

LOI n ° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français

Texte commenté par Jean-Paul Declercq, Capitaine au Long Cours (10 ans de commandement dont 4 ans sous pavillon de complaisance), docteur de l'Université de Nantes (droit maritime), membre de l'Association Française des Capitaines de Navires, Président national de la Commission Mer et Littoral des Verts.

Les intitulés des articles sont du commentateur.

TITRE I

DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS, DE LA SÉCURITÉ ET DU DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI MARITIME

Section 1

Création du registre international français

Article 1er - création du Rogue International Flag

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 et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.

Commentaire :

Par rapport au texte précédent, il a été ajouté la sécurité et le développement de l'emploi maritime. Alors que l'effet sera inverse. Mais ça fait bien dans un texte lorsqu'il est examiné par le Conseil Constitutionnel.

Article 2 – qui peut être immatriculé RIF ?

I. - Peuvent être immatriculés au registre international 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.

Sont exclus du bénéfice du présent article :

- 1 ° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;
- 2 ° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;
- 3 ° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;
- 4 ° Les navires de pêche professionnelle.

Commentaire :

Sans changement par rapport au texte précédent. 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.

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

Article 3 – – 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 ou à l'exploitation du navire.

Commentaire :

Pourquoi l'emploi de ce terme de « navigant » pour définir les marins employés à bord du navire ?

Alors qu'aussi bien le Code du Travail Maritime que la convention OIT n°22 concernant le contrat d'engagement des marins emploient et définissent celui qui travaille à bord d'un navire comme un « marin ».

Cette définition semble bien avoir deux objectifs :

- Eviter toute référence au 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.
- Exclure une partie des marins (considérés comme n'étant pas indispensables à l'exploitation du navire) de l'application de la loi. Ceci en totale contradiction avec l'art. 2-b de la Convention OIT n°22, lequel précise que « le terme marin comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit ».

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.

Commentaire :

Cet article permet d'exclure une partie des marins de l'équipage pris en compte pour comptabiliser le nombre de ressortissants d'un Etat membre de Union Européenne, et donc d'augmenter le nombre de marins « financièrement intéressants » employés.

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

Commentaire :

Gros problème. Cette loi nous dit dans cet article que les marins résidents en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II.

Et elle indique dans l'article suivant les règles qui sont applicables à tous, quels que soient leur lieux de résidence. Mais elle n'indique nulle part quelles sont les règles particulières applicables au marin français ou résident sur le territoire.

Cette lacune a fort heureusement été comblée par la décision du Conseil Constitutionnel, lequel, s'il refuse de considérer le RIF comme anticonstitutionnel, indique, au paragraphe 4 de sa décision, que cette loi n'a « ni pour objet ni pour effet de déroger, pour les navigants résidents en France, à l'application du Code du Travail Maritime ». Celui-ci, ainsi que les parties du Code du Travail (cité en préambule) applicables aux marins, sont donc de droit. Cela aurait été mieux en l'écrivant.

Article 4 – 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, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France.

Commentaire :

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 toutes les lois françaises et règlement européens qui n'ont trait ni à la sécurité, ni à la sûreté, ni à la formation, santé et sécurité du travail, ne sont, de part cet article, pas applicables.

Le Code du Travail, le Code du Travail Maritime, sont-ils applicables ?

Le Conseil Constitutionnel a fort heureusement donné la réponse.

Section 2 **Obligations de l'employeur**

Article 5 - Nationalité

Les membres de l'équipage des navires immatriculés 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 % calculée sur la fiche d'effectif. Toutefois, pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, ce pourcentage est fixé à 25 %.

Commentaire :

L'art.3 permet d'exclure de cet équipage les marins considérés comme « non nécessaires à l'exploitation du navire », ce qui vise en particulier le personnel « hôtelier » des paquebots. Mais beaucoup plus en fait, car c'est l'armateur qui fixe la fiche d'effectif. Pourtant cette fiche est légalement visée par l'Administration des Affaires Maritimes. Malheureusement sans que celui qui a donné le visa ne puisse être considéré comme responsable des conséquences.

Par ailleurs, les marins communautaires ne résidant pas en France entrent dans le champ d'application du titre II. Leur contrat d'engagement est « soumis à la loi choisie par les parties ». Il sera donc de l'intérêt de l'armateur de choisir, dans l'espace européen, les marins les plus « économiques ». Il est donc totalement faux de prétendre que cette loi permettra le développement de l'emploi maritime.

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 6 – formation des futurs capitaines

Afin de promouvoir une filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs visés à l'article 5.

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 lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

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

Section 3 **Dispositions fiscales applicables aux navigants**

Article 7 – 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 4 **Entreprises de travail maritime**

Article 8 – 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 en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet.

