

N° 92

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 décembre 2003

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur la proposition de loi de MM. Henri de RICHEMONT, Josselin de ROHAN, Jacques OUDIN, Patrice GÉLARD, Lucien LANIER et Yannick TEXIER, relative à la **création du registre international français,***

Par M. Henri de RICHEMONT,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Bernard Piras, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Jean-Marc Pastor, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cléach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Détraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergeris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Jacques Moulinier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Henri de Richemont, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir le numéro :

Sénat : 47 (2003-2004)

---

Mer.

## RÉSUMÉ

### I. LE CONSTAT : UN PAVILLON FRANÇAIS EN VOIE DE DISPARITION

#### • Le pavillon français ne pèse plus rien au niveau international

La flotte enregistrée sous pavillon français<sup>1</sup> représente **221 navires en 2003**, soit **0,4 % du tonnage mondial**, ce qui place la France au **29<sup>ème</sup> rang mondial** derrière les Bermudes et Taiwan.

#### • Le pavillon national n'est pas compétitif

Le **principal obstacle** au développement du pavillon français **est son coût** : coût **d'achat** et de **fonctionnement** des navires et **frais de personnel** entendus au sens large (rigidité dans l'organisation du travail et salaires). Le **dépavillonnement** du **Paquebot « France »** -qui continue de naviguer sous un autre pavillon- est le symbole de cette crise du pavillon français qui entraîne une « **fuite** » **des navires**.

#### • La création du registre TAAF n'a pas relancé le pavillon national

Avec **94 navires** représentant 90 % du tonnage sous pavillon français, le registre d'immatriculation des terres australes et antarctiques françaises (TAAF) n'a pas limité le déclin de la flotte de commerce nationale. Considéré par la Commission Européenne comme 35 % plus cher que les autres « pavillons bis » européen, il repose sur **deux bases artificielles** :

- le système du **GIE fiscal** qui réduit, sans le supprimer, le surcoût du pavillon français ;
- l'**obligation faite aux raffineurs de détenir une capacité de transport maritime** correspondant à 5,5 % de leurs importations.

En outre, **il ne bénéficie pas des facilités offertes aux navires communautaires** et **n'assure pas de protection sociale légale aux navigants**.

<sup>1</sup> Le pavillon est le lien de droit qui relie un navire à un Etat, l'équivalent de la nationalité pour une personne.

● **La France subit le contre coup de cette situation**

L'Organisation maritime internationale (OMI) prenant en compte l'importance des flottes des Etats et non la longueur de leurs côtes, notre pays, dans les délibérations importantes, pèse moins que le Panama, le Libéria ou même les îles Marshall.

La filière de l'emploi maritime française a été divisée par quatre en quarante ans. Elle représente moins de 10.000 navigants en 2003 et souffre du manque chronique d'attractivité des carrières à la mer.

Dans le même temps, le déficit de la balance des paiements française au titre des services de transport maritime atteint 4,7 milliards d'euros en 2002 : le cinquième exportateur mondial recourt à des navires immatriculés sous pavillon tiers -et parfois de complaisance- faute de détenir une flotte puissante.

C'est pourquoi il est proposé de suivre l'exemple de tous les autres Etats européens : Norvège, Pays-Bas, Danemark, Belgique, Italie et Allemagne en créant un registre international français (RIF).

**II. CINQ PROPOSITIONS POUR RÉTABLIR LE PAVILLON NATIONAL**

● **Augmenter la flotte pour permettre à la France de redevenir une puissance maritime**

Pourront être inscrits au RIF, les navires armés, au commerce au long cours ou au cabotage international et ceux armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout, à l'exclusion des transporteurs de passagers sur des lignes régulières, des navires exploités au cabotage national, d'assistance portuaire et de pêche professionnelle.

Une augmentation du nombre de navires sous pavillon français de 100 unités pourrait permettre le recrutement de plus de 600 officiers et assimilés et une hausse de 5 à 10 %, selon une hypothèse raisonnable.

Ceci permettra à la France de retrouver son influence dans l'organisation maritime internationale ainsi qu'en Europe.

La proposition de loi réaffirme, en outre, l'exigence de nationalité française pour le capitaine et son substitué considérant qu'ils sont investis de fonctions régaliennes et d'une mission générale de sécurité et de sûreté, à titre permanent.

Elle institue une obligation de formation des officiers.

● **Rendre le pavillon français compétitif**

La commission propose :

– une exonération totale d'impôt sur le revenu pour les salaires des navigants identique à celle déjà prévue pour les personnels qui travaillent sur les plateformes *off shore* ;

– un **abaissement des coûts d'immatriculation des navires** grâce à l'institution d'un « **guichet unique** » permettant de simplifier les procédures d'immatriculation dans un port unique ;

– **d'autoriser -comme nos concurrents- le fonctionnement de casinos** sur les paquebots inscrits au RIF afin d'accroître leur attractivité vis-à-vis de la clientèle touristique (étrangère aux 9/10<sup>ème</sup>) et de contribuer, par le biais de l'impôt, à alimenter les finances publiques.

● **Définir un statut et une protection pour tous les navigants**

Il est proposé d'appliquer :

– le **droit français à tous les navigants qui résident en France** ;

– le **droit de l'Etat de résidence aux navigants qui résident hors de France**.

Le texte :

– **définit et encadre**, en prévoyant leur **agrément**, le régime applicable aux **entreprises de travail maritime** qui engagent des équipages pour les mettre à disposition des armateurs ;

– **garantit un statut à tous les navigants non résidents, quelle que soit leur nationalité**, et leur assure le **bénéfice des dispositions internationales négociées par les syndicats** et avalisées par l'OIT, en matière de **salaire**, de **protection sociale** internationalement reconnue et de **droit du travail**. Il **reconnaît également tous les droits syndicaux**.

● **Affirmer le contrôle de l'Etat du pavillon**

Toute la législation française relative à la sécurité s'applique dans son intégralité, au nouveau registre « RIF », notamment les **contrôles** réalisés par **l'Etat du pavillon**. La France exercera également son **contrôle sur les conditions de travail** par le biais de l'inspection du travail. Les navigants et leurs employeurs pourront **recourir aux tribunaux français** pour régler leurs différends.

● **Poser les bases du dialogue social**

La proposition de loi établit pour les non résidents un « **filet de sécurité** », véritable « **régime de base** » susceptible d'être complété et enrichi par des accords conclus entre syndicats de salariés et d'employeurs.

## CHAPITRE I

### EXPOSÉ GÉNÉRAL

Mesdames, Messieurs,

Bien qu'elle ait été, avec la Grande Bretagne, à l'origine de l'élaboration du droit maritime moderne -songeons aux ordonnances de marine de Colbert-, qu'elle soit dotée de plus de 10.000 kilomètres de littoral en comptant, outre la métropole, les départements et territoires d'outre-mer et Mayotte et qu'elle dispose, de ce fait, de l'une des zones économiques exclusives (ZEE) les plus importantes de la terre -soit 10,2 millions de km<sup>2</sup> de surface maritime-, **la France n'est pas tournée vers l'océan.**

Terre de paysans pour laquelle les marins sont devenus surtout des *skippers*, avant d'être des capitaines et des navigants au long cours, **notre pays considère avant tout l'espace maritime comme dédié à la pêche, à la navigation de plaisance, à l'aquaculture et aux activités touristiques du littoral.** Rares sont au fond ceux qui, dans l'Hexagone, perçoivent les océans comme de véritables espaces économiques où transite l'essentiel du commerce mondial et des approvisionnements français.

Certes, les **sinistres dramatiques** et les **marées noires** qui surviennent ou qui menacent périodiquement le littoral national, à l'instar de ceux de l'**Erika** et du **Prestige** ont sensibilisé l'opinion à la nécessité impérieuse d'assurer la **protection du littoral**, surtout pour un Etat au large duquel sont situés le Golfe de Gascogne et la Manche, soit l'une des artères maritimes et commerciales les plus actives du monde.

Or, **pour jouer un rôle actif dans les instances internationales chargées de l'élaboration du droit maritime conventionnel, les Etats doivent disposer d'une flotte de commerce importante.** De ce point de vue, notre pays se trouve placé, depuis plusieurs années, dans une situation de faiblesse chronique. Le **manque de compétitivité du pavillon** français lui interdit de peser à l'Organisation maritime internationale (OMI) et limite sa faculté de surveiller les navires au titre du contrôle de l'Etat du pavillon.

