

## **Faire reculer les pavillons de complaisance, supprimer le pavillon des Kerguelen, refuser la mise en place du « Registre International Français**

Dans le programme des Verts pour les législatives 2002 (livre « Reconstruire l'Espoir, En Vert et à Gauche »), nous « proposons la suppression du pavillon des Kerguelen et l'application pleine et entière des lois sociales françaises pour les navires sous pavillon des TOM ... », en indiquant que « l'application des normes sociales internationales à la navigation doit être une priorité. Les marins qui se battent pour le respect de leurs droits légitimes doivent être soutenus ».

Ces objectifs sont repris dans la fiche programmatique D08, où nous indiquons que, « Afin de mettre fin aux pavillons de complaisance, la responsabilité de l'Etat du pavillon doit pouvoir être engagée, ainsi que celle, civile et pénale, du donneur d'ordre (affréteur, chargeur) en cas de sinistre impliquant un navire qu'il a choisi. En France, suppression des registres Kerguelen et Wallis et Futuna, refus de la mise en place du « Registre International Français », et renouvellement de la flotte de navires français avec des marins bénéficiant du code du travail maritime français. »

Alors le Sénat vient d'adopter, le 11 décembre 2004, une proposition de loi tendant à instituer un Registre International Français de navigation (RIF), la commission Mer et Littoral a adopté le communiqué suivant, lequel s'appuie sur une analyse du texte, qu'il est également utile de mettre à la disposition de tous sur ce site.

---

### **Communiqué « RIF »**

#### **Non au pavillon super-voyou ... Non au RIF**

Parti de l'écologie politique, Les Verts luttent depuis toujours pour la défense de l'environnement, et pour la place de l'homme dans cet environnement préservé.

Ainsi, bien avant l'ERIKA, Les Verts proposaient des solutions pour améliorer la sécurité maritime, entre autres la mise hors la loi des pavillons de complaisance, et en particulier du registre français des Kerguelen.

Les Verts dénoncent donc le projet de « Registre International Français », tel qu'il va venir en discussion au Sénat le 11 décembre, 4 ans après le naufrage de l'Erika.

Pire que les mesures en place sous pavillon Kerguelen, ce registre ne peut que plaire aux super-voyous dénoncés par ailleurs.

Alors que chacun peut constater qu'il n'y a pas de bon navire avec un équipage mal traité, la proposition de loi prévoit que les marins, recrutés (sauf le capitaine et son suppléant) dans les pays où la main d'œuvre est bon marché ne seront plus embauchés et rémunérés par leur employeur réel l'armateur, mais par une société de marchands d'hommes située hors territoire. Les contrats de ces marins ne seraient pas soumis à la législation française. Et la loi prévoit que les navigants devront rester obligatoirement plus de 6 mois à bord en CDD, avec des rémunérations qui pourront être inférieures à ce qui se pratique à bord des pavillons de complaisance actuels, hors application du code du travail. A l'inverse, la loi prévoit la possibilité pour l'armateur de renvoyer le marin chez lui en lui faisant payer son billet de retour en cas de « faute grave ».

Ce pavillon sera sans doute « attractif », mais il sera surtout sous-normes, mauvais pour les marins, mauvais pour la sécurité en mer, mauvais pour l'environnement, mauvais pour l'image de la France.

---

**Texte de la proposition de loi relative à la création du registre international français, tel qu'adoptée par le Sénat le 11 décembre 2003, avec commentaires de Jean-Paul Declercq, responsable Commission Mer et Littoral, responsable du secteur « transports maritimes » de la commission.**

## **Proposition de loi**

### **TITRE I**

#### **De la promotion du pavillon français**

##### **Section I : Création du registre international français**

###### **Article 1<sup>er</sup>** - création du Rogue International Flag

Il est créé un registre dénommé "registre international français".

###### **Article 2** – qui peut être immatriculé RIF ?

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

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

Sont exclus du bénéfice du présent article :

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

**Cette exclusion a pour but de rassurer les marins français, dont la plus grande partie naviguent à bord de ce type de navire. Mais personne n'est dupe. Leur tour viendra.**

###### **Article 3** – règles applicables

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.

