

Le 23/09/2004

## **Médiation RIF**

### **Projet de pré-rapport du médiateur**

La mission de médiation m'a été confiée en qualité de Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande par lettre du 26 avril 2004 par le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Cette mission avait pour objet de permettre de relancer le dialogue entre les représentants de l'intersyndicale nationale des marins et officiers et Armateurs de France sur la proposition de loi relative à la création du registre international français adoptée par le Sénat en première lecture le 11 décembre 2003.

La mission s'est déroulée au printemps, avec des réunions les 3, 7, 18 et 28 mai 2004 et 10, 14 et 25 juin 2004, et s'est poursuivie à la rentrée avec deux réunions les 8 septembre et 6 octobre 2004.

Cette mission, grâce à un véritable dialogue entre les deux parties, a permis de conduire à des rapprochements significatifs et à proposer des modifications sensibles de la proposition de loi.

### **1 – les principales conclusions de la médiation :**

**1.1 - Un seul point de désaccord est apparu** avec la recherche d'une garantie pour les navigants français ou communautaires. Pour l'intersyndicale, cette garantie doit réserver au moins 35 % des emplois à des navigants français ou communautaires. Pour Armateurs de France, cette garantie doit être de 35 % des effectifs pour les navires sous GIE fiscal et 25 % des effectifs embarqués au niveau de l'armement, pour le reste des navires.

Deux questions complémentaires sont à traiter :

- d'une part la référence pour le calcul du pourcentage, entre la décision d'effectif (qui est le seul document visé par l'administration) et l'équipage d'exploitation, en général supérieur à la décision d'effectif.
- d'autre part, la forme de l'engagement, entre la voie conventionnelle, le décret ou la loi. Le texte ci-dessous retient la forme conventionnelle à titre d'exemple.

Sur ce sujet essentiel des échanges entre les deux parties, le médiateur a suggéré de supprimer du texte de la proposition de loi l'obligation d'avoir un capitaine et un officier chargé de sa suppléance de nationalité française.

En effet, la lecture de cette obligation est négative et il paraît plus acceptable d'avoir dans le texte la référence à une proportion minimale d'officiers ou de maîtres français pour des raisons de sécurité, de sûreté et de bon fonctionnement du navire.

**1.2 - Plusieurs points d'accord entre les parties et leurs traductions dans le texte proposé par la médiation sont de nature à permettre d'avoir un texte clairement lisible qui traduise la volonté du Gouvernement de défendre l'emploi maritime et de maintenir une filière de formation nationale, d'assurer une réelle protection sociale des marins étrangers, d'apporter une garantie juridique aux armateurs et de contribuer au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes, éléments essentiels de développement d'une flotte de commerce.**

**1-1) Premier point d'accord, sur les objectifs de la proposition de loi et sur l'application aux navigants résidents en France du seul code du travail maritime, comme cela est le cas pour les marins embarqués à bord de navires sous premier registre.**

Ce premier point fait l'objet de la nouvelle rédaction des articles 1 et 2 de la proposition de loi suivant le texte proposé par la médiation, cf tableau comparatif ci-après.

**1-2) Second point d'accord sur la rédaction des dispositions relatives aux obligations de l'employeur concernant la formation**

Accord sur la formation embarquée nécessaire au renouvellement des emplois occupés par des officiers ou des maîtres français : sur la proposition des Armateurs de France, il est prévu que « chaque armateur assure par embauche directe au sein de son entreprise le renouvellement et la formation de ces effectifs ».

**1-3) Troisième point d'accord sur la rédaction des dispositions relatives aux entreprises de travail maritime.**

Accord pour la suppression de la disposition de la proposition de loi permettant la création d'entreprises de travail maritime en France

Aucun navigant affilié à l'ENIM ne pourra être salarié d'une entreprise de travail maritime et doit faire l'objet d'une embauche directe par l'armateur.