Commentaire :

Par cet article, la France légalise l'embauche des marins par des sociétés de « marchands d'hommes », sociétés off shore dont l'activité n'est pas contrôlable par l'Etat du pavillon. Elle va être 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 fait officiellement du travail maritime une marchandise.

A noter que cette section se trouve dans le titre I, applicable à tous les marins, le titre II étant limité aux marins résidant hors de France. Les armateurs pourront donc faire appel aux marchands d'hommes pour tous les marins embarqués, qu'ils résident hors de France ou pas, qu'ils soient français, européens, ou extracommunautaires.

A noter également que la Convention OIT n°179 limite, dans son article 1-b, le champ d'activité de ce type d'entreprise au « recrutement pour le compte d'employeurs ou au placement auprès d'employeurs ». Ce dispositif, qui fait, fictivement du l'entreprise « de travail maritime » l'employeur du marin est donc contraire à l'esprit et à la lettre de la convention OIT n°179.

Il est regrettable à ce sujet que le Conseil Constitutionnel ait eu une lecture partielle de la Convention n°179. En considérant que cette convention s'applique au « recrutement », alors qu'elle traite du « recrutement pour le compte d'employeurs ». La lecture des divers articles de la convention 179 montre bien que pour cette convention, c'est bien l'armateur ou son gérant qui est l'employeur du marin, et non l'entreprise de recrutement, qui agit pour le compte d'autrui (Art.4-e, 5-b, ...)

Article 9 – 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. 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 sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

Commentaire :

Le texte adopté par le Sénat en 1ère lecture indiquait les dispositions particulières concernant l'agrément des marchands d'hommes établis sur le territoire français. Cet article a été supprimé. Les « entreprises de travail maritime » établies sur le territoire français n'auront donc, avec la loi définitive, ni plus ni moins d'obligations que leurs concurrentes situées hors territoire.

TITRE II

DU STATUT DES NAVIGANTS RÉSIDANT HORS DE FRANCE

Commentaire :

Dans le texte adopté par le Sénat en 1ère lecture ce titre concernait tous les navigants. La loi définitive fait une distinction entre les marins résidant en France, et les marins résidant hors de France, à qui les sections contenues dans ce titre sont applicables.

Section 1

Dispositions relatives au droit du travail

Article 10 – Les marchands d'hommes sont exonérés de cotisations sociales

I. – Après l'article L. 43 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, il est inséré un article L. 43-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 43-1.* - Les entreprises d'armement maritime sont exonérées, à compter du 1^{er} janvier 2006, de la contribution patronale visée à l'article L. 41 pour les équipages qu'elles emploient et qui sont embarqués à

bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective.

« Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables aux contributions patronales dues par ces entreprises au titre des assurances sociales des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité versées à la caisse générale de prévoyance des marins français. »

II. – Le budget de l'Etat compense la mesure ainsi prévue par abondement de la subvention d'équilibre à l'Etablissement national des invalides de la marine.

Article 11

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 dix-huit ans, ou seize ans dans le cadre d'une formation professionnelle selon des modalités déterminées par décret.

Article 12 – Contrat d'engagement et protection sociale des marins résidant hors de France

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 ou accords collectifs applicables aux non-résidents, dans le respect des engagements internationaux régulièrement ratifiés ou approuvés, et communautaires, de la France.

Commentaire :

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'appliquera plus. L'article 23 nous indique cependant que le droit syndical et le droit de grève sont reconnus. Et 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. C'est d'ailleurs sur cette référence implicite à ITF que le Conseil Constitutionnel s'est appuyé pour repousser un de moyens d'inconstitutionnalité.

Article 13 - – 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.

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

Commentaire :

J'avais critiqué la rédaction votée en première lecture, par laquelle il semblait que l'arrêté du ministre ne pourrait pas décider de rémunérations décentes, supérieures au minimum des minima en question.

Le texte de la loi permet maintenant clairement au ministre de choisir les « rémunérations généralement recommandées ». A ce sujet le recours au Conseil Constitutionnel aura eu au moins cet avantage de préciser le sens d'un article dont l'interprétation pouvait être souple, puisque celui-ci indique dans le point 22 de sa décision que la référence est bien « les normes préconisées par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport ».

Article 14 – obligation d'un contrat entre l'armateur et le marchand d'hommes

La mise à disposition de tout navigant fait l'objet d'un contrat conclu par écrit entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime, mentionnant :

- 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 25 et 26 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.

