement brut des jeux.

S'agissant des casinos exploités sur les navires immatriculés au RIF, les dispositions fiscales du code général des impôts leur sont applicables de plein droit ; ils sont donc redevables de la CSG, de la CRDS, de l'IS et du prélèvement forfaitaire sur le produit brut des jeux sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans le présent article ; il convient de noter que le produit du prélèvement forfaitaire de 2 % sur les machines à sous, destiné aux communes dans le cas des casinos terrestres, sera versé à l'Etat.

En revanche, *le premier alinéa* du présent article doit reprendre les dispositions du code général des collectivités territoriales afin que les casinos exploités sur les navires immatriculés au RIF soient assujettis au prélèvement progressif et ne bénéficient pas d'une distorsion de concurrence au détriment des casinos terrestres. Il convient de noter que l'Etat n'aura plus à reverser 10 % du produit de ce prélèvement aux communes.

C'est pourquoi *le deuxième alinéa* vise à permettre à la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, de bénéficier d'une nouvelle ressource. En effet, dans la mesure où les ressources nettes tirées par l'Etat du prélèvement progressif sur le produit brut des jeux vont mécaniquement augmenter du fait de l'absence de reversement de 10 % du produit aux communes, celui-ci peut destiner une partie de ces ressources supplémentaires à un autre destinataire.

Votre rapporteur salue donc l'initiative de MM. de Rohan, de Richemont, Oudin, Gélard, Texier, Braye, Dubrulle, Lanier, Trillard, Ginésy et Pintat, et Mme Henneron, qui a permis d'inscrire le principe en vertu duquel une fraction du prélèvement progressif visé au premier alinéa, égale à 5 % du produit brut des jeux est reversée à la SNSM.

Enfin votre rapporteur souligne que les casinos exploités sur les navires immatriculés au RIF n'auront plus à verser aux communes le prélèvement dont le taux est fixé par le cahier des charges dans la limite de 15 % du produit brut des jeux, ce qui constitue une incitation pour les exploitants de casino à saisir la faculté offerte à l'article 30, et permet de compenser le surcroît de charges afférent aux conditions particulières d'exploitation d'un casino sur un navire.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 32

Immatriculation au RIF des navires de commerce immatriculés au registre des terres australes et antarctiques françaises

Le présent article vise à organiser l'immatriculation au RIF des navires de commerce pour l'heure immatriculés au registre dit « Kerguelen » précité.

Le premier alinéa vise l'hypothèse d'une démarche volontaire accomplie par l'armateur concerné ; celui-ci pourra immatriculer son navire de commerce au RIF sur simple demande.

Le second alinéa prévoit qu'à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la publication du présent texte, les dispositions de l'article 26 de la loi du 26 février 1996, qui crée le pavillon Kerguelen, ne sont plus applicables aux navires de commerce.

Le troisième alinéa précise alors que les navires de commerce encore inscrits au registre Kerguelen à l'expiration du délai précité, pour lesquels l'armateur n'aurait pas fait usage de la faculté offerte au premier alinéa, sont obligatoirement immatriculés au RIF.

A l'expiration du délai précité, seuls les navires de plaisance et les navires de pêches pourront donc continuer à être inscrits au registre Kerguelen.

La Commission a *adopté* cet article *sans modification*.

Article 33

Compensation des pertes de recettes occasionnées par la présente loi

Cet article avait pour objet de compenser à due concurrence la perte de recettes résultant de la présente loi par la création d'une taxe additionnelle aux droits perçus sur les tabacs manufacturés et prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts .

Un amendement du gouvernement a permis de lever le gage et a supprimé cet article.

La Commission a *maintenu la suppression* de cet article.

Article 34

Evaluation de la mise en œuvre de la loi

Le présent article a pour objet de permettre au Parlement de suivre et d'évaluer la mise en œuvre de la présente loi.

Plusieurs observations peuvent être formulées.

D'une part, votre rapporteur estime que le calendrier retenu, c'est-à-dire l'évaluation de la situation au 31 décembre 2006, sur le fondement d'un rapport présenté dans les six mois suivant cette date, soit au plus tard le 31 juillet 2007, est insatisfaisant, et ce à plusieurs titres.

D'une part, plusieurs mois seront encore nécessaires avant l'aboutissement de la procédure parlementaire et l'adoption du texte ; celui-ci n'aura sans doute pas pu déployer tous ses effets au moment où le rapport sera remis au Parlement, et l'évaluation pourrait être biaisée.

En outre, cette évaluation ne peut être faite une fois pour toutes, comme le prévoit la rédaction proposée ; le Parlement doit pouvoir apprécier de manière périodique et régulière la mise en œuvre et les effets du présent dispositif.