**1-4) Quatrième point d'accord sur les autres dispositions du titre I après, notamment, une modification relative à l'exclusion des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières**

Cette disposition s'applique notamment à toutes les liaisons Corse, Transmanche et Maghreb.

**1-5) Cinquième point d'accord pour noter que le titre II est exclusivement consacré aux marins résidant hors de France pour leur apporter des garanties qu'ils n'ont pas aujourd'hui dans les domaines du droit du travail, du droit syndical, de la rémunération et de la protection sociale.**

Il s'agit là d'un accord général, l'examen de chacun des articles n'est pas intervenu. Le titre II est intitulé "du statut du navigant résident hors de France".

**1-6) Sixième point d'accord non formalisé au titre III pour les navires aujourd'hui immatriculés au registre des Terres Australes et Antarctiques Française.**

Il s'agit d'une proposition d'Armateurs de France de prévoir une garantie de maintien, jusqu'à fin 2006, des emplois actuels lors du passage sous registre international français. Cette proposition devrait se traduire par une clause de l'accord de branche.

**1-7) L'idée du médiateur de compléter la proposition de loi – sous la forme d'un amendement parlementaire – par une disposition nouvelle pour assurer une protection réelle et forte des marins étrangers lorsqu'ils sont en difficulté dans nos ports sur des navires sous normes est partagée par les deux parties**

### **1.3 - Le texte ainsi modifié apporte :**

- Une clarté juridique, en excluant de son champ d'application les navigants résidant en France,
- Une garantie pour l'emploi maritime national dans le cadre d'une mesure ( accord de branche, décret ou loi) sous le contrôle de l'Etat,
- Un véritable statut pour les navigants résidant hors de France,
- Une grande cohérence de la politique française de soutien à la flotte de commerce notamment dans le cadre des GIE fiscaux.
- Une intégration de la France dans un système international et européen juridiquement sûr,
- Un élément essentiel d'une politique de sécurité et de sûreté maritimes.

**Nota : le texte de la proposition de loi proposée par la médiation ci-dessous n'a à ce stade pas été examiné en ce qui concerne les titres II et suivants sauf point particulier.**

**2- Analyse comparative entre la proposition de loi adoptée par le Sénat et le texte issu de la médiation :**

Proposition de loi adoptée par le Sénat le 11 décembre 2003	Texte issu des travaux de la médiation fin juin 2004	Commentaire
<p style="text-align: center;">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS</b></p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p style="text-align: center;"><b>Création du registre international français</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>Il est créé un registre dénommé « registre international français ».</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></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>Un décret détermine le port d'immatriculation et, dans le cadre d'un guichet unique, les modalités administratives conjointes de francisation</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I</p> <p style="text-align: center;">DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANCAIS ET DU DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI MARITIME</p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p style="text-align: center;">Création du registre international français</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>Le registre international français objet de la présente loi a pour but de faciliter, dans le contexte du transport maritime mondial, l'harmonisation de la politique communautaire, le développement de l'emploi et le renforcement de la sécurité et de la sûreté en restaurant l'attractivité du pavillon français.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></p> <p>Les navigants résidant en France ne relèvent pas du titre II de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 3</b></p>	<p>Souligner le double objectif de la création du RIF, à savoir le développement de la flotte de commerce et le développement de l'emploi.</p> <p>Préciser de façon claire que le texte ne s'applique pas aux navigants résidant en France, qui se voient appliquer le droit actuel, notamment le code du travail maritime.</p>

<p>et d'immatriculation des navires au registre international français.</p> <p>Sont exclus du bénéfice du présent article :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;</li> <li>- les navires exploités exclusivement au cabotage national ;</li> <li>- les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;</li> <li>- les navires de pêche professionnelle.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Article 3</b></p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 4</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 5</b></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 professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.</p> <p>Un décret détermine le port d'immatriculation et, dans le cadre d'un guichet unique, les modalités administratives</p>	<p>Les navires à passagers de lignes régulières, sauf les navires de croisière, ne pourront pas être immatriculés au RIF. Cette disposition</p>
---	--	---