C'est pour faire face à cette **situation dommageable pour la voix de la France ainsi que pour l'emploi de nos compatriotes et pour la protection de notre environnement littoral et marin** que MM. Josselin de Rohan, Jacques Oudin, Patrice Gélard, Lucien Lanier, Yannick Texier et votre rapporteur ont déposé la

**proposition de loi n° 47 relative à la création du Registre international français (RIF).**

**Texte d'appel, conçu comme l'amorce d'un échange devant être constructif avec les partenaires sociaux, puis d'un dialogue entre l'Assemblée nationale et le Sénat au fil de la « navette » parlementaire,** cette proposition de loi a permis au Sénat de s'affranchir de l'**obstacle** qui résultait de l'encombrement du **calendrier parlementaire** en autorisant son inscription à l'**ordre du jour mensuel réservé**. Elle atteste la parfaite convergence de vues entre votre Haute Assemblée et le Gouvernement qui, lors du Conseil interministériel de la mer du 29 avril 2003, a affirmé sa volonté de relancer la politique économique maritime et **d'assurer l'exercice par la France de sa souveraineté sur ses espaces maritimes.**

Dans l'esprit des signataires de la proposition de loi initiale n° 47, **rien n'est perdu si la France renoue avec une politique maritime ambitieuse,** analogue à celle que plusieurs des Etats membres de l'Union européenne mettent, avec grand profit, en œuvre depuis plusieurs années, dont un rapport<sup>2</sup> remis par votre rapporteur en qualité de parlementaire en mission à M. le Premier ministre a montré les résultats très positifs. Votre rapporteur se félicite que le Gouvernement, en la personne de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transport et à la mer, ait accepté, conformément aux engagements qu'il avait pris après la publication de ce rapport, que cette proposition de loi soit discutée avant la fin de l'année pour permettre au RIF d'entrer en vigueur dans les meilleurs délais.

Le présent rapport rappellera, en conséquence, tout d'abord l'**enjeu que constitue la politique maritime pour la France,** au triple point de vue de son influence au sein des organisations internationales, de l'**emploi** et du développement économique, avant de présenter les **objectifs de la proposition de loi précitée** à laquelle il propose d'**apporter des modifications qui en transforment le dispositif en le clarifiant et en l'enrichissant.**

<sup>2</sup> *Un pavillon attractif, un cabotage crédible : Deux atouts pour la France*, rapport à Monsieur le Premier ministre, par Henri de Richemont, sénateur de la Charente, octobre 2002 – mars 2003. Sauf indications contraires, les diverses statistiques citées dans le présent document sont tirées de ce document.

## ***PAVILLON, REGISTRE MARITIME ET SOUVERAINETÉ***

Afin d'éviter toute équivoque, votre rapporteur croit utile de rappeler, de façon synthétique, quelques éléments de définition des concepts de « pavillon » et de « registre maritime ».

*Le pavillon : une manifestation de la souveraineté étatique*

**Manifestation de la souveraineté étatique**, le pavillon connaît une **crise** due à l'apparition des « registres de libre immatriculation » également connus sous le nom de « pavillons de complaisance ».

### **● Le « pavillon » : éléments de définition**

Le terme de « **Pavillon** » désigne au **sens propre**, les couleurs nationales, bleu, blanc et rouge, dans le cas de la France, que les navires portent à la poupe ou à la corne d'artimon. Dérivant de la souveraineté de l'Etat qui détermine de façon autonome le régime de son attribution, le pavillon est unique. Il peut être arboré par des navires figurants sur divers **registres nationaux** dont chaque Etat fixe le régime spécifique, et être attribué par un Etat dépourvu de littoral maritime : c'est ainsi qu'il existe un pavillon du Luxembourg et un pavillon suisse.

Au **sens figuré**, il correspond au **lien de droit, analogue à la nationalité pour les personnes**, qui relie un Etat à un navire et qui se traduit, pour un bateau battant pavillon français, par l'attribution de « lettres de francisation ». Ce lien constitue un **critère de rattachement juridique** qui permet de définir le droit applicable sur un objet, le navire, situé dans un espace, la haute mer, qui échappe à la souveraineté territoriale des Etats. L'attribution du pavillon constitue également un **moyen de contrôle étatique** puisque l'Etat du pavillon est investi d'une **mission de surveillance et de contrôle des navires** qu'il a la faculté d'enregistrer. C'est ainsi que la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer dispose que l'Etat du pavillon est compétent en ce qui concerne l'inspection du navire, les qualifications du capitaine et des officiers et leur connaissance des règles internationales applicables.

Au plan économique, comme votre rapporteur l'a souligné dans son étude précitée, le pavillon est avant tout **un outil au service d'une politique maritime ambitieuse**, « un tout » car le régime d'attribution du pavillon et celui d'inscription des navires sur les registres maritimes ont une incidence sur la cohérence de toute la filière maritime d'un Etat.

### ● La crise du « de la loi du pavillon »

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, au début de l'histoire maritime moderne, les Etats exigeaient un lien substantiel pour accorder leur pavillon. C'est ainsi que pour arborer le pavillon français, les navires devaient avoir été construits en France. Apparus dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, les « pavillons de libre immatriculation » dits aussi « pavillons de complaisance » ont mis à mal la « loi du pavillon ». Ils sont, selon l'OCDE, caractérisés par la combinaison, de six critères :

- leur immatriculation est aisée à obtenir ;
- le revenu tiré de l'immatriculation n'est soumis localement à aucun impôt ou à de faibles impôts ;
- le pays d'immatriculation est souvent une petite puissance et n'a pas besoin pour ses propres approvisionnements de tous les navires qu'il immatricule ;
- l'armement des navires par des équipages étrangers est librement autorisé ;
- le pays d'immatriculation n'a ni le pouvoir de déterminer une réglementation ni celui de faire respecter les normes internationales, ni les services administratifs nécessaires à cet effet, ni le désir, ni le pouvoir de contrôler les compagnies elles-mêmes.

Bien qu'elle constitue une violation de l'article 91 de la Convention de 1982 sur le droit de la mer qui exige un lien substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire, la multiplication des pavillons de libre immatriculation a progressivement entraîné une **crise de la « loi du pavillon »** peu à peu battue en brèche par les « Etats de complaisance » qui acceptent d'enregistrer des navires sans contrôle. Selon certains spécialistes, la loi du pavillon serait même désormais « en déliquescence », puisque, comme on le verra ci-après, **elle n'est plus désormais l'unique loi applicable à l'équipage d'un seul et même navire.**

#### *Les registres d'immatriculation : des instruments de la politique maritime des Etats*

Les navires sont soumis à la formalité administrative de l'**immatriculation** qui sanctionne leur **rattachement à un port** et les soumet au régime juridique applicable dans celui-ci. C'est le nom de ce port qui figure à la poupe du navire et qui n'est pas nécessairement celui du port d'attache du bateau.

**Les modalités de tenue des registres maritimes reflètent le degré d'implication des Etats dans la politique de la mer et l'importance que chaque Etat du pavillon y attache.** Certains Etats sont particulièrement laxistes : le journal *Le Monde* soulignait ainsi récemment que le dossier administratif du pétrolier *Prestige* qui a sombré au large des côtes espagnoles avait « *disparu après sa demande de radiation* »<sup>3</sup> (!). C'est dire la **démission et le laxisme qui caractérisent certains Etats du pavillon.** Il est vrai que ceux-ci se livrent à une véritable « **concurrence** » en termes d'attractivité, ce qui a provoqué le « **dépavillonnement** » de nombreux bateaux qui battaient initialement pavillon français ou européen. **Le régime juridique, économique et fiscal applicable à la tenue des registres maritimes est donc bel et bien un outil essentiel de la stratégie maritime des Etats.**

La France dispose, quant à elle, actuellement de plusieurs registres d'immatriculation :

- Le registre **métropolitain**

Régi par les dispositions de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, ce registre compte actuellement 73 navires immatriculés.

- Le registre des **terres australes et antarctiques françaises (TAAF)**

Après l'annulation du décret du 20 mars 1987 créant le registre TAAF (Kerguelen) par le Conseil d'Etat, l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports a donné à ce registre une base légale devant être complétée par un décret qui n'est jamais paru. Il compte **94 navires au 1<sup>er</sup> juillet 2003, représentant 90 % du tonnage des navires de commerce navigant sous pavillon français.**

- Les registres d'immatriculation des **territoires d'outre-mer**

L'immatriculation des navires au registre de Wallis et Futuna, de la Polynésie française, de Mayotte, et de Saint-Pierre-et-Miquelon, est notamment régie par le décret n° 60-600 du 22 juin 1960 portant règlement d'administration publique et relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer de la République. On compte actuellement 7 navires enregistrés en Nouvelle-Calédonie, 28 en Polynésie et 6 à Wallis et Futuna.

A ce point de la démonstration, il convient de souligner que **l'Etat du pavillon est tenu, en vertu des conventions internationales, de mettre en œuvre la même obligation de surveillance, de contrôle et de police de la sécurité maritime pour tous les navires, quel que soit le registre dont ils relèvent.** C'est à

<sup>3</sup> Propos rapportés dans l'article *Où sont passés les responsables du Prestige ?*, publié dans *Le Monde* du 22 novembre 2003, page 14.

ce titre que **la France applique, de façon strictement identique aux navires inscrits sur chacun des registres qu'elle a ouverts les prescriptions des conventions internationales qu'elle a ratifiées ainsi que ses propres règles.** Considéré sous cet angle, **le droit du pavillon ne se divise pas.**

## ***LA CRISE DU PAVILLON FRANÇAIS***

### **Un pavillon « en voie de disparition »**

En **1962**, la flotte enregistrée sous pavillon français représentait **762 navires**. Depuis lors, elle a été divisée par 3,6 –soit **221 navires en 2003**– à cause de l'accroissement de la taille des navires, d'une part, puis du manque de compétitivité économique du pavillon français, d'autre part.