Enfin, votre rapporteur regrette que les partenaires sociaux ne puissent être associés, notamment à travers le Conseil supérieur de la marine marchande et la Commission nationale de l'emploi maritime, à cette évaluation.

La Commission a *adopté l'amendement n° 70* de son rapporteur tendant à améliorer le suivi de l'application de la loi.

Elle en ensuite *adopté l'article 34 ainsi modifié*.

Enfin, la Commission a *adopté* l'ensemble de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, *ainsi modifiée*.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi adoptée par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>Proposition de loi relative à la création du registre international français</p>	<p>Proposition de loi relative à la création du registre international français</p>
	<p>TITRE I^{ER} DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS</p>	<p>TITRE I^{ER} DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS ET DU DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI MARITIME (amendement n° 36)</p>
	<p>Section 1 Création du registre international français</p>	<p>Section 1 Création du registre international français</p>
	<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>
	<p>Il est créé un registre dénommé « registre international français ».</p>	<p><i>Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, de développer l'emploi maritime, de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.</i> (amendement n° 37)</p>
	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
	<p>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.</p>	<p>I.— Peuvent français : 1° les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international ; 2° les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.</p>
	<p><i>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.</i></p>	<p>Alinéa supprimé.</p>

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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.

(Alinéa sans modification)

1° (Alinéa sans modification)

2° (Alinéa sans modification)

3° (Alinéa sans modification)

4° (Alinéa sans modification)

II.– Un décret fixe les modalités d'immatriculation et de francisation des navires au registre international français dans le cadre d'un guichet unique.

(amendement n° 38)

Article additionnel

Au sens de la présente loi, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire. Les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec ces fonctions bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.

Les navigants résidant en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II de la présente loi.

(amendement n° 39)

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.

Article 3

Les...

...
navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection ...

... France.

(amendement n° 40)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

Section 2

Obligations de l'employeur

Section 2

Obligations de l'employeur

Article 4

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.

L'équipage, calculé sur la fiche d'effectif du navire, doit comporter une proportion minimale de 25 % de navigants ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, y compris les personnes visées à l'alinéa suivant. Cette proportion peut être portée à 35 % pour les navires qui ont bénéficié, lors de leur acquisition, d'un dispositif d'aide fiscale.

(amendement n° 41)

(Alinéa sans modification)

Article 5

Afin de promouvoir une filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation ...

... effectifs visés à l'article 4.

Une convention ou un accord de branche étendu détermine les modalités d'embarquement et de formation des élèves officiers.

(amendement n° 42)

Une convention ou un accord de branche étendu détermine pour les navires immatriculés au registre international français :

- la programmation des embarquements des élèves officiers en formation ;

- les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenants des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

Texte en vigueur

—

Code Général des Impôts

Livre premier
Assiette et liquidation de l'impôt
Première Partie
Impôts d'État
Titre premier
Impôts directs et taxes assimilées
Chapitre premier
Impôt sur le revenu
Section II
Revenus imposables

Article 81 A

.....
II Les traitements et salaires perçus en rémunération de leur activité à l'étranger par des personnes de nationalité française autres que les travailleurs frontaliers, qui ont leur domicile fiscal en France et qui, envoyées à l'étranger par un employeur établi en France, justifient d'une activité à l'étranger d'une durée supérieure à 183 jours au cours d'une période de douze mois consécutifs, ne sont pas soumis à l'impôt.

Cette exonération n'est accordée que si les rémunérations considérées se rapportent aux activités suivantes à l'étranger :

a Chantiers de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route et leur exploitation, la prospection et l'ingénierie y afférentes ;

Texte de la proposition de loi adoptée par le Sénat

—

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 :

Propositions de la Commission

—

A défaut de la conclusion de la convention ou de l'accord visé au deuxième alinéa avant le 1^{er} janvier 2006, un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

(adoption de l'amendement n° 19 de la commission des affaires culturelles)

Section 3
Dispositions fiscales applicables aux navigants

Article 6

(Sans modification)

Texte en vigueur —	Texte de la proposition de loi adoptée par le Sénat —	Propositions de la Commission —
b Prospection, recherche ou extraction de ressources naturelles.	« c) Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français. »	
	Section 4	Section 4
	Entreprises de travail maritime	Entreprises de travail maritime
	Article 7	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.	Est <i>entrepreneur</i> de travail qualification. (amendement n° 43)
	Article 8	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.	Le contrat établie. <i>Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.</i> (amendement n° 44)
	Article 9	Article 9
	<i>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.</i>	Supprimé (amendement n° 45)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