**Plutôt que d'indiquer les exclusions (ce qui fait mauvais effet) le rédacteur indique ici les lois applicables. Les lois sur la sécurité et les règles communautaires sont applicables. Par contre le code du travail ne l'est pas ....**

##### **Section II : Obligations de l'employeur**

###### **Article 4** – nationalité du capitaine

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

Totalement insuffisant. Pour avoir un capitaine formé, il faut 3 cadres chefs de quart, qui prennent de l'expérience avant de prendre la suite. La loi devrait prévoir un minimum de français à bord pour préparer la relève en capitaines, mais aussi en pilotes de port. A noter également que s'il est possible de prévoir un minimum de français à bord, la cour européenne de justice vient de juger illégal de réserver un poste précis à un français, sur la base de la libre circulation des travailleurs.

L'ajout d'une phrase indiquant que ces officiers sont « garants de la sécurité, de la sûreté, et de l'environnement », ne suffira pas à justifier vis-à-vis de la cour européenne la nationalité française.

#### **Article 5 – formation des futurs capitaines**

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.

Je ne pense pas que cet article répond à la critique ci-dessus pour le renouvellement des cadres.

Ce n'est qu'une déclaration d'intention, inopérante tant que l'on indique pas clairement un nombre minimum de personnes « en formation embarquée ».

### **Section III : Dispositions fiscales applicables aux navigants**

#### **Article 6 – exonération d'impôt des navigants**

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

c) navigation à bord de navires immatriculés au registre international français.

### **Section IV. Entreprises de travail maritime**

#### **Article 7 – légalisation des marchands d'hommes**

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.

Inadmissible. Par cet article, la France légaliserait l'embauche des marins par des sociétés de « marchands d'hommes », y compris et surtout les sociétés off shore, dont l'activité n'est pas contrôlable par l'Etat du pavillon. Elle serait le seul Etat maritime à le faire. Actuellement dans tous les Etats, y compris les pires pavillons de complaisance, les marins sont engagés par l'armateur, qui est l'employeur, y compris lorsque les armateurs utilisent des sociétés de recrutement (manning offices). Cet article ferait officiellement du travail maritime une marchandise.

#### **Article 8 – agrément des marchands d'hommes**

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 fait que le marchand d'hommes est « agréé » dans l'Etat où il est établi ne change pas la nature de l'article 7.

Un amendement garde-fou pourrait être déposé indiquant les conditions nécessaires d'agrément, et la nécessité d'un agrément par les autorités françaises, qui deviendraient ainsi co-responsables.

#### **Article 9 – agrément des marchands d'hommes établis sur le territoire français**

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

Le défaut de déclaration préalable ou l'exercice sans agrément de l'activité d'entreprise de travail maritime sont punis d'une amende de 3 750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7 500 euros.

## **TITRE II**

### **Du statut des navigants**

#### **Section I. Dispositions relatives au droit du travail**

#### **Article 10 – définition du navigant (qui n'est plus un marin au sens de cette loi)**

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.

La présente définition a pour but de se détacher du code du travail maritime français, qui définit le « marin », et pas le navigant, pour ensuite lui donner des droits attachés à la profession de marin.

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

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

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

#### **Article 11 – Contrat d'engagement des protection sociale des marins « exotiques »**

Les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions de la présente loi et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions collectives applicables aux non résidents, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.

Article clé pour indiquer que les contrats ne sont pas soumis à la législation française, « sauf accord des parties ».

Cet article dit clairement que l'on crée un régime d'exception, où la loi française ne s'appliquerait plus. L'article 22 nous indique cependant que le droit syndical et le droit de grève sont reconnus.

Avancée cependant par rapport au texte précédent. Le texte reconnaît que le contrat peut être régi par une convention collective. Ce qui est en fait un cas courant à la complaisance, où les différentes nationalités disposent de conventions collectives particulières. Implicitement, il y a reconnaissance de l'existence des syndicats maritimes des pays concernés et particulièrement d'ITF.

#### **Article 12 – application des conventions OIT « ratifiées par la France »**

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.

A noter que la France n'a toujours pas ratifié les conventions en question.

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.

En application de cet article, l'arrêté du ministre ne pourrait même pas décider de rémunérations décentes, supérieures au minimum des minima en question.

Par ailleurs, la commission paritaire maritime de l'OIT n'a pas compétence pour conclure des conventions collectives internationales.

Par ailleurs, rien ne permet d'exclure par une loi d'exception la référence aux conventions collectives nationales.

#### **Article 13 – obligation d'un contrat entre l'armateur et le marchand d'hommes**

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

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

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

Cet article démontre que l'armateur est bien le véritable employeur. La prétendue « entreprise de travail maritime » n'est en effet pas une entreprise d'intérim qui disposerait d'une autonomie de gestion. En effet non seulement l'armateur décide du travail du marin, mais il décide également des conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de salaire, de vie à bord

#### **Article 14 – obligation d'un contrat entre le marchand d'homme et le marin**

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.