En **2003**, la **flotte sous pavillon français** représente 0,4 % du tonnage mondial, ce qui la place au 29<sup>ème</sup> rang mondial en termes de navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute (Tjb), soit **4,71 MTjb** et **6,4 millions de tonnes de port en lourd (MTpl)**. Notre pays se trouve placé entre **Taiwan** (28<sup>ème</sup> mondial) et **Antigua et Barbade** (30<sup>ème</sup>). Il est bien loin derrière la première flotte du monde, celle de **Panama** qui compte 5.276 navires correspondant à une capacité totale de 123 MTjb et de 185,6 MTpl.

**En Europe**, la première flotte est détenue par la **Grèce**, sous le pavillon de laquelle on dénombre **1.160 navires** (soit 28,5 MTjb), suivie de la **Norvège** (**1.108 navires, 20,8 Mtjb**). La flotte française se situe au 7<sup>ème</sup> rang de l'Union européenne et représente environ la moitié de celle du **Danemark** qui compte **432 navires**.

Cette diminution est d'autant plus spectaculaire que la flotte mondiale n'a cessé d'augmenter depuis 1962. Au total, **on estime cependant que la flotte contrôlée par des intérêts français qui bat pavillon étranger s'élève à une centaine de navires et représente environ 40 % du volume de la flotte sous contrôle économique français.**

### **Le manque de compétitivité, Cause indiscutable du déclin**

*La concurrence des pavillons de complaisance et de la flotte asiatique*

Selon la Commission de Bruxelles, le dépavillonnement a entraîné, dans l'Union européenne, une diminution de la moitié des emplois de navigants, une

réduction de la flotte de 27 % et une baisse du nombre de navigants par navire de 22 %. **Le principal obstacle à l'utilisation des pavillons traditionnels par les armateurs est leur coût** : le coût mensuel d'un porte conteneurs doté d'un équipage totalement français au titre des frais de personnel et des vivres s'élève à 130.000 dollars, contre 75.000 pour un équipage polonais et 41.800 dollars pour un équipage philippin.

Le rapport Hamon-Dubois, publié en avril 2000, a confirmé que **le manque de compétitivité de la flotte française est dû au coût d'achat et de fonctionnement des navires, d'une part, et surtout aux frais de personnels entendus au sens large**, d'autre part, c'est-à-dire à ceux liés à l'organisation et aux conditions de travail (coût salariaux légèrement supérieurs à la moyenne européenne et charges sociales élevées par rapport à la concurrence internationale). De même, selon un rapport établi en 1997 par MERC pour la Commission européenne, le coût annuel d'un équipage se situait en 1996 à l'indice 236 pour la France (registre métropolitain), à l'indice 180 pour la Belgique, 107 pour la Norvège et 89 pour le Royaume-Uni.

*Des mesures insuffisantes pour faire face à la concurrence*

Le dépavillonnement du **paquebot « France »** est emblématique de **l'incapacité passée de la France à maintenir l'attractivité de ses registres maritimes**. On sait que devant l'impossibilité de recourir à du personnel non français pour y assurer certaines prestations à la clientèle, son armateur l'a cédé à des intérêts non français et que depuis lors ce navire navigue, sous un autre nom et un autre pavillon, dans les Antilles.

Depuis le début des années 1970, et si l'on excepte la tentative qu'a constitué la création du registre TAAF, les pouvoirs publics français ne sont pas parvenus à prendre les mesures favorables au pavillon national susceptibles d'enrayer le dépavillonnement. Il convient de noter que nous avons été parmi les derniers, en Europe, à instituer une taxation au tonnage et que l'on attend toujours, à la suite de la publication du décret d'application, la parution de la circulaire qui en permettra la mise en œuvre, prévue pour mi-décembre.

## Des Conséquences préjudiciables

### *Sur la capacité de la France à peser dans les négociations internationales*

**Le mode de décision dans les enceintes internationales** où s'élaborent les règles conventionnelles applicables au droit maritime **favorise les pays qui sont dotés d'une flotte importante.**

**L'Organisation maritime internationale (OMI)**, qui compte 163 membres, **détermine la réglementation technique de la sécurité maritime et les mesures tendant à l'efficacité de la navigation en mer.** La moitié des membres du conseil qui est l'organe essentiel est élue par l'assemblée générale parmi les **Etats les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime** et parmi ceux qui sont **les plus intéressés dans le commerce international maritime.** Du fait de cette règle, **la France pèse moins que le Libéria à l'OMI,** puisque le poids de la flotte de cet Etat est de loin plus important que celui de notre pays.

### *Sur l'évolution de l'emploi maritime*

Depuis le début des années soixante, on observe une **diminution tendancielle des effectifs des navigants français.** Ceux-ci, qui s'élevaient à **43.550 navigants au commerce en 1959,** s'établissent désormais à **9.300 environ.** La filière française souffre du **manque chronique d'attractivité des carrières** qu'elle offre tant en ce qui concerne les emplois privés que la fonction publique.

Comme l'a souligné notre collègue le sénateur Charles Revet dans son rapport<sup>4</sup> pour avis sur le projet de loi de finances pour 2003, on observe un **manque de candidats aux concours de recrutement des officiers de la marine marchande.** Ainsi, **au concours 2002, 15 places sont restées vacantes, soit près de 10 % de celles ouvertes.** Du fait de cette situation, et dans un contexte de renforcement de la sécurité maritime, **les armateurs français rencontrent des difficultés pour trouver le personnel qualifié** dont ils ont besoin. La faiblesse du nombre de navires français a elle-même une incidence négative sur la possibilité d'offrir suffisamment de stages aux élèves des écoles d'officiers, à tel point qu'un spécialiste s'interrogeait récemment sur l'organisation éventuelle de stages pour des élèves français sur des navires étrangers<sup>5</sup>. On notera, **par comparaison, que l'on a récemment observé, en Belgique, un lien direct entre la hausse de 20 % du**

<sup>4</sup> Rapport pour avis de M. Charles Revet sur le projet de loi de finances pour 2003 – Avis 70, tome 20 (2002-2003, commission des Affaires économiques, page 44).

<sup>5</sup> Cf. Intervention de M. François Massot précité.

**nombre d'étudiants inscrits à l'école supérieure de navigation d'Anvers et la création du registre international belge<sup>6</sup> en 2002.**

Il est frappant de constater qu'il n'y a eu aucun candidat au concours 2003 du **corps technique et administratif des affaires maritimes** qui donne accès à des postes dans les centres de sécurité des navires et des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage. Quant au recrutement des **inspecteurs de sécurité**, il est largement pourvu par un « vivier » de candidats ayant une formation essentiellement terrestre. Ainsi, comme le relevait un spécialiste : *« Il existe un secteur où l'Etat connaît un problème de recrutement par manque de candidats, particulièrement critique en cette période de remise en cause de la sécurité maritime, c'est celui des inspecteurs de sécurité pour lequel le niveau est élevé et qui demande au personnel un investissement important en regard des avantages financiers consentis. »* En outre, selon la même source, **le manque de personnel « amariné » a une incidence négative sur l'ensemble de la filière du transport maritime car « la plupart des métiers qui touchent au transport maritime demandent à leurs employés une expérience de la mer, qu'il s'agisse non seulement de la marine marchande, mais aussi de remorquage, de lamanage, de pilotage, de draguage, de travaux maritimes. »<sup>7</sup>**

Votre rapporteur se félicite que le Gouvernement ait décidé, pour faire face à cette situation, de recruter des anciens navigants pour assurer les contrôles prévus par le mémorandum de Paris, ce qui a permis de dépasser l'objectif de 25 % de navires contrôlés dans nos ports fixé par ce protocole.

### *Sur l'économie française dans son ensemble*

Il est communément admis que **trois emplois exercés à la mer donnent lieu à un emploi, à terre**, ce qui justifie pleinement l'intérêt porté au renforcement de l'emploi sur des navires immatriculés au RIF.

Au surplus, l'existence d'une flotte nationale a un lien évident avec l'activité du secteur de la **construction navale** dont la France détient l'un des fleurons avec les Chantiers de l'Atlantique. Ceux-ci sont d'ailleurs victimes d'une bizarrerie du droit français qui interdit actuellement d'exploiter en haute mer sur des navires battant pavillon français des casinos, alors même que ces activités sont autorisées sur les paquebots battant d'autres pavillons.

En outre, les services à terre ne sont pas aussi développés qu'ils pourraient l'être, du fait même de la faiblesse de la filière maritime, qu'il s'agisse des activités portuaires ou de toutes celles liées au « *shipping* » (courtage, négoce international notamment).

Cette situation est d'autant plus dommageable que le transport maritime assure aujourd'hui l'acheminement de 90 % du pétrole consommé dans l'Union européenne et de 70 % du trafic marchandises import-export. On ignore, trop

<sup>6</sup> Cf. *Lloyd list*, 28 octobre 2003.

<sup>7</sup> *Intervention de M. François Massot, Institut français de la mer, à Lorient les 15 et 16 mai 2000.*

souvent, que **la balance des paiements de notre pays enregistre un déficit de 4,7 milliards d'euros au titre des services de transport maritime, parce que la France recourt à des navires sous pavillon tiers pour acheminer les marchandises qu'elle exporte ou qu'elle importe**, ce qui confirme l'idée que la branche française du transport maritime souffre d'une faiblesse chronique.