Le défaut de déclaration préalable ou l'exercice sans agrément de l'activité d'entreprise de travail maritime sont punis 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

TITRE II
DU STATUT DES NAVIGANTS
RÉSIDENT HORS DE FRANCE
(amendement n° 46)

Section 1
Dispositions relatives
au droit du travail

Article additionnel

I.- Afin de favoriser le développement de la marine marchande française, l'emploi, la transmission du savoir faire maritime et la sécurité maritime, il est créé un dispositif d'exonération totale des cotisations et contributions sociales patronales obligatoires de toutes natures, dont le paiement est exigé à raison du versement du salaire au profit des employeurs de navigants affiliés à un régime spécial au sens de l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale embauchés sur les navires battant pavillon français appartenant aux catégories suivantes :

- les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international ;*
- les navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout ;*
- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;*
- les navires exploités exclusivement au cabotage national.*

Cette exonération n'est pas cumulable avec une autre aide à l'emploi attribuée par l'Etat.

Un décret précise les conditions d'application du présent article.

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

II.- Les pertes de recettes pour les organismes de sécurité sociale, d'assurance-chômage sont compensées, à due concurrence, par une augmentation des tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par la création d'une taxe additionnelle à ces mêmes droits.

(adoption de l'amendement n° 7 de la commission des affaires culturelles)

Article additionnel

Les dispositions conventionnelles ou contractuelles légalement conclues avant l'immatriculation d'un navire au registre international français applicables aux navigants leur demeurent applicables après cette immatriculation jusqu'à l'expiration, la révision ou la dénonciation des conventions ou accords collectifs ou l'expiration des contrats en cours, sans préjudice de l'application de dispositions plus favorables issues de la présente loi. La seule immatriculation ne constitue pas une modification du contrat d'engagement.

(adoption de l'amendement n° 9 de la commission des affaires culturelles)

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.

Article 10

Alinéa supprimé.

Alinéa supprimé.

(amendement n° 47)

(Alinéa sans modification)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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.

(Alinéa sans modification)

Article 11

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.

Les ...

... France *régulièrement ratifiés ou approuvés.*
(amendement n° 48)

Article 12

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.

(Alinéa sans modification)

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.

Les rémunérations *des navigants* ne peuvent être inférieures aux montants *fixés, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des marins*, par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande *par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.*

(amendement n° 49)

Article 13

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 :

(Sans modification)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

- 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

Article 14

I. - *(Alinéa sans modification)*

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

- l'emploi ... exigée et le nom du navire, ...

... d'embarquement ;

(adoption de l'amendement n° 10 de la commission des affaires culturelles)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

II. - *(Sans modification)*

III. - Un ...

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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.

... compétente, est remis ...

... capitaine.

(amendement n° 50)

Article 15

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.

(Alinéa sans modification)

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

(Alinéa sans modification)

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

(Alinéa sans modification)

- 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.

(Alinéa sans modification)

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

(Alinéa sans modification)

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

Les ...

... l'objet *soit* d'un repos équivalent, *soit* d'une rémunération.

(amendement n° 51)

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

(Alinéa sans modification)

Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction,

(Alinéa sans modification)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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

Article 16

(Alinéa sans modification)

Les ...

...
travaillé ou coïncidant avec la journée de repos hebdomadaire fait l'objet soit d'un repos équivalent soit d'une rémunération.

(amendement n° 52)

(Alinéa sans modification)

Article 17

(Sans modification)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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

Article 18

(Alinéa sans modification)

e) Par ...
... l'armateur lorsque le navigant a été reconnu fautif, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives qui lui sont applicables, d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

(amendement n° 53)

(Alinéa sans modification)

Les ...

... l'interruption *interviennent*

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

décision ou en cas de faute grave ou lourde, et durant la période d'essai.

durant la période d'essai, *ou lorsqu'elles résultent de sa décision ou d'un manquement grave aux obligations de son emploi.*

(amendement n° 54)

Article 19

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.

I.- Tout navigant est rapatrié dans les cas visés à l'article 2 de la convention n° 166 de l'Organisation internationale du travail.

Le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur, ou de l'entreprise de travail maritime dans le cas d'une mise à disposition, sans préjudice de leur droit de recouvrer les sommes engagées auprès du navigant lorsque celui-ci a été reconnu fautif, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives qui lui sont applicables, d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

(amendement n° 55)

Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :

(Alinéa sans modification)

- le lieu d'engagement ;

(Alinéa sans modification)

- le lieu stipulé par convention collective ;

(Alinéa sans modification)

- son lieu de résidence ;

(Alinéa sans modification)

- le lieu mentionné par le contrat ;

(Alinéa sans modification)

- tout autre lieu convenu par les parties.