Commentaire :

Avec cet article les choses sont claires. La prétendue « entreprise de travail maritime » n'est clairement pas une entreprise de sous-traitance ou 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. Le marin est donc engagé et employé par l'armateur, qui est donc bien l'employeur.

La deuxième partie du dernier alinéa est surprenante. Le législateur s'interdit, par la loi, toute possibilité de contrôle des relations commerciales entre le marchand d'hommes et son client. A savoir combien le marin a été vendu, dans quelles conditions, et si ces conditions sont en accord avec les quelques lois que le pavillon entend respecter. La confidentialité de ces dispositions commerciales empêche également le marin, son syndicat, les juges, de disposer de tous les éléments nécessaires à démontrer la réalité du contrat du marin, dans tous ses aspects.

Le manque de transparence est pourtant un des éléments principaux du système des pavillons de complaisance.

Article 15 – 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, son 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 25 et 26 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, établi conformément à l'article 3 de la convention n°22 de l'Organisation internationale du travail sur le contrat d'engagement des marins, est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement. Une copie de ce document est remise au capitaine.

Commentaire :

La loi indique que le contrat est établi conformément à l'article 3 de la convention n°22. Lequel précise (al.1) que le contrat est signé par « l'armateur ou son représentant ».

L'art.3-al2 indique par ailleurs que la législation nationale doit permettre d'assurer « le contrôle de l'autorité publique compétente ». S'agissant d'un navire français, cette autorité publique est l'autorité maritime française.

Il ressort donc de cet article que les inspecteurs maritimes et les inspecteurs du travail français devront veiller à l'application de cet article 15, et en particulier à sa conformité avec la convention OIT-22.

L'application de la convention 22 ne saurait par ailleurs se limiter à l'article 3. Ainsi, les précisions prévues au I ce cet article 15 doivent être plus large, pour comporter tous les éléments prévus à l'art.6 ce la convention 22.

Article 16 – 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 conventions ou 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 sept 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 considérée comme une heure supplémentaire. Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %.

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 langues française et anglaise.

Commentaire :

Voilà une loi qui prétend promouvoir la sécurité dans son titre, et qui prévoit la possibilité d'embarquer des marins pour des durées de 9 mois (avec option d'un mois supplémentaire), avec des horaires « dans la limite de 12 heures ».

Bien sûr, cette extension de la journée de travail à 12 heures ne peut se faire que dans des conditions fixées par accords collectifs. Mais on prévoit à l'article 24 que ces « accords collectifs » peuvent être ceux du pays où est signé le contrat d'engagement. C'est-à-dire chez le marchand d'hommes !!!

Tous les abus sont permis.

Or, si ce type d'organisation du travail peut être envisagé dans des cas très particuliers (liaisons courtes avec temps d'escale largement supérieur au temps passé à la mer), il n'est pas acceptable de laisser des accords particuliers décider d'une dérogation à la règle sans encadrement strict de l'autorité maritime, qui doit veiller à la sécurité des hommes, des biens, et du navire, à la préservation de l'environnement, et au respect des conventions internationales, en particulier à la convention STCW.

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 8ème 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.

Article 17 -congés

La durée des congés payés du navigant 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 comme des heures supplémentaires.

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par convention ou accord collectif, ou à défaut 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 ou coïncidant avec la journée de repos hebdomadaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée.

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 18 – période d’essai – Durée maximale d’embarquement

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.

Commentaire :

Ce paragraphe spécifie que la période d’essai concerne les trois premiers mois d’emploi auprès d’un armateur. Il semble donc ici bien entendu que lors de l’embarquement suivant avec le même armateur, il n’y aura pas de nouvelle période d’essai.

Mais dans ces conditions également, on peut considérer qu’il s’agit d’un contrat à durée indéterminée, contrat prévu par la convention 22 à laquelle il est fait référence par ailleurs.

Type de contrat qui ne peut qu’être bénéfique pour toutes les parties, le marin sans doute, mais surtout l’armateur, pour des raisons évidentes de qualité du travail et de sécurité.

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.

Commentaire :

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. En donnant la possibilité de porter la durée d’embarquement à 9 mois (pouvant aller jusqu’à 10) cette loi met la sécurité en danger. Elle est en contradiction avec l’art.2 de la convention OIT n°166 qui stipule que tout Etat, en fixant la durée d’embarquement, doit tenir « compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin ».

Article 19 – Fin de contrat

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

1 °A l’échéance prévue ;

2 °Par décision de l’armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;

3 °Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;

4 °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 applicable en cas de perte totale de navigabilité, de désarmement du navire, de faute lourde ou grave du navigant 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 interviennent durant la période d’essai, ou lorsqu’elles résultent de la décision ou d’une faute lourde ou grave du navigant.