Votre rapporteur estime que l'existence d'un pavillon français attractif permettrait de maintenir et développer en France toutes les activités liées à la gestion tant commerciale que technique du navire **et enfin de s'assurer que les correspondants ISM des navires arborant le pavillon français soient basés dans notre pays.**

### ***LES LIMITES DU REGISTRE DES TAAF***

Après l'annulation du décret de 20 mars 1987 créant le régime des terres australes et antarctiques françaises (TAAF), dit aussi « registre Kerguelen », c'est **l'article 26 la loi n° 96-151 du 26 janvier 1996** relative aux transports qui a donné une base légale à ce registre auquel sont immatriculés les navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle.

### **Le registre TAAF n'a pas enrâyé le déclin**

**Le registre TAAF n'a pas entraîné une recrudescence du nombre de navires français** : s'il représente 90 % du tonnage français, il ne comprend qu'environ 94 navires sur les 200 qui composent la flotte. En outre, c'est de façon purement coutumière, à défaut de la publication du décret d'application de l'article 26 précité, que les armateurs respectent la règle fixée antérieurement par le décret du 20 mars 1987 en vertu de laquelle 35 % des effectifs doivent être français. Au 1<sup>er</sup> janvier 2003, **94 navires** de plus de 200 Tjb sont immatriculés au registre TAAF dont 37 % de pétroliers (35 navires), 16 % de porte-conteneurs (15 navires) et 11 % de rouliers (10 navires), le solde se répartissant entre les gaziers, chimiquiers, vraquiers et transporteurs spécialisés.

## **ce registre n'est pas compétitif**

*Il repose sur des bases artificielles*

**Le registre TAAF repose non pas sur son attractivité intrinsèque mais sur deux dispositions législatives** : le système du **GIE fiscal** et **l'obligation de détenir une capacité de transport pétrolier** faite aux compagnies pétrolières.

L'article 39 CA du code général des impôts instituant le **GIE fiscal** réduit, sans le supprimer, le surcoût du pavillon français. A l'issue de cette période de huit ans, il n'est pas rare que les investisseurs dépavillonnent, démontrant que, sans GIE fiscal, il n'y aurait plus de navires sous registre TAAF.

La loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 a, quant à elle, institué **l'obligation de détenir une capacité de transport maritime** pour tout propriétaire d'une unité de distillation dans une usine de raffinage de pétrole brut installée en France métropolitaine. Cette capacité de transport s'élève à **5,5 % des quantités de pétrole brut** entrées dans une usine de raffinage au cours d'une année. Pour respecter la loi, les raffineurs français sont donc tenus d'affréter des navires. Pour diminuer leurs coûts, ils ont intérêt à atteindre le quota de 5,5 % avec un **nombre minimum de navires**. Ils choisissent donc des pétroliers « VLCC » de 300.000 tonnes qui **ne font**, au demeurant, **jamais escale dans les ports français** puisqu'ils naviguent entre le Golfe persique et l'Asie ou les Etats-Unis, alors même que les hydrocarbures raffinés en France proviennent d'Afrique de l'ouest ou de la mer du nord et sont transportés dans des navires de type Aframax ou Suezmax de 100 à 150.000 tonnes de port en lourd. Il est frappant de constater que **ces navires pétroliers qui desservent la France ne sont pas sous pavillon français** puisqu'aucun affréteur n'accepte de payer le surcoût afférent à celui-ci après qu'il ait atteint l'obligation de 5,5 % précitée.

*Il n'est pas économiquement compétitif*

Le registre TAAF est considéré par la Commission européenne comme le moins compétitif des registres européens, étant environ 35 % plus cher que les autres, et le plus rigide en termes d'emploi national.

On notera qu'en égard à l'importance des **charges de personnel** qui grèvent la compétitivité des navires inscrits au registre TAAF, le profit dégagé sur quinze ans par un porte conteneur ou un petit cargo polyvalent dont les prix respectifs s'élèvent respectivement à 45 et à 7,6 M€ est inférieur, pour un navire immatriculé au TAAF, à celui tiré d'un navire immatriculé à l'étranger et que son exploitation est même déficitaire pour un navire placé sous registre métropolitain. L'organisation du travail elle-même, et notamment l'application des 35 heures, entraînent des surcoûts, de même que des spécificités françaises telles qu'un

coefficient de relève des marins élevé. Tout ceci aboutit à ce que le coût d'un équipage français soit environ 2,5 fois plus élevé que le coût d'un équipage travaillant sur un navire battant pavillon de Hong Kong.

*Il ne bénéficie pas des facilités offertes par le droit communautaire*

Les navires sous registre TAAF ne bénéficient pas des dispositions du règlement n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 relatif à l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres, car ils ne sont pas « *immatriculés dans un Etat membre* ». En conséquence, **ces navires n'ont pas un accès automatique au cabotage sur tout le littoral communautaire**. C'est pourquoi certains pays européens n'acceptent pas les escales de navires immatriculés aux TAAF, ce qui entraîne un réel préjudice commercial pour ceux-ci.

*Il n'assure aucune protection aux navigants*

Le régime social appliqué aux marins à bord des navires sous registre TAAF est celui prévu par le code du travail d'Outre-mer, qui est inexistant. Si les navigants français bénéficient en fait de la protection du code du travail maritime, les étrangers ne bénéficient, eux, d'aucune protection légale contre le vide juridique existant.

*Il n'a pas permis d'éviter le dépavillonnement des navires*

**Au total, le TAAF n'a pas permis d'éviter la poursuite du dépavillonnement des navires français, pas plus qu'il n'a permis d'accroître le nombre de navigants français.**

#### ***LA RÉUSSITE DES AUTRES PAYS EUROPÉENS : LES REGISTRES INTERNATIONAUX :***

Pour lutter contre la concurrence des pavillons de complaisance, plusieurs Etats ont créé des registres qui allient le maintien du pavillon et donc un contrôle du navire contraignant, ainsi qu'une plus grande souplesse de gestion des équipages. La Norvège (1987), le Danemark (1988), les Pays-Bas (1996), l'Espagne (1997), l'Italie

(1998) l'Allemagne (1999) ont successivement institué ces pavillons. Le Luxembourg a ouvert un registre bis qui est devenu le « second registre belge » en attirant la quasi-totalité de la flotte belge. Pour remédier à cette situation, la Belgique a elle-même, voici quelques mois, créé un registre international spécifique. Le trait commun à l'ensemble de ces registres est leur **grande attractivité due à leur souplesse**.

## **Une attractivité économique**

### *Un abaissement des coûts pour les armateurs*

Pour renforcer la compétitivité de ces registres, la possibilité leur a été reconnue d'embaucher des non-nationaux par l'intermédiaire de sociétés dites de « *manning* » dans des proportions variables qui peuvent aller jusqu'à la totalité de l'équipage à l'exception du capitaine, à l'instar de ce que l'on observe aux Pays-Bas, au Royaume-Uni ou au Danemark. Sur les navires immatriculés dans des registres « bis », les conditions d'emploi des marins reposent en général sur les conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) ainsi que sur la concertation sociale. Tous les armateurs des pays ayant créé un registre bis comme le Danemark, la Norvège ou encore l'Italie, ont recours à des marins embauchés par des sociétés de « *manning* » dont les conditions de travail sont fixées par la loi du pays d'origine et par des **accords tripartites entre les armateurs, les organisations syndicales de l'Etat du pavillon et les syndicats du pays pourvoyeur de main-d'œuvre**. **En matière salariale. Ces accords retiennent généralement les normes fixées au niveau mondial** par l'International Transport Workers Federation (ITF) qui sont appliquées par plus de la moitié de la flotte du globe.

### *Une défiscalisation des salaires des navigants*

Le régime fiscal applicable aux navires repose sur deux bases : la taxation au tonnage et un allègement du régime fiscal des salaires des navigants.

La **taxation au tonnage**, dérogation autorisée par Bruxelles conformément au régime des aides d'Etat, permettra aux armateurs français de bénéficier des mêmes avantages que leurs homologues européens mais n'a pas pour effet d'accroître le nombre de navires sous pavillon français.

En matière de **fiscalité des revenus des navigants**, on observe dans les pays qui ont créé des registres « bis » une exonération partielle, comme en Italie, ou totale, comme au Danemark, ou encore un non reversement partiel ou total des

impôts prélevés à la source par l'armateur à l'Etat, comme aux Pays-Bas, en Suède ou en Allemagne.

### Un encadrement juridique

L'ensemble des registres-bis européens repose sur l'idée qu'il est impossible de ne pas employer du personnel non résident dans l'Union européenne sans leur appliquer un tarif salarial et un régime de sécurité sociale conforme à celui de son pays d'origine. La Cour de Justice des communautés européennes (CJCE), dans l'arrêt en date du 17 mars 1993 rendu dans l'affaire « Sloman Neptun », a d'ailleurs estimé que cette solution était compatible avec le droit communautaire.

Saisie d'un recours contre le régime établi par le registre allemand, la CJCE a jugé que ce régime n'était pas contraire aux traités. Elle a suivi sur ce point les conclusions de son avocat général qui soulignait « *qu'il n'est pas déraisonnable de penser que [...] le contrat de travail d'un marin philippin rédigé en espagnol, conclu aux Philippines, et ayant pour objet l'emploi sur un navire faisant des trajets entre le sud-est asiatique et la République fédérale d'Allemagne, sans que le travailleur ne puisse en aucun cas résider en Allemagne, puisse être régi par le droit philippin* »<sup>8</sup>, conformément au critère posé par la convention de Rome de 1980 en vertu de laquelle la loi applicable à un tel contrat est **la loi du pays avec lequel celui-ci présente les liens les plus étroits**.