<p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;"><b>Obligations de l'employeur</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 4</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 5</b></p> <p>Chaque armateur et chaque entreprise de travail maritime implantée sur le territoire</p>	<p>conjointes de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français.</p> <p>Sont exclus du bénéfice du présent article :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières ;</li> <li>- les navires exploités exclusivement au cabotage national ;</li> <li>- les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;</li> <li>- les navires de pêche professionnelle.</li> </ul> <p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;">Obligations de l'employeur</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 6</b></p> <p>A bord des navires immatriculés au registre international français, un accord collectif de branche fixe la proportion minimale de navigants français et communautaires nécessaires à la sûreté des navires ainsi qu'à leur bon fonctionnement. Cette proportion pourra s'apprécier par navire ou en prenant en considération l'ensemble des navires immatriculés au registre international français au sein d'une entreprise.</p>	<p>visent notamment les dessertes de la Corse, du Maghreb et le transmanche.</p> <p>Le nouvel article 6 est l'article central pour le développement de l'emploi français et communautaire. Il prévoit la suppression de l'obligation de nationalité française pour le capitaine et son suppléant, interprétée comme un maximum de 2 français à bord et non comme un minimum, au bénéfice d'un pourcentage par navire (qui reste à fixer entre 25 et 35 % tenant compte ou non du financement par GIE) de marins français ou communautaires. Ce pourcentage sera fixé par accord collectif, décret ou directement dans la loi, le choix restant à faire. (La rédaction actuelle de l'article 6 est provisoire)</p> <p>L'alinéa 3 modifié renforce les modalités en matière de formation par l'armateur.</p>
---	---	--

<p>national assurent la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs affectés aux fonctions visées à l'article 4.</p> <p style="text-align: center;">Section 3</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions fiscales applicables aux navigants</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 6</b></p> <p>Le II de l'article 81 A du code général des impôts est complété par un c ainsi rédigé :</p> <p>« c) Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français. »</p> <p style="text-align: center;">Section 4</p> <p style="text-align: center;"><b>Entreprises de travail maritime</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 7</b></p> <p>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</p>	<p>A défaut d'un accord intervenu dans les trois mois suivant la publication de la présente loi, cette proportion est fixée par décret.</p> <p>Chaque armateur assure par embauche directe au sein de son entreprise le renouvellement et la formation des effectifs visés ci-dessus.</p> <p style="text-align: center;">Section 3</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions fiscales applicables aux navigants</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 7</b></p> <p>Le II de l'article 81 A du code général des impôts est complété par un c ainsi rédigé :</p> <p>"c) Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français."</p> <p style="text-align: center;">TITRE II</p> <p style="text-align: center;"><b>DU STATUT DES NAVIGANTS ETRANGERS</b></p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p style="text-align: center;"><b>Entreprises de travail maritime</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 8</b></p> <p>Est entreprise de travail maritime toute</p>	<p>Il convient de modifier "du statut des navigants étrangers par "du statut des navigants résidant hors de France"</p> <p>Le titre II est réservé aux navigants ne résidant pas en France. Ses dispositions ne s'appliquent donc pas aux marins français et aux marins étrangers résidant en France.</p> <p>Le nouvel article 10 précise que tout navigant français ou résidant en France affilié à l'ENIM ne peut pas être embauché via une entreprise de travail maritime.</p>
---	--	---

<p>qualification.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 8</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 9</b></p> <p>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.</p> <p>Le défaut de déclaration préalable ou l'exercice sans agrément de l'activité d'entreprise de travail maritime est puni d'une amende de 15 000 € et, en cas de récidive, d'une amende de 30 000 €.</p> <p style="text-align: center;">TITRE II</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 9</b></p> <p>Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 10</b></p> <p>Aucun navigant immatriculé à l'ENIM ne peut être salarié d'une entreprise de travail maritime.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 11</b></p> <p>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. Elle justifie d'une garantie financière suffisante permettant de couvrir les salaires, les frais de rapatriement, les contributions sociales et les assurances qu'elle est tenue de souscrire.</p> <p>En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime ou de non-respect du contrat par celle-ci, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux</p>	<p>La suppression de l'article 9 ancien a pour objet de proscrire l'implantation des entreprises de travail maritime en France.</p>
---	---	---