Article 20 – rapatriement

Tout navigant est rapatrié dans les cas visés à l’article 2 de la convention n ° 166 de l’Organisation internationale du travail sur le rapatriement des marins.

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 en cas de faute lourde ou grave.

Commentaire :

Un marin qui est débarqué avant la fin de son contrat pour « faute » perd une partie du salaire escompté, et souvent ses possibilités de continuer dans le métier. La règle qui permet à un armateur de lui faire payer, en plus, ses frais de rapatriement, est d’autant plus dure que la « faute grave » est appréciée souverainement par ses supérieurs.

Une telle disposition s’apparente à une amende infligée au marin, lorsque l’on mesure le coût du rapatriement vers les Philippines par exemple.

J'avais proposé le remplacement de cette partie de texte par une référence à l'article 89 du Code du Travail Maritime qui évoque le débarquement pour « raison disciplinaire ».

De plus, cette rédaction est plus floue que l'art.4-3 de la convention n°166 qui stipule que « Quand le rapatriement a eu lieu parce que le marin concerné a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi, aucune disposition de la présente convention ne fait obstacle au droit de recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives ».

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 21 – 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 doit 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.

Commentaire :

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 22 – 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.

Commentaire :

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, en application de la Résolution OMI A-481, 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, d'examiner l'organisation du travail et de vérifier qu'elle est en conformité avec la législation française, communautaire, internationale. Elle engage la France en donnant le visa de l'état du pavillon au document, obligatoire à bord de tous les navires, appelé « décision d'effectif ou « safe manning certificate ».

Section 2

Dispositions relatives au droit syndical

Article 23 – droit syndical et droit de grève

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. 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.

Commentaire :

Le législateur n'a pas retenu grand'chose des discussions avec les syndicats, et du rapport sur ces discussions. Cet article est une des avancées.

Article 24 – conventions collectives

I. - 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.

Commentaire :

La reconnaissance du droit syndical et des conventions collectives est une bonne chose, absente du texte de base. Mais la base juridique des conventions collectives prévues dans cet article est bien faible, comparé au titre 3^{ème} du Code du Travail. Cette loi prévoit que certains accords collectifs applicables à bord de navires battant notre pavillon ne seront pas soumis 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 rabatteur 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 devrait relever le contrat d'engagement, c'est la loi française applicable.

II. - Les navigants visés au présent titre participent à l'élection des délégués de bord conformément aux dispositions du décret n °78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime, modifié par la loi n °77-507 du 18 mai 1977.

Section 3

Dispositions relatives à la protection sociale

Article 25 - couverture sociale des marins communautaires

Les navigants résidant dans l'un des Etats de l'Union européenne ou ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur 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.

Commentaire :

Ne concerne que les marins communautaires ne résidant par en France (voir art.31).

Article 26 – couverture sociale des marins « exotiques »

I. - Les navigants qui ne résident pas dans l'un des Etats de l'Union européenne ou qui ne sont pas ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur 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 ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants. L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

Commentaire :

Amélioration en ce qui concerne la contribution de l'armateur, dont le niveau de prise en charge est précisé. Mais il reste que le contrôle de la contribution d'une entreprise extraterritoriale est impossible. Le texte aurait donc dû prévoir que la contribution est à la charge de l'armateur.

Plus grave, le premier alinéa de cet article mentionne le risque accident du travail. Or celui-ci est couvert en France par le seul employeur. Il est inadmissible de prévoir dans une loi française que la future victime d'un accident de travail cotise pour ce risque.

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 cent vingt 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 droit et le versement d'une indemnité de 15 000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de vingt et un ans, dans la limite de trois enfants ;
- en cas de maternité de la femme navigante, la prise en charge des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;
- en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement ;
- l'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, pour une cessation d'activité à partir de l'âge de cinquante-cinq ans, à 1,5 % de la rémunération brute perçue chaque année par le marin ou, si la cessation a lieu à partir de l'âge de soixante ans, à 2 % de cette rémunération.

Commentaire :

En cas de décès, le texte prévoit une indemnité forfaitaire à la veuve et aux orphelins. La loi aurait dû prévoir le choix entre cette indemnité et une rente viagère, et surtout le droit 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.

On comparera utilement le prix de la vie d'un marin avec les amendes en application de la loi du 9 mars 2004 sur les pollutions par rejets en mer. 200 000 € si la pollution est accidentelle et qu'aucune négligence n'a été relevée (je ne parle pas des pollutions considérées comme volontaires, pour lesquelles l'amende peut aller jusqu'à 1 million). Relativité sur l'importance de la vie bien décrite par F. Bourgeon dans « Les passagers du vent », tome 4, p.29, case 3.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 27

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

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

Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé au deuxième alinéa de l'article L. 742-1 précité.