Au surplus, la Cour de justice des Communautés a également jugé que le second registre allemand ne constitue pas une aide d'Etat, mais bien un **critère juridique de renvoi**, un véritable mécanisme de droit international privé<sup>9</sup> qui désigne la loi applicable à la relation de travail maritime.

**L'Allemagne et l'Italie ont en effet choisi le recours au critère de résidence** et à la loi du contrat. Celle-ci conduit à appliquer aux navigants **la loi de leur lieu de résidence pour la détermination du régime applicable à leur contrat de travail**. Dans le cas allemand, la Cour constitutionnelle de Karlsruhe a estimé que ce mécanisme ne porte pas atteinte au principe d'égalité, eu égard, d'une part, à son importance pour la préservation de la marine allemande et, d'autre part, à la disparité de niveau de vie entre la République fédérale et les Etats pourvoyeurs de main-d'oeuvre. Enfin, la Cour constitutionnelle allemande a rappelé la compétence du juge allemand, notamment vis-à-vis des marins étrangers, pour leur appliquer le droit de leur contrat et, par conséquent, une loi étrangère, sous réserve des principes fondamentaux du droit allemand du travail entendus comme constituant l'ordre public allemand.

<sup>8</sup> CJCE, 17 mars 1993, firm Sloman Neptun.

<sup>9</sup> Ibidem.

## Un recours au dialogue social

La nécessité de **permettre aux navigants non résidents d'adhérer, s'ils le souhaitent, aux syndicats allemands et le droit pour ceux-ci de les représenter et de défendre leurs intérêts** a également été souligné par la Cour de Karlsruhe.

Les registres internationaux reposent d'ailleurs pour la plupart, sur la fixation des normes salariales et de protection sociale, dans le cadre **d'accords tripartites** conclus entre les armateurs, les syndicats des Etats de l'Union Européenne et ceux des pays dont les navigants sont originaires.

## un succès incontesté

La **création des registres internationaux** s'est traduite par une **forte relance des inscriptions sous les pavillons nationaux européens** et par un accroissement de l'emploi des navigants, au bénéfice de toute la filière maritime. L'exemple de la **Norvège** traduit bien la réussite qu'a constituée la création d'un second registre. Ainsi, en **1987**, les trois-quarts des navires de ce pays avaient abandonné son pavillon au profit de registres de libre immatriculation. Le premier registre norvégien ne comptait plus à cette époque que l'équivalent d'une capacité de transport de **8 MTpl**. Comme on l'a vu ci-dessus, celle-ci a atteint, en 2003, **31,1 MTpl**.

En **Belgique**, la quasi-totalité de la flotte sous pavillon national avait été transférée vers le Luxembourg après la création du second registre, luxembourgeois, en 1991. La Belgique a créé son nouveau registre, voici un an. Celui-ci a déjà rencontré un succès important puisque **50 navires marchands ont été réimmatriculés sous pavillon belge en 2003**<sup>10</sup>.

Au **Danemark**, depuis la réforme de 1988, **le tonnage a augmenté de 62 %, ce qui a entraîné une hausse du nombre de marins de 35 %** et une diminution de l'âge moyen des navires. Du fait de la défiscalisation précitée, le coût pour l'armement de la rémunération d'un officier danois est presque équivalent à celui de la rétribution d'un officier philippin, de sorte que 70 % des navigants sont danois sur les navires battant pavillon danois.

On notera, enfin, qu'aux **Pays-Bas** le nombre de navires est passé de 383 en 1996 à 527 en 1998 (+ 37 %), entraînant une hausse de l'emploi de navigants néerlandais évaluée entre 5 et 10 %.

**La création d'un registre international français apparaît donc comme une nécessité incontournable pour l'avenir du pavillon national.**

<sup>10</sup> *Lloyd List, 28 octobre 2003.*



## CHAPITRE II

### CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE N° 47

Composée de vingt deux articles, la proposition de loi relative à la création d'un registre international français, déposée par MM. Henri de Richemont, Josselin de Rohan, Jacques Oudin, Patrice Gélard, Lucien Lanier et Yannick Texier, s'articule en **sept titres**.

- Le **premier** est consacré aux **dispositions générales** (article 1 à 3) ;
- Le **titre II** concerne les mesures relatives au **droit du travail** (articles 4 à 13) ;
- Le **titre III** comprend les dispositions sur la **protection sociale** (articles 14 et 15) ;
- Le **titre IV** contient les **dispositions d'ordre fiscal et économique** (articles 16 et 17) ;
- Le **titre V** s'intéresse aux **sanctions** applicables (article 18) ;
- Le **titre VI** concerne l'application du **code disciplinaire et pénal de la marine marchande** (article 19) ;
- Enfin, le **titre VII** comprend des **dispositions diverses** (articles 20 à 22).

Les principales dispositions de la proposition de loi s'articulent comme suit :

**L'article 1** crée un **registre international français** pour 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, et exclut de son bénéfice les navires transporteurs de passagers effectuant des trajets intracommunautaires.

**L'article 2** fixe une **condition de nationalité française pour le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance**.

**Les articles 3 à 13**, relatifs au **régime de travail** applicable à bord des navires immatriculés au registre international, tendent à déterminer :

- la **définition du navigant** et celle de l'**entreprise de travail maritime** ;
- la **rémunération** applicable aux navigants ;
- les **mentions** que doivent comporter les **contrats conclus**, respectivement, entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime, entre l'armateur

et le navigant, et entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à la disposition de l'armateur ;

– l'**organisation du travail** à bord du navire et le **régime de congés payés** du navigant ;

– la **durée** et les **conditions de rupture du contrat d'engagement** ;

– la **responsabilité financière de l'armateur** en cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime ;

– les modalités d'**intervention de l'inspection du travail maritime**.

**Les articles 14 et 15** visent à définir le **régime de protection sociale** des navigants communautaires et non communautaires.

**L'article 16** prévoit une **exonération totale d'impôt sur le revenu** pour les navigants embarqués à bord des navires immatriculés au registre international qui ont leur domicile fiscal en France.

**L'article 17** fixe les **conditions d'autorisation d'installation de casinos à bord** des navires transporteurs de passagers immatriculés au registre international français.

**L'article 18** détermine les **sanctions** encourues en cas de non respect des dispositions applicables et **l'article 22** fixe la **compétence juridictionnelle** en cas de **différend entre le navigant et son employeur**.

**L'article 19** prévoit l'**application du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande** sur les navires immatriculés au registre international français.

**L'article 21** dispose enfin que deux ans à compter de la publication de la loi, **les navires de commerce ne pourront plus s'immatriculer au registre des TAAF**.

## CHAPITRE III

### LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS, UNE AMBITION AU SERVICE DE LA FRANCE

#### *« LA CONTRAINTE TUE, LA SOUPLESSE FAIT PROGRESSER » : POUR UN RÉGIME AMBITIEUX, FACTEUR DE COMPÉTITIVITÉ*

Le **texte de la proposition de loi modifiée** que vous présente la Commission des affaires économiques vise à **lutter contre le dépavillonnement des navires français**, pour **rendre à la France son statut de grande puissance maritime**, afin qu'elle puisse faire entendre sa voix dans les négociations internationales. Il vise également à **développer l'emploi maritime français** et à **permettre à notre pays**, en qualité d'« Etat du pavillon » **de jouer pleinement son rôle en matière de contrôle du respect des normes internationales relatives à la sécurité maritime** et aux **droits sociaux fondamentaux des marins**.

#### **Rendre à la France son rang de puissance maritime influente à l'OMI, à l'OIT et dans le cadre de l'Union européenne**

Si notre pays disposait d'une flotte de commerce importante, il pourrait prendre une part décisive dans l'élaboration des normes maritimes internationales, à l'OMI, à l'OIT ou dans le cadre des institutions de l'Union européenne. Ainsi, à l'OIT, des négociations sont actuellement en cours, **dans lesquelles la position française sera d'autant plus forte que la flotte française sera puissante**. L'OIT a en effet entrepris, à la suite du programme de 1999 « *Pour un travail décent dans le secteur maritime* », à échéance de 2005, la préparation d'une convention unique visant à instaurer un **véritable statut international du marin**, dont le respect serait contrôlé par l'Etat du port. La France, forte de sa tradition humaniste et maritime, doit pouvoir influencer sur l'élaboration de cette convention et, plus généralement, sur celle des normes internationales. Voilà pourquoi, entre autres, il est essentiel de créer un registre international français attractif au plan économique et social, incitant les navires français immatriculés sous pavillon étranger à venir ou à revenir sous pavillon français.

## définir Un champ d'application clairement délimité

Votre rapporteur juge indispensable d'apporter une grande attention à la définition des navires susceptibles d'être inscrits au RIF, afin d'éviter toute incertitude juridique, source de différends et de contentieux.