(Alinéa sans modification)

Article 20

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

En ...

... L'armateur doit contracter ...

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

assurance ou justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.

...
défaillance.

(adoption de l'amendement n° 13 de la commission des affaires culturelles)

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

(Alinéa sans modification)

Article 21

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.

(Sans modification)

Section 2

Section 2

**Dispositions relatives
au droit syndical**

**Dispositions relatives
au droit syndical**

Article 22

Article 22

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

I. - *(Sans modification)*

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.

II. - La

... navigant. *Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié, ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève. Toute disposition ou tout acte contraire est nul de plein droit.*

Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes.

(amendement n° 56)

Article 23

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.*

I. - **Alinéa supprimé.**
(amendement n° 57)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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

(Alinéa sans modification)

II. - *Les navigants visés au présent titre participent aux élections des délégués de bord conformément aux dispositions du décret n° 78-389 du 17 mars 1978.*

Alinéa supprimé.

(amendement n° 58)

Section 3

**Dispositions relatives
à la protection sociale**

Article 24

(Alinéa sans modification)

Alinéa supprimé.

Alinéa supprimé.

(amendement n° 59)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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 ;

Article 25

I. - *(Sans modification)*

II. - Cette protection sociale ne peut ...

...
navigants. *L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.*

(amendements n^{os} 60 et 61)

III. - *(Sans modification)*

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

- 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

TITRE III
**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
CONTROLES ET SANCTIONS**
(amendement n° 62)

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.

Article 26

(Sans modification)

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,

Article 27

Est ...
7 500 € tout ...

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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 attrait devant les tribunaux français, devant

... articles 8, 13 et 14.

(amendements n^{os} 63 et 64)

Est punie d'une amende de 7500 € toute personne en infraction aux articles 4, 12 alinéa 2, 17 alinéa 2, 19, 22 paragraphe 1 et 2, et 23 paragraphe 2 de la présente loi.

(amendement n^o 65)

(Alinéa sans modification)

Les ...

... article. *La peine encourue par les personnes morales est l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal.*

(amendement n^o 66)

Article 28

(Sans modification)

TITRE III
DISPOSITIONS DIVERSES

Article 29

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

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.

(Alinéa sans modification)

Il dispositions des deuxième et troisième alinéas de cet article ...

... indiqués aux deuxième et troisième alinéas de cet article.

(amendements n^{os} 67 et 68)

Article additionnel

Les navigants 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.

Néanmoins, 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.

(amendement n^o 69)

Article 30

Article 30

Loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques

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

(Sans modification)

1° L'intitulé est ainsi rédigé :
« réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et

Texte en vigueur

**Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat**

Propositions de la Commission

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.

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat

Propositions de la Commission

« 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

Article 31

(Sans modification)

Article 32

(Sans modification)

Texte en vigueur

**Texte de la proposition de loi
adoptée par le Sénat**

Propositions de la Commission

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.

Article 34

Un ... *... loi est établie chaque année par l'administration et soumise au Conseil supérieur de la marine marchande et à la Commission nationale de l'emploi maritime. Un rapport de synthèse établi dans les mêmes conditions sera présenté au Parlement tous les trois ans, et pour la première fois avant le 31 mars 2008.*

(amendement n° 70)

AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

Article 4

Amendement présenté par M. Jean Gaubert :

Rédiger ainsi cet article :

« A bord des navires immatriculés au registre international français, 35 % au moins de l'équipage réellement embarqué, dont le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne.

Un accord collectif de branche fixe les modalités d'application de cette disposition. »

Amendement n° 16 présenté par M. René Couanau :

Au début de cet article, insérer les deux alinéas suivants :

« Les membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % de l'effectif embarqué.

« Un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués de bord, peut fixer une proportion supérieure à celle mentionnée ci-dessus. » *[sans objet]*

Article 6

Amendement n° 20 présenté par M. René Couanau :

I.— Après le mot : « navires », rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de cet article : « battant pavillon français »

II.— Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« Les pertes de recettes éventuelles pour l'Etat sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle sur les droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

Article 7

Amendement présenté par M. Jean Gaubert :

Supprimer cet article.

Article 8

Amendement présenté par M. Jean Gaubert :

Supprimer cet article.

Avant l'article 10

Amendements n^{os} 1 et 2 présentés par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

- Dans l'intitulé du titre II, après le mot : « statut », insérer les mots : « , de l'emploi et de la formation ».