<p style="text-align: center;"><b>DU STATUT DES NAVIGANTS</b></p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives au droit du travail</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 10</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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 ces risques.</p> <p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives au droit du travail</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 12</b></p> <p>Les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés par l'armateur ou mis à disposition par une entreprise de travail maritime.</p> <p>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.</p>	<p>La loi RIF représente un socle de garantie sociale et droit du travail pour les marins non résidant en France travaillant sur les navires inscrits au RIF. Ce socle s'impose en cas de dispositions moindres de la loi choisie par les partis.</p> <p>Les rémunérations garanties pour tous les navigants sur les navires inscrits au RIF sont celles recommandées au plan international, notamment par l'ITF.</p>
--	---	---

#### **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.

#### **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.

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.

#### **Article 13**

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 navigants résidant hors de France, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.

#### **Article 14**

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 par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande, après consultation des organisations reconnues représentatives des armateurs et des marins et par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

#### **Article 15**

<p style="text-align: center;"><b>Article 13</b></p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;</li> <li>- les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;</li> <li>- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;</li> <li>- les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;</li> <li>- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 25 et 26 et ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.</li> </ul> <p>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.</p>	
<p style="text-align: center;"><b>Article 14</b></p> <p>I. - Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur précise :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la raison sociale de l'employeur ;</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Article 16</b></p> <p>1) Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur précise :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la raison sociale de l'employeur ;</li> <li>- la durée du contrat ;</li> </ul>	<p>Les dispositions des articles 17 et 18 sont conformes aux directives européennes et aux conventions OIT et reprennent au minimum les recommandations ITF.</p>

<p>- la durée du contrat ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;</p> <p>- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.</p> <p>II. - Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions figurant au I.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 15</b></p> <p>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</p>	<p>- 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 ;</p> <p>- le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;</p> <p>- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 25 et 26 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.</p> <p>2) Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions figurant au 1.</p> <p>3) 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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 17</b></p> <p>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</p>	
---	---	--

<p>sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accords collectifs.</p> <p>Les durées minimales de repos sont déterminées dans les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25 %.</p> <p>Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.</p> <p>Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.</p> <p>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</p>	<p>sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accords collectifs.</p> <p>Les durées minimales de repos sont déterminées dans les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25 %.</p> <p>Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.</p> <p>Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.</p> <p>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.</p>	<p>Le dernier alinéa de l'article 18 nouveau propose de reprendre les dispositions de la directive 99/63 relative au temps de travail des gens de mer en cours de transposition avec la modification de 3 décrets de 1983 sur la durée de travail des gens de mer.</p>
---	---	--

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.

### **Article 18**

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.

Modification technique au premier alinéa de l'article 19 (ex-article 17) : "chacune des parties" au lieu de "les parties".

<p>Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 17</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 18</b></p> <p>Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :</p>	<p>Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.</p> <p>Des conventions collectives peuvent prévoir des dérogations aux limites fixées par le présent article. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 19</b></p> <p>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 chacune des parties peut avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.</p> <p>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 pour des motifs liés à l'exploitation du navire.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 20</b></p> <p>Le contrat d'engagement ou la mise à</p>	<p>Réécriture technique de l'ex article 19, nouvel article 21, relatif au rapatriement en référence aux conventions OIT</p>
--	---	---