### *Les navires susceptibles d'être inscrits au RIF*

**Le RIF sera ouvert aux navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international, et aux navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout (article 2).**

La quasi totalité de la **flotte de commerce** sous pavillon français est aujourd'hui immatriculée sous registre TAAF (Kerguelen). Pour les multiples raisons évoquées ci-dessus, l'immatriculation de ces navires au RIF constituera un **progrès majeur** tant en termes de **coût** que de **sécurité juridique**. C'est pourquoi l'**article 32** prévoit la suppression de l'immatriculation au registre Kerguelen pour les navires de commerce, deux ans à compter de la publication de la loi.

Le RIF permettra, en outre, d'attirer les **navires de grande plaisance**, -qui sont quasiment de « petits paquebots »- nombreux à être amarrés, à l'année, dans les ports français, sous pavillon étranger. Le nombre de yachts destinés à une utilisation professionnelle amarrés dans les ports français qui ne battent pas pavillon national est ainsi estimé à 150, soit autant de navires qui pourraient renouer avec le pavillon tricolore. Toutefois, il n'est pas question d'accueillir au RIF des navires utilisés pour le seul agrément de leur propriétaire.

Enfin, le RIF sera très attractif pour les **navires de croisière** dont le nombre connaît une forte augmentation depuis quelques années. Actuellement, bien que la France dispose d'un secteur de la construction navale performant, le nombre de navires de croisière sous pavillon national est limité. Le registre de Wallis et Futuna permet, certes, leur immatriculation sous conditions de touchées dans les ports du territoire et moyennant le paiement d'une redevance d'immatriculation. Mais, si certains armements ont constitué une flotte de navires dans ce secteur grâce à ce registre, le *Livre Blanc* du comité central des armateurs relève à son sujet que : « *l'insuffisance des règles générales applicables rend le dispositif très opaque pour les armateurs, incertain dans son application et difficile à gérer pour les pouvoirs publics. Il est insuffisant pour permettre à la France de prendre la place qui lui revient dans le très fort développement de la croisière au niveau mondial* ».

*L'exclusion des services portuaires, des liaisons transeuropéennes de passagers et de la pêche en haute mer*

Le RIF, qui vise à permettre aux navires exposés à la concurrence internationale de bénéficier de conditions compétitives, ne sera pas ouvert à l'ensemble des navires. **En sont notamment exclus ceux qui sont exploités exclusivement au cabotage national, à la pêche et à l'assistance portuaire.** Le RIF ne s'applique pas non plus aux **navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires.**

C'est pourquoi les autres registres sont maintenus, notamment le registre TAAF pour les navires armés à la pêche, et le **registre métropolitain** pour le cabotage exclusivement national.

**affirmer le rôle de l'état du pavillon**

Le RIF doit permettre de réaffirmer le contrôle de l'Etat du pavillon, aussi bien sur la sécurité du navire que sur le régime des navigants.

*Développer la sécurité en assurant le contrôle de la France sur un nombre plus élevé de navires*

En attirant sous pavillon français des navires actuellement sous pavillon étranger, le RIF permettra d'**étendre le contrôle de la France en matière de sécurité à un nombre plus important de navires.** Cette extension suppose de disposer de **services administratifs, maritimes, et de services de contrôle renforcés** et garantit du même coup l'action de contrôle de la France au titre de **l'Etat du port.**

La philosophie générale qui inspire la création du RIF comme celle des autres registres européens est bien celle-là : **davantage de compétitivité pour davantage de sécurité, par le renforcement du contrôle de l'Etat du pavillon.** C'est d'ailleurs l'esprit de la communication de la Commission européenne de 1996, qui rappelle **qu'un registre doit permettre d'assurer le respect par l'Etat du pavillon des règles relatives à la sécurité** : inspection complète du navire à l'entrée, vérification complète des titres et brevets des navigants, effectifs suffisants de l'Etat du pavillon.

**L'Etat du pavillon se voit d'ailleurs consacrer un rôle capital en matière de sécurité par les conventions internationales.** Selon la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer, entrée en vigueur le 30 septembre 1962,

tout Etat est tenu de prendre, à l'égard des navires arborant son pavillon, les mesures nécessaires, notamment en ce qui concerne **la composition et les conditions de travail des équipages**. L'article 2 de la Convention n° 147 de l'OIT de 1976 sur les normes à observer sur les navires marchands, prévoit que tout Etat qui la ratifie **s'engage à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire** en ce qui concerne **les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer**. Enfin, la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer vise, quant à elle, comme on l'a vu ci-dessus, **l'inspection du navire, la qualification du capitaine et celle des autres officiers, outre leur connaissance des règles internationales applicables**.

*Créer un statut social protecteur pour les navigants étrangers*

Les marins français ou résidant en France employés à bord des navires immatriculés au RIF seront soumis au code du travail maritime, au régime social de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et aux conventions collectives françaises.

Pour les marins étrangers, le texte qui vous est proposé constitue incontestablement une avancée sociale par rapport au vide juridique caractérisant leur régime de travail à bord des navires inscrits au TAAF. En effet, il **fixe un socle de normes sociales fondamentales auquel nul ne peut déroger**. Cette exigence, qui s'inscrit dans la **volonté française de faire progresser les règles sociales qui protègent les marins au niveau international**, correspond aussi au souci de **mieux prendre en compte l'élément humain dans la sécurité des navires**. La recherche de la compétitivité est en effet indissociable de la volonté d'assurer aux équipages des **conditions de travail sûres et réglementées**, gages de la sécurité des navires. **Les navigants étrangers qui ne seraient pas soumis à un régime de protection sociale et de droit du travail bénéficieront du fait même de la loi du régime propre au RIF**. Celui-ci constitue un véritable « **filet de sécurité** » établi en fonction des **normes de bases fixées par les syndicats internationaux de marins appartenant à l'ITF**. Cette association syndicale internationale à laquelle appartiennent des syndicats français, établit des règles sociales minimales.

***UN DISPOSITIF QUI ASSURE LA SECURITE JURIDIQUE ET LA PROTECTION DES NAVIGANTS COMME DES ARMATEURS***

Pour atteindre les objectifs précités, le texte qui vous est proposé prévoit des mesures qui **rendent le RIF attractif pour les armateurs** comme pour les navigants et qui **favorisent le développement de l'emploi**. Il **définit, en outre, un**

**statut juridique incontestable et protecteur pour les navigants étrangers, tout en posant les bases du dialogue social.**

**choisir la confiance plutôt que la contrainte au service de l'augmentation de la flotte et du développement de l'emploi**

*Le capitaine et son substitué, investis de prérogative de puissance publique, doivent être français*

L'article 4 de la proposition de loi modifiée **réaffirme**, dans le prolongement de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, **l'exigence de nationalité française pour le capitaine et son second** (le substitué du capitaine peut être le chef mécanicien, celui-ci pouvant, en raison de la polyvalence des formations, exercer les fonctions de capitaine).

Le capitaine et son substitué sont en effet investis de **prérogatives de puissance publique** : le code civil et le code disciplinaire et pénal de la marine marchande leur confèrent tantôt l'exercice de fonctions **d'officier d'état civil** tantôt de **véritables pouvoirs de police** qui les font directement participer au service public de la justice. Le capitaine est ainsi celui qui, en haute mer, **représente la norme juridique** et, en tous lieux, **est garant de la sécurité du navire, de l'équipage et de l'environnement**.

L'exercice de telles fonctions de souveraineté **justifie**, selon une jurisprudence constante de la CJCE, **le maintien d'une condition de nationalité**<sup>11</sup>. Toutefois, il ressort de deux arrêts récents de la CJCE<sup>12</sup> que le droit communautaire autorise un Etat à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de substitué si les prérogatives de puissance publique attribuées à ceux-ci sont **effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leur activité**.

**S'agissant de navires armés au long cours et au cabotage international**, le capitaine est amené, ne serait-ce **qu'en matière disciplinaire**, à exercer réellement ses prérogatives de puissance publique. **L'article 28** de la proposition modifiée prévoit ainsi expressément l'application à bord des navires immatriculés au RIF du code disciplinaire et pénal de la marine marchande à tous les navigants, quelle que soit leur nationalité.

En outre, le capitaine est aussi garant de la sécurité du navire, **en tant que représentant de l'Etat du pavillon**. La Convention de Montego Bay précitée prévoit notamment l'obligation pour l'Etat du pavillon de prendre à l'égard de ses navires « *toutes mesures pour assurer la sécurité en mer* », et exige un **lien**

<sup>11</sup> CJCE, 17 décembre 1980, *Commission c/ Belgique* ; C-149/79.

<sup>12</sup> CJCE 30 septembre 2003, *aff. C 47/02 et C 405/01*.

**substantiel entre l'Etat du pavillon et le navire.** Comment mieux assurer ce lien qu'en exigeant que soit **français** celui qui, à bord, est le **garant du rattachement effectif du navire à l'ordre juridique de l'Etat du pavillon** ? Ajoutons que l'OMI travaille actuellement sur une convention qui, pour lutter contre le terrorisme, impose une obligation de sûreté à l'armateur et au port. Un agent chargé de la sûreté devrait être désigné à bord de chaque navire. Il s'agit là d'une nouvelle responsabilité qui pèsera à titre permanent sur le capitaine.