- Avant la section 1, insérer la division et l'intitulé suivants :

« Section 1 A

Dispositions relatives à l'emploi et à la formation des navigants. »

Amendements n^{os} 21 et 22 présentés par M. François Liberti :

- Dans l'intitulé du titre II, après le mot : « statut », insérer les mots : « , de l'emploi et de la formation ».

- Avant la section 1, insérer la division et l'intitulé suivants :

« Section 1 A

Dispositions relatives à l'emploi et à la formation des navigants. »

Articles additionnels avant l'article 10

Amendements n^{os} 14 et 17 présentés par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

- Après le neuvième alinéa (h) de l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« i) Les membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % de l'effectif embarqué. »

Amendement présenté par M. Jean Gaubert :

Après le neuvième alinéa (h) de l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, inséré l'alinéa suivant :

« Le bénéfice du régime cité ci-dessus est octroyé sur agrément du ministre du budget à la condition notamment que l'ensemble des membres de l'équipage se voit appliquer la législation sociale française. »

Amendements n^{os} 5, 18, 3, 6 et 8 présentés par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

- « I.— L'article 238 *bis* HN du code général des impôts est ainsi modifié :

« 1° Après le douzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les avantages fiscaux découlant de l'application du présent article sont modulés proportionnellement à la part de navigants ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans l'équipage du navire. »

« 2° L'avant-dernier alinéa est complété par les mots :

« , notamment celles de la modulation visée au précédent alinéa. »

« II.— Les pertes de recettes éventuelles pour l'Etat sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle sur les droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

- « Les membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % de l'effectif embarqué.

« Un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués de bord, peut fixer une proportion supérieure à celle mentionnée ci-dessus. »

- « Une convention ou un accord de branche étendu détermine pour les navires immatriculés au registre international français :

« – la programmation des embarquements des élèves officiers en formation ;

« – les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenants des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

« A défaut de la conclusion de la convention ou de l'accord visé au deuxième alinéa avant le 1^{er} janvier 2006, un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'applications du présent article. » *[sans objet]*

- « Les navigants français et ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen servant sur les navires immatriculés sous registre international français sont soumis, sans préjudice de dispositions plus favorables :

« – aux dispositions de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime ;

« – aux dispositions du code du travail applicable aux marins ;

« – aux conventions et accords collectifs régissant l'emploi des navigants sur les navires battant pavillon français conclus sur le fondement du code du travail ou de la loi du 13 décembre 1926 précitée. »

Article 17

Amendement n^o 11 présenté par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

Rédiger ainsi le premier alinéa de cet article :

« Durant la première période d'emploi du navigant par un armateur ou sa première période de mise à disposition auprès d'un même armateur, les trois premiers mois de service sont considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période, le navigant ou l'armateur peut rompre le contrat d'engagement. Au cours de cette période, en cas de mise à disposition, le navigant ou l'entreprise de travail maritime peut interrompre celle-ci. »

Article 19

Amendement n° 12 présenté par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

Après les mots : « ou de l'entreprise de travail maritime », supprimer la fin du premier alinéa de cet article. *[sans objet]*

Amendement n° 32 présenté par M. François Liberti :

Après les mots : « travail maritime », supprimer la fin du premier alinéa de cet article. *[sans objet]*

Article 22

Amendement n° 14 présenté par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

Substituer au II de cet article les deux paragraphes suivants :

« II.— La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant. Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié, ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève. Toute mesure ou tout acte contraire à ces dispositions est nul de plein droit.

« III.— Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes. » *[sans objet]*

Amendement n° 34 présenté par M. François Liberti :

Substituer au II de cet article, les deux paragraphes suivants :

« II— La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant. Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié, ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire en raison de l'exercice normal du droit de grève. Toute mesure ou tout acte contraire à ces dispositions est nul de plein droit.

« III— Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes. » *[sans objet]*

Article 23

Amendement n° 15 présenté par M. René Couanau, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales saisie pour avis :

Substituer au II de cet article les deux paragraphes suivants :

« II.— Les navigants visés au présent titre participent aux élections des délégués de bord.

« III.– Les délégués de bord ont 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 des 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. » *[sans objet]*

Amendement n° 35 présenté par M. François Liberti :

Substituer au II de cet article, les deux paragraphes suivants :

« Les navigants visés au présent titre participent aux élections des délégués de bord.

« II *bis*– Les délégués de bord ont 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 des observations relatives à l’application de dispositions dont elle est chargée d’assurer le contrôle. Les navigants présentent eux-mêmes, s’ils le souhaitent leurs observations au capitaine et à l’armateur. » *[sans objet]*