<p>a) A l'échéance prévue ;</p> <p>b) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;</p> <p>c) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;</p> <p>d) Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>disposition prennent fin :</p> <p>a) A l'échéance prévue ;</p> <p>b) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;</p> <p>c) Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;</p> <p>d) Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 21</b></p>	<p>L'armateur a pour obligation de rapatrier le marin, quitte pour lui à se retourner contre le marin en cas de faute grave de celui-ci pour recouvrer les frais de rapatriement.</p> <p>Le cas de la défaillance de l'entreprise de travail maritime traité à l'ex article 20 est traité au nouvel article 11.</p>
--	---	---

<p style="text-align: center;"><b>Article 19</b></p> <p>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.</p> <p>Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le lieu d'engagement ;</li> <li>- le lieu stipulé par convention collective ;</li> <li>- son lieu de résidence ;</li> <li>- le lieu mentionné par le contrat ;</li> <li>- tout autre lieu convenu par les parties.</li> </ul>	<p>Tout navigant doit être rapatrié dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) quand un engagement pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire à l'étranger ;</li> <li>b) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions d'ordre général ou individuel du contrat d'engagement ;</li> <li>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 voyageur ;</li> <li>d) en cas de naufrage ;</li> <li>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 ;</li> <li>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 ;</li> <li>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.</li> </ul>	<p>L'article 23, ex article 22, est réécrit pour se caler sur les droits fondamentaux en matière de droit de grève et d'adhésion à un syndicat professionnel.</p> <p>Les navigants résidant en France bénéficient des conventions ou accords collectifs existants applicables aux autres registres du pavillon français.</p> <p>Le représentant de bord est élu.</p>
---	---	--

<p style="text-align: center;"><b>Article 20</b></p> <p>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.</p> <p>Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 21</b></p> <p>Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.</p> <p style="text-align: center;">Section 2</p>	<p>Le navigant 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.</p> <p>Lorsque le navigant a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi devant les juridictions compétentes, l'employeur est en droit de recouvrer les frais de rapatriement auprès du navigant.</p> <p>Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le lieu d'engagement ;</li> <li>- le lieu stipulé par convention collective ;</li> <li>- son lieu de résidence ;</li> <li>- le lieu mentionné par le contrat ;</li> <li>- tout autre lieu convenu par les parties.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Article 22</b></p> <p>Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.</p> <p style="text-align: center;">Section 2</p>	<p>En matière de protection sociale, il convient de préciser le niveau de contribution de</p>
---	---	---

<p><b>Dispositions relatives au droit syndical</b></p> <p><b>Article 22</b></p> <p>I. - Tout navigant, quels que soient son sexe, son âge ou sa nationalité, peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.</p> <p>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.</p> <p><b>Article 23</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>II. - Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être désigné pour la durée de l'embarquement. Il a pour</p>	<p><b>Dispositions relatives au droit syndical</b></p> <p><b>Article 23</b></p> <p>1) Tout navigant, quels que soient son sexe, son âge ou sa nationalité, peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.</p> <p>2) 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.</p> <p>3) Tout licenciement prononcé en violation de ces dispositions est nul de plein droit.</p> <p>4) Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes.</p> <p><b>Article 24</b></p> <p>1) 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.</p> <p>2) Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être élu pour la durée de l'embarquement. Il a pour mission de présenter au capitaine les réclamations individuelles non contractuelles relatives aux</p>	<p>l'employeur, qui est fixé à 50 % au moins dans la nouvelle rédaction.</p>
---	---	--

<p>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.</p> <p>Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur.</p> <p style="text-align: center;">Section 3</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives à la protection sociale</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 24</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les navigants résidant en France et</p>	<p>conditions de travail et de vie à bord.</p> <p>Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur.</p> <p style="text-align: center;">Section 3</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives à la protection sociale</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 25</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 26</b></p> <p>1) Les navigants qui ne résident pas dans les 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,</p>	
--	---	--

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.

### 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

d'invalidité et de vieillesse.

2) 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.

3) Pour l'application des 1 et 2, 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 ;

- 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

L'article 28, ex article 27, présente des modifications d'ordre purement technique.