Ce ne peut être que d'une façon **continue** que le capitaine exerce sa mission de sécurité et de sûreté à bord des navires et, dans ces conditions, prévoir une condition de nationalité pour le capitaine et son substitué ne peut être contraire aux arrêts précités de la CJCE.

*Le maintien d'un quota de marins nationaux serait contraire au droit communautaire et jouerait contre l'emploi*

L'article 39 du traité CE consacre le principe de la libre circulation des travailleurs et **l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité entre les travailleurs des Etats membres** (paragraphe 1 à 3). Seuls les emplois qui comportent une participation, directe ou indirecte, à l'exercice de la puissance publique sont exclus de ces dispositions (article 39 paragraphe 4). En conséquence, le maintien d'une obligation d'emploi de marins français, au-delà du maximum du capitaine et son substitué, **serait contraire aux engagements communautaires de la France.**

En outre, l'existence d'un quota obligatoire de marins nationaux, dans le contexte actuel de **pénurie de recrutement**, constitue une forte contrainte pour les armateurs. Comme on l'a vu, les registres européens créés ces dernières années permettent le recours à des marins non nationaux pouvant aller jusqu'à la totalité de l'équipage.

En outre, la **réduction du nombre de navires sous pavillon français a des conséquences directes sur l'emploi des marins français, qui se trouve réduit d'autant.** Elle entraîne également des difficultés en matière de formation des marins car elle diminue les possibilités d'embarquement sur des navires français. En résumé, toute contrainte d'embauche analogue à la règle de 35 % pratiquée sur les navires inscrits au registre TAAF, que ne connaissent pas la plupart des pays de l'Union européenne, **va à l'encontre du but recherché et pénalise l'emploi français, car elle incite les armateurs à s'immatriculer sous pavillon tiers, soit parce qu'ils ne parviennent pas à trouver le nombre de marins exigés, soit compte tenu du coût lié à ces contraintes.**

*L'absence de quota d'embauche ne pénalise pas l'emploi national*

Alors que l'article 26 de la loi de 1996 prévoyait que les marins sur les navires inscrits au TAAF devaient être français dans une proportion minimale fixée par voie réglementaire, le décret d'application n'a jamais été pris au cours des huit dernières années. Or, les armateurs ont, dans l'ensemble, continué à respecter le quota qui résultait du décret de 1987 annulé par le Conseil d'Etat, bien qu'ils n'en aient pas l'obligation.

Les exemples européens déjà cités **montrent qu'en l'absence de toute contrainte de quota, les armateurs emploient des navigateurs de la nationalité du pavillon**. Ainsi, au Danemark, 70 % des navigateurs sont danois, **alors que la loi ne pose une condition de nationalité que pour le commandant**. En réalité, la présence de nationaux à bord constitue pour les affréteurs une garantie importante quant à la compétence de l'équipage et donc à la sécurité du navire. C'est ainsi qu'on observe un lien entre la dangerosité et le prix des matières transportées, et la présence de nationaux dans l'équipage. A titre d'exemple, en Norvège, plus les exigences techniques requises pour la navigation sont élevées, plus on trouve de marins et d'officiers norvégiens à bord des navires. C'est pourquoi la commission des Affaires économiques n'a pas retenu un quota qui dépasserait l'obligation d'un capitaine et son substitué, compte tenu du fait que celle-ci serait, d'une part, contraire au droit communautaire et, d'autre part, inutile.

*Il faut assurer la formation, la « relève » des officiers et l'emploi de jeunes dans la filière maritime*

Le dispositif proposé tend à améliorer la compétitivité du pavillon français et à développer l'emploi maritime français. Il doit être renforcé par le maintien du GIE fiscal dont l'équivalent se retrouve en fait, d'une manière ou d'une autre, dans tous les Etats dotés d'un registre bis. **Votre rapporteur estime à cet égard indispensable que les services compétents conditionnent le bénéfice du GIE pour les navires immatriculés au RIF à des conditions favorisant le développement de l'emploi français** : embauche d'un ou plusieurs officiers français supplémentaires, en fonction de la taille du navire, installation des services de gestion technique du navire en France, résidence en France de la personne désignée au titre du code ISM.

En outre, le **maintien d'une filière spécifique de formation des officiers**, essentiel pour le renforcement de la sécurité à bord, **est assuré** par l'obligation faite aux armateurs et aux entreprises de travail maritime d'assurer la formation des officiers (**article 5**). L'existence d'un « vivier » d'officiers français a une incidence décisive sur l'ensemble de la filière maritime dont elle assure la pérennité puisque les officiers sont appelés, lorsqu'ils quittent la mer, à occuper des fonctions de pilote, de maintenance, de capitaine d'armement, d'inspecteur ou de commandant de port.

**Au total, si la centaine de navires français aujourd'hui sous pavillon tiers étaient rapatriés sous pavillon français, on peut considérer que l'emploi dans la filière maritime pourrait augmenter de 5 à 10 % en retenant une projection vraisemblablement optimiste.**

### **Rendre le pavillon français aussi compétitif et attractif que les pavillons des autres états européens**

*Pour les armateurs : un abaissement des coûts*

L'entrée en flotte d'un navire a un coût élevé. A titre d'exemple, celle d'un porte-conteneurs est estimée à environ 250 000 dollars pour un navire construit hors d'Europe. Après les formalités de francisation, l'immatriculation comporte deux étapes. La première concerne la vérification technique du navire (jaugeage et délivrance des titres de navigation du navigant) et la seconde consiste dans l'enregistrement du navire et dans le contrôle des conditions de son armement.

La **simplicité des procédures d'immatriculation constitue un élément essentiel pour la compétitivité d'un registre**, d'autant que certains pays européens disposent en la matière d'un véritable savoir-faire: il existe ainsi en Norvège un guide des formalités qui fournit aux armateurs des explications claires et détaillées sur les procédures. C'est pourquoi le texte qui vous est soumis prévoit, d'une part, la mise en place d'un « **guichet unique** » regroupant les services des Douanes et des Affaires maritimes et, d'autre part, la création d'un **port d'immatriculation unique**, situé sur le territoire national, à l'instar des solutions retenues par l'Allemagne, dont le registre est à Hambourg, ou la Norvège, dont le registre est à Bergen.

Les **articles 30 et 31** de la proposition de loi visent, quant à eux, à permettre le **fonctionnement de casinos** sur les navires inscrits au registre international français. Comme on le sait, les activités de jeux et de divertissements constituent un élément important de **l'attractivité des paquebots** tout comme de celle des stations terrestres de loisirs. Les **prélèvements fiscaux opérés par la puissance publique** sur cette activité s'élèvent à des montants très importants : **1,5 milliard d'euros** abondent le budget de l'Etat au titre des impôts perçus sur les 180 casinos situés sur le territoire national. C'est pourquoi il est proposé de **rendre applicable aux casinos situés à bord des navires battant pavillon RIF l'ensemble de la législation applicable à la création et à la surveillance de ces activités : compétences des services du ministère de l'Intérieur pour l'attribution et le retrait des autorisations d'exercer ces activités, contrôles par les services des renseignements généraux et les services fiscaux aux frais de l'exploitant**, conformément aux principes posés par la loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos, les stations balnéaires, thermales et climatiques et par la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 relative aux jeux de hasard, outre leurs textes d'application. On notera que le **pouvoir général de police du capitaine sur le navire**, au titre des

**fonctions de souveraineté dont il est investi**, lui confère compétence pour **exercer la police des jeux** conformément aux instructions reçues du ministère de l'Intérieur.

*Pour les navigants : la défiscalisation des salaires*

Afin de **remédier aux difficultés de recrutement de navigants français**, la proposition de loi modifiée les soumet à un statut fiscal spécifique. Ils bénéficieront, en effet, aux termes de **l'article 6**, d'une **exonération totale d'impôt sur le revenu sur leur salaire**. A cette fin, les navigants sont inclus dans le champ d'application de l'article 81 A du Code général des impôts, qui prévoit l'exonération fiscale des salariés relevant de certaines professions travaillant hors de France plus de 183 jours par an. Ces professions sont notamment celles qui interviennent sur les chantiers de construction et les plates-formes « *off shore* ». L'exemple danois montre qu'une telle mesure a permis une augmentation significative du nombre de marins nationaux à bord puisque, comme on l'a vu, 70 % des navigants sont danois.

**Etablir un régime juridique incontestable et protecteur pour les navigants**

*Clarifier le régime juridique applicable au contrat de travail*

Le navigant est d'abord défini clairement à **l'article 10** comme « *toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation* ». Ne sont pas considérés comme navigants les « *travailleurs indépendants ainsi que les salariés sans lien direct avec l'exploitation du navire* ».

Le dispositif proposé clarifie le régime juridique applicable au contrat de travail du navigant étranger. Les différents registres européens permettent, en effet, **l'embauche de marins étrangers** et, concomitamment, **la soumission de leur contrat de travail et de leur régime de sécurité sociale à la loi de leur pays de résidence**. Afin d'**harmoniser le régime du RIF** avec celui des autres registres bis européens, il est proposé de **permettre d'appliquer aux marins résidant à l'étranger la loi de leur pays de résidence (article 11)**. L'application de traitements différents à des situations différentes se justifie par l'existence d'écarts de niveaux et de coût de la vie, et donc de pouvoir d'achat d'un Etat à un autre. C'est précisément eu égard à ces difficultés que la Cour constitutionnelle allemande, a validé, par une décision du 10 janvier 1995, la loi allemande du 23 mars 1989 créant un registre international, considérant que le principe d'égalité s'entendait comme réglant de façon distincte des situations différentes. Le raisonnement de votre rapporteur reprend pleinement celui du juge constitutionnel allemand.