**Non, encore non. L'employeur, c'est l'armateur.**

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

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

**Nouveauté, la référence à l'autorité maritime compétente.**

**S'agissant d'un navire français, il ne peut s'agir que de l'autorité maritime française. La loi française ne peut pas légiférer sur les visas que doivent accorder d'autres pays pour l'embarquement d'un marin étranger.**

**Comme c'est bien les inspecteurs maritimes et les inspecteurs du travail français qui seront chargés du suivi de ces navires, un amendement doit être déposé, qui indiquera quelle autorité maritime française sera compétente pour délivrer le visa en question.**

#### **Article 15 – durée du travail, repos, rémunération des HS**

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

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

- les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;
- le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une d'entre elles ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.

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

**Le nouveau texte est encore plus dur pour le marin que le précédent, avec l'introduction de la possibilité d'une base journalière de travail de « 12 heures, pour raison d'exploitation ».**

**Concernant le calcul des heures supplémentaires, c'est pire que sous les pavillons de complaisance habituels, où l'heure supplémentaire est comptée chaque jour, après la 8<sup>ème</sup> heure, et où les heures du samedi après-midi et du dimanche sont des heures supplémentaires. Le décompte après 48 heures permet tous les abus.**

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

**Inadmissible de parler d'un repos équivalent pour un marin embarqué loin de sa famille. Il doit y avoir rémunération.**

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

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

#### **Article 16 -congés**

La durée des congés payés des navigants est de 3 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.

**Il faut indiquer que le repos non pris est payé. Car « reporté à l'issue de l'embarquement », ça veut dire qu'il sera payé à la fin de l'embarquement, et pas dans le mois.**

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 – période d'essai**

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

**Aucune indication sur la prise en charge par l'armateur des frais de ralliement et de rapatriement. Cette omission permet tous les abus.**

La durée maximale d'embarquement est de 6 mois. Elle peut être portée à 9 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.

**Si 9 mois est la durée habituelle pour les marins de certains pays comme les Philippines, elle est de 6 mois pour d'autres. Et il est admis qu'au-delà de 6 mois le métier devient beaucoup plus dur. Il n'y a aucune raison de légiférer sur la durée, sauf pour la limiter. Il serait ainsi acceptable d'écrire que « la durée d'embarquement ne peut excéder 6 mois ».**

#### **Article 18 – Fin de contrat**

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

- a) à l'échéance prévue ;
- b) par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;
- c) par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire

;

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

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

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

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

### **Article 19 – rapatriement**

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

Cette règle très dure pour le marin est en général écrite dans les contrats de travail à bord des navires de complaisance. Par contre elle ne figure pas dans la législation des Etats qui pratiquent la complaisance. Là aussi la France innoverait en décidant que le marin doit payer très cher lorsqu'on le jette. Alors même que la « faute lourde » est appréciée souverainement par ses supérieurs.

Un amendement devrait prévoir la suppression de cet alinéa, ou, au minimum, la limitation de ce qui est en fait une « amende ».

Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :

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

### **Article 20 –responsabilités de l'armateur**

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

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

Cet article indique que l'armateur sera responsable, en tout état de cause, du paiement des salaires du marin de ses conditions de vie et de travail, de son rapatriement.

C'est la moindre des choses.

### **Article 21 – liste d'équipage**

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

Cet article fait des autorités françaises un simple témoin, à l'image de ce qui se passe sous les pires pavillon de complaisance. Pourtant l'autorité française a l'obligation légale de contrôler que le personnel embarqué est suffisant en nombre et en qualité pour assurer le travail, la navigation, la sécurité, la préservation de l'environnement. Elle doit examiner l'organisation du travail et vérifier qu'elle est en conformité avec la législation française, communautaire, internationale. Elle doit engager la France en donnant le visa de l'état du pavillon au « manning certificate ».