<p>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 ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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</p>	<p>pendant une durée de deux mois ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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 à lieu à partir de l'âge de 60 ans, à 2 % de cette rémunération.</p>	<p>Le nouvel article 30 reprend la disposition prévue au dernier alinéa de l'article 24 initial.</p>
<p>Section 4</p>		

lieu à partir de l'âge de 60 ans, à 2 % de cette rémunération.

#### Section 4

### **Dispositions relatives aux contrôles et sanctions**

#### **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.

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, dans les conditions prévues aux articles 6 ou 7.

### **Dispositions relatives aux contrôles et sanctions**

#### **Article 27**

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.

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 par son application.

Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé au deuxième alinéa dudit article.

#### **Article 28**

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 11, 15 et 16.

Est puni d'une amende de 7 500 € pour chaque infraction constatée tout armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions des articles 6, 12 alinéa 2, 14 alinéa 2, 21, 23 alinéa 2, 24 alinéa 2 et 26 de la présente loi.

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**

Est puni d'une amende de 3 750 € pour chaque infraction constatée tout armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions des articles 17 et 18 de la présente loi.

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 29**

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 30**

Les personnels 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

<p style="text-align: center;"><b>Article 29</b></p> <p>En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions de la présente loi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 31</b></p> <p>En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions de la présente loi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'action de l'employeur ne peut être portée devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Le nouvel article 34, ex article 32, apporte une modification sur le terme du maintien du registre TAAF pour les navires de commerce.</p>
--	---	--

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.

### Article 30

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

1° L'intitulé est ainsi rédigé :  
« 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<sup>er</sup>, il est inséré un article 1<sup>er</sup>-1 ainsi rédigé :

« Art. 1<sup>er</sup>-1. - Par dérogation aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> 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

### Article 32

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

1° L'intitulé est ainsi rédigé : "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<sup>er</sup>, il est inséré un article 1<sup>er</sup>-1 ainsi rédigé :

"Article 1<sup>er</sup>-1 – Par dérogation aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> 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 second registre 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

Le nouvel article 35, ex article 34, propose d'associer le Conseil supérieur de la marine marchande et la Commission nationale pour l'emploi des gens de mer à l'établissement du rapport d'évaluation de la mise en oeuvre de la loi, et d'en modifier le terme de présentation devant le Parlement.

<p>conditions fixées dans les articles suivants.</p> <p>« 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".</p> <p>« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. » ;</p> <p>3° Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. 2-1.</i> - L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1<sup>er</sup>-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.</p> <p>« 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.</p> <p>« 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.</p>	<p>conditions d'application du présent article." ;</p> <p>3° Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :</p> <p>"Article 2-1 – L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1<sup>er</sup>-1 est accordée par arrêté du ministre chargé de l'intérieur à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation des jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à la convention type approuvée par décret en Conseil d'Etat.</p> <p>"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."</p> <p>"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.</p> <p>"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."</p> <p>" Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article."</p>	
---	--	--

« 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<sup>er</sup>-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.

### **Article 33**

Il est institué un prélèvement spécial progressif opéré par l'Etat sur le produit brut des jeux des casinos régis par l'article 1<sup>er</sup>-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 second registre français, est réservée à la Société nationale de sauvetage en mer.

### **Article 34**

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

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 à compter du 31 décembre 2006.

A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent, les navires visés au premier

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**

Supprimé

#### **Article 34**

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 cette date.

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 11 décembre 2003.*

*Le Président,*

*Signé : Christian PONCELET.*

alinéa de l'article 2 encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises sont immatriculés au registre international français.

#### **Article 35**

Un rapport d'évaluation portant sur la mise en oeuvre de la présente loi au 31 décembre 2006, établi par l'administration en associant le Conseil Supérieur de la marine marchande et la commission nationale pour l'emploi, sera présenté au Parlement dans les trois mois suivant cette date.

Article supplémentaire

Marin étrangers