

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 53

présenté par

M. Moreau, Mme Zimmermann, M. Gandolfi-Scheit, M. Foulon, M. Lurton, M. Quentin,
M. Fromantin, Mme Grosskost, M. Frédéric Lefebvre, M. Dhuicq, M. Furst, M. Gibbes,
M. Gosselin, M. Sermier, M. Daubresse, M. Vitel, M. Reiss, M. Cinieri, M. Le Fur, M. Salen et
M. Luca

ARTICLE 10

Rétablir le 3° de l'alinéa 10 dans la rédaction suivante :

« 3° Au début de l'article L. 5611-4 est inséré le mot : « Seuls » ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article L. 5561-1 du code des transports détaille les navires concernés par les dispositions dites de l'État d'accueil. Il s'agit des navires :

« 1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

3° Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ».

Il en résulte que les navires de fret de plus de 650 tjb assurant un cabotage national vers les îles ou inter îles sans opérer une escale dans un autre État doivent respecter les dispositions sociales de droit commun français dans 9 matières listées ci-dessus.

Or, parmi les navires effectuant du cabotage national vers les îles ou inter-îles, il y a des navires immatriculés au Registre International Français (RIF).

– Il est en effet très difficile, et incompréhensible, de mettre en place à bord d'un même navire sous pavillon français deux régimes sociaux différents pour les marins selon le voyage concerné. Contrairement aux navires dédiés au trafic de passagers et de fret roulier sur la Corse, ces navires ne sont pas uniquement consacrés à cette desserte. En leur appliquant cette loi, le risque est de condamner leur compétitivité sur le plan international alors que les trafics entrant dans le champ d'application de la loi ne peuvent les occuper 100 % du temps.

– Le dispositif crée une distorsion : les navires effectuant du cabotage national continental entre Le Havre et Marseille par exemple peuvent appliquer les règles sociales du pavillon, en particulier du RIF, alors que les navires effectuant du cabotage national vers la Corse ou entre 2 îles outre-mer doivent appliquer les règles sociales du 1^{er} registre.

Il faut considérer que tous les registres français en tant que tels remplissent les conditions État d'accueil. Ainsi, il convient de préciser que « seuls les livres I^{er}, II, IV et les titres I^{er} et VII du livre V sont applicables aux navires RIF », à l'exclusion des dispositions dites de l'État d'accueil.