## **Section II. Dispositions relatives au droit syndical**

### **Article 22 – droit syndical et droit de grève**

**Avancée importante du texte. Ces droits sont maintenant reconnus**

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

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

### **Article 23 – conventions collectives**

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

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

**Avancée importante du texte. Le droit à la convention collective.**

**Mais ces conventions collectives ne sont pas soumises au droit français, mais « à la loi dont relève le contrat d'engagement ».**

**Encore une fois il faut remarquer que, à bord de tous les pavillons de complaisance, même si le marin a contracté envers un « fournisseur », son contrat définitif, envers l'armateur, est celui qu'il signe en arrivant à bord. S'il est donc normal de protéger le marin contre un rabateur qui proposerait un contrat bidon, cela ne doit rien changer au fait que son employeur c'est l'armateur, et qu'avec un pavillon français à la poupe, la loi dont relève le contrat d'engagement, c'est la loi française applicable.**

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 III. Dispositions relatives à la protection sociale**

### **Article 24 – couverture sociale des marins communautaires**

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.

### **Article 25 – couverture sociale des marins exotiques (je reprends ici une qualification utilisée aux chantiers de l'Atlantique).**

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 du présent article, 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 ayants 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 3 enfants ;

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

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

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

**Un progrès par rapport au texte précédent. L'employeur cotise. Les niveaux de prises en charge sont à regarder de plus près, mais à première vue l'ensemble des risques est couvert.**

**En cas de décès, le texte prévoit une indemnité forfaitaire à la veuve et aux orphelins. Un amendement devrait prévoir le choix entre cette indemnité et une rente viagère, et surtout (impérativement) le droit inscrit dans la loi d'ester en justice pour obtenir un complément d'indemnisation en cas de faute inexcusable de l'employeur, de l'armateur, ou de l'un de ses subordonnés.**

## **Section IV. Dispositions relatives aux contrôles et sanctions**

### **Article 26 – inspection du travail**

Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2 de l'article L. 742-1 du code du travail assurent l'inspection du travail maritime sur les navires immatriculés au registre international français.

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

Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé à l'alinéa 2 de l'article L. 742-1 du code du travail.

### **Article 27 – répression en cas de défaut de contrat et infraction à la législation du travail applicable**

Est puni d'une amende de 3.750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7.500 euros tout armateur ou tout entrepreneur qui a recours à un navire sans avoir conclu un contrat, dans les conditions prévues aux articles 6 ou 7 de la présente loi.

Est puni d'une amende de 3.750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7.500 euros 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 au présent article.

### **Article 28 – Code disciplinaire et pénal**

La loi du 17 décembre 1926 modifiée 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.

**Il est applicable en totalité, contrairement à ce qui était prévu au texte précédent.**

## **TITRE III**

### **Dispositions diverses**

#### **Article 29 – litiges**

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

**Importante amélioration. Le marin peut maintenant attaquer l'armateur devant les tribunaux où il a son domicile. L'ancienne rédaction ne lui donnait pas légalement cette possibilité, ce qui lui retirait de fait toute possibilité d'action.**

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.

**Ces règles d'un autre temps, présentes dans le code du travail maritime, sont contestées par les juristes, qui estiment que le tribunal compétent devrait être les prud'hommes. Le texte devrait indiquer que les litiges sont réglés selon les conditions prévues au code du travail.**

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

### **Article 30 – jeux et casinos**

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

I. L'intitulé de la loi du 15 juin 1907 est ainsi rédigé :

« loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français »

II. Après l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un article 1-1 ainsi rédigé :

« Article 1-1

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er 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 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 ; les jeux de hasard ne sont ouverts que dans les eaux internationales. »

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

III. Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :

« Article 2-1

L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1-1 est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à la convention-type approuvée par décret en Conseil d'Etat.

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

L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, 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 publique.

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

### **Article 31 – taxes de l'Etat sur les jeux et casinos**

Il est institué un prélèvement spécial progressif opéré par l'Etat sur le produit brut des jeux des casinos régis par l'article 1-1 de la loi du 15 juin 1907 modifiée réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français, dont les tranches du barème, après abattement de 25 pour cent, sont fixées par décret dans les limites minimum et maximum de 10 à 80 pour cent du produit brut des jeux.

### **Article 32 – remplacement du pavillon TAAF**

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

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

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

### **Article 33 – compensation recettes**

La perte de recettes résultant de la présente loi est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### **Article 34 – rapport d'évaluation**

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

#### **Commentaires complémentaires.**

Alors que le texte prétend parler d'un registre d'armement, il n'est question que de l'équipage. Rien sur les obligations de l'armateur en ce qui concerne le navire et son armement, l'effectif obligatoire, le port d'attache, les normes techniques.

Concernant le travail à bord, tout le code du travail disparaît. L'armateur devient de seul maître de la main d'œuvre fournie par un « fournisseur ».