Article 28 – répression en cas de défaut de contrat et infraction à la législation du travail applicable

Est puni d'une amende de 7 500 € tout armateur ou tout entrepreneur qui a recours à un navigant sans avoir conclu un contrat, dans les conditions prévues aux articles 9, 14 et 15.

Est punie d'une amende de 7 500 € toute personne en infraction aux articles 5, 13 (deuxième alinéa), 18 (deuxième alinéa), 20, 23 et 24 (II).

Constitue une récidive, pour toute personne déjà condamnée définitivement pour un délit visé au présent article, le fait de commettre le même délit dans un délai de douze mois à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine.

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

Article 29 – Code disciplinaire et pénal

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 à son représentant.

Commentaire :

Par représentant de l'armateur, il faut entendre le marchand d'homme.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 30 – 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'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;

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

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

Il ne peut être dérogé aux dispositions des deuxième et troisième alinéas 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 aux deuxième et troisième alinéas.

Article 31 – Couverture sociale des marins résidents en France

Les navigants qui résident en France relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins dans les conditions définies 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 26.

Article 32 – jeux et casinos

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 33– taxes de l'Etat sur les jeux et casinos

Les casinos autorisés sur le fondement de l'article 1^{er}-1 de la 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 sont redevables :

1 °D'un prélèvement progressif spécial opéré par l'Etat sur le produit brut des jeux, diminué d'un abattement de 25 %.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de calcul du produit brut des jeux.

Le barème de ce prélèvement progressif spécial est établi comme suit :

- 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 9 433 000 € ;
- 80 % au-delà de 9 433 000 € .

10 % du produit de ce prélèvement progressif spécial sont reversés par l'Etat à la Société nationale de sauvetage en mer ;

2 °D'un prélèvement fixe de 0,5 % sur le produit brut des jeux, au profit de l'Etat ; pour le produit brut des jeux des appareils automatiques de jeux d'argent dont l'exploitation est autorisée dans les casinos par l'article 2 de la loi n °83-628 du 12 juillet 1983 relative aux jeux de hasard, ce taux est de 2 % ;

3 °De la contribution sociale généralisée visée à l'article L. 136-7-1 du code de la sécurité sociale ;

4 °De la contribution pour le remboursement de la dette sociale visée au III de l'article 18 de l'ordonnance n °96-50 du 24 janvier 1996 relative au remboursement de la dette sociale ;

5 °Des frais de contrôle visés aux articles 69-34, 87, 88 et 89 de l'arrêté du 23 décembre 1959 portant réglementation des jeux dans les casinos ;

6 °Du droit de timbre visé à l'article 945 du code général des impôts ;

7 °De l'impôt sur les spectacles visé aux articles 1559 à 1566 du même code.

Les prélèvements sont constatés, liquidés et recouvrés selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties, sûretés et privilèges que les prélèvements opérés sur le produit des jeux des casinos autorisés sur le fondement de l'article 1^{er} de la loi du 15 juin 1907 précitée.

Ils sont acquittés par virement mensuel au profit du Trésor public et contrôlés lors des escales du navire sur le territoire national, au moins une fois par an et dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

L'article 34 de la loi de finances rectificative pour 1995 (n° 95-1347 du 30 décembre 1995) ne s'applique pas aux casinos visés au premier alinéa du présent article.

Article 34 – 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 35– rapport d'évaluation

Un rapport d'évaluation portant sur la mise en oeuvre de la présente loi est établi chaque année par le Gouvernement et soumis 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 est présenté au Parlement tous les trois ans, et pour la première fois avant le 31 mars 2007.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 3 mai 2005.

Signatures

- Travaux préparatoires :

Sénat :

Proposition de loi n °47 (2003-2004) ;

Rapport de M. Henri de Richemont, au nom de la commission des affaires économiques, n °92 (2003-2004) ;

Discussion et adoption le 11 décembre 2003.

Assemblée nationale :

Proposition de loi, adoptée par le Sénat.

Rapport de M. Jean-Yves Besselat, au nom de la commission des affaires économiques, n °2039 ;

Avis de M. René Couanau, au nom de la commission des affaires culturelles, n °2035 ;

Discussion et adoption le 23 mars 2005.

Sénat :

Proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, n °265 (2004-2005) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission des affaires économiques, n °282 (2004-2005) ;

Discussion et adoption le 14 avril 2005.

- Conseil constitutionnel :

Décision n °2005-514 DC du 28 avril 2005 publiée au *Journal officiel* de ce jour.