Dans cette logique, **un marin étranger résidant en France –quelle que soit sa nationalité– ne saurait se voir appliquer un régime différent de celui qui prévaut pour un marin français : il sera soumis au Code du travail maritime et sera protégé par le régime de sécurité sociale des marins français.**

Aux termes de **l'article 11, les contrats de travail conclus avec des marins résidant à l'étranger seront soumis à la loi explicitement choisie par les parties au contrat.** Conformément aux dispositions de la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles<sup>13</sup>, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1991, et notamment de son article 6, **l'article 11** de la proposition de loi modifiée renvoie à **la loi du contrat, la loi d'autonomie des parties.** Un mécanisme analogue figure dans les législations adoptées en Allemagne et en Italie.

Enfin, conformément à l'article 6 précité, le texte modifié qui vous est soumis fixe des **règles impératives en matière de droit du travail, de protection sociale et de droit syndical auxquelles seules des normes plus favorables pourront se substituer. Les conditions d'emploi des marins étrangers à bord des navires immatriculés au RIF ne pourront, quelle que soit la loi applicable à leurs contrats de travail, déroger aux dispositions impératives de la proposition de loi, qui reprennent le contenu des normes sociales fondamentales édictées par l'OIT, d'une part et par l'ITF, d'autre part.**

**En matière salariale, aux termes de l'article 12, les rémunérations ne peuvent être inférieurs au salaire minimum de référence accepté au niveau mondial,** fixé par le Bureau international du travail (BIT). Depuis sa fondation, l'OIT a, en effet, institué un régime spécial pour les marins. C'est à ce titre que la Commission paritaire maritime composée de représentants des armateurs (ISF) et des gens de mer, donne des avis au conseil d'administration du BIT sur les questions maritimes (actualisation du salaire minimum de base des matelots, durée du travail des gens de mer et effectifs des navires).

S'agissant des **contrats d'engagement** et des **contrats de mise à disposition** prévus aux **articles 13 et 14**, les exigences posées par la proposition de loi modifiée sont conformes à la convention n° 179 de l'OIT : des **contrats écrits**, des **mentions obligatoires** assurant l'information du marin et **permettant le contrôle de l'inspection du travail maritime.**

Les **articles 15 et 16** fixent un régime du **temps de travail** et des **congés payés** conforme à la convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, dont la ratification est en cours, et à la directive européenne n° 99/63 du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne. **L'article 15** étend aux navires immatriculés au RIF la **possibilité** actuellement offerte par le Code du travail maritime, **d'organiser le temps de travail journalier sur une autre base que 8 heures.** Actuellement, le décret n°83-794 du 6 septembre 1983 prévoit que le travail peut être organisé sur la base de 12

<sup>13</sup> Cette convention a une vocation universelle qui dépasse le champ communautaire, puisque son article 2 renvoie à l'application de législations d'États non contractants à la Convention.

heures à bord de certains navires. Une telle dérogation ne pourra, pour les navires inscrits au RIF, résulter que d'un accord collectif assurant ainsi toute sa place à la négociation des partenaires sociaux.

*Assurer un régime de protection sociale à tous les navigants*

La proposition de loi modifiée **soumet les navigants résidant en France à l'ENIM**. Les navigants non résidents en France ou dans un Etat de l'Union européenne, ou ressortissants d'un Etat de l'Espace économique européen (EEE) ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale, pourront, quant à eux, bénéficier du régime de sécurité sociale prévu par les règlements communautaires ou les accords bilatéraux (**article 24**).

En matière de **coordination communautaire des régimes nationaux de sécurité sociale**, le **règlement** relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés et à leur famille **1408/71 du 14 juin 1971 définit des règles de coordination des systèmes de protection sociale**. Son champ d'application a notamment été élargi aux pays de l'Espace économique européen. Ce texte fait référence au critère du pavillon du navire, quelle que soit la loi applicable au contrat de travail du marin. **Les marins relèvent donc, en principe, de la loi pavillon**, leurs ayants droit résidant sur le territoire d'un autre Etat membre sont traités comme s'ils résidaient sur le territoire du pays du régime d'affiliation. Les périodes d'affiliation à un régime national doivent être prises en compte quel que soit l'Etat membre concerné par cette affiliation.

S'agissant des navigants résidant à l'étranger, c'est la loi applicable à leur contrat qui, en principe, détermine leur régime de sécurité sociale, sans que celui-ci puisse être inférieur à la protection sociale prévue à **l'article 25**, qui correspond aux normes définies par l'ITF, sauf en ce qui concerne le risque vieillesse, pour lequel les dispositions reprennent celles de la convention OIT sur les pensions des gens de mer de 1946.

Enfin, la proposition de loi modifiée prévoit des **garanties effectives pour les marins**. Ainsi, aux termes de **l'article 20**, **le navigant est assuré du paiement de ses salaires et les organismes de sécurité sociale du recouvrement de leurs cotisations**, car **l'armateur est substitué à l'entreprise de travail maritime, en cas de défaillance de celle-ci**.

*Encadrer le recours aux entreprises de travail maritime*

La possibilité d'embaucher des marins étrangers par l'intermédiaire d'entreprises de travail maritime (ETM) établies à l'étranger constitue un **facteur important pour l'attractivité du registre international français**. Cette pratique,

analogue, dans son principe, à celle observée dans le secteur du travail temporaire en France, ne saurait toutefois être autorisée que dans des conditions fixées par un régime juridique très précis. C'est pourquoi l'**article 8** dispose que l'on ne peut recourir aux ETM établies dans un **Etat étranger** que si celles-ci ont reçu **l'agrément** des autorités de cet Etat et si elles respectent les dispositions de la convention n° 179 de l'OIT de 1996. L'**article 9** prévoit quant à lui les **conditions de l'agrément des entreprises de travail maritime établies en France**.

Il convient de souligner que les armateurs des navires inscrits sous registre TAAF ont déjà recours aux services des entreprises de travail maritime, sans que ce recours soit juridiquement encadré.

Les dispositions du texte qui vous est proposé s'inscrivent ainsi dans le **droit fil de la démarche volontariste engagée par la France en 1996 avec la signature de la convention n° 179 relative au recrutement et au placement des gens de mer**, visant à élaborer **un véritable statut international du marin**. Celle-ci se poursuit aujourd'hui sous l'impulsion du **Gouvernement de M. Jean-Pierre Raffarin** qui, après cinq ans d'attente, de 1997 à 2002, a déposé à l'Assemblée Nationale **un projet de loi autorisant la ratification** de six conventions de l'OIT parmi lesquelles la convention précitée. La convention n° 179 fixe notamment les **normes encadrant le fonctionnement des sociétés assurant les services de recrutement et de placement des gens de mer**. L'**article 2** prévoit que **les services de recrutement et de placement privés** doivent être **agrés par l'Etat signataire**. La faculté pour les gens de mer d'exercer les droits fondamentaux, y compris les **droits syndicaux**, est rappelée. Un certain nombre de règles minimales doivent être respectées afin d'apporter des garanties relatives à **la formation, la qualification, la rémunération, la solvabilité, la couverture sociale et le rapatriement des marins**. Enfin, les services de recrutement ont l'obligation d'établir un registre de tous les gens de mer tenu à la disposition de l'inspection maritime.

### **exercer le contrôle de l'état du pavillon**

#### *Sur la sécurité du navire*

Le texte qu'il vous est proposé d'adopter prévoit, dans son **article 3**, que les navires inscrits au RIF « **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** ». Cet article vise explicitement les nombreuses règles auxquelles sont soumis les navires en matière de sécurité. Au niveau international, il s'agit de la convention SOLAS de 1974 sur la sauvegarde de la vie en mer, de la convention MARPOL de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires **qui fixent les exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les navires**, et de la convention STCW de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, amendée en 1995, qui **édicte des règles relatives à la qualification des gens**

**de mer et à la délivrance des brevets.** Ce dispositif conventionnel est complété par la législation de l'Union européenne dans les domaines qu'il ne couvre pas. Enfin, au niveau national, le texte essentiel relatif à la sécurité des navires est la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

### *Sur le régime applicable aux navigants*

La proposition de loi modifiée ne se limite pas à la fixation de normes essentielles, elle prévoit **les conditions d'un contrôle effectif de leur respect par l'Etat du pavillon**, la France en l'occurrence.

En premier lieu, **l'article 26** prévoit le **contrôle du respect des conditions de travail** à bord des navires par **l'inspection du travail française**. Ce service de l'Etat intervient dans les conditions fixées par le Code du travail maritime. L'employeur ou l'entreprise de travail maritime encourt, en cas d'infraction, des sanctions financières (**articles 9 et 27**).

En second lieu, le **contrôle de l'Etat du pavillon** est assuré par le **recours aux tribunaux français, explicitement prévu à l'article 29**. **Les marins étrangers pourront ainsi attirer leur employeur, quel qu'il soit, devant le juge français. Celui-ci jugera le litige conformément à la loi choisie par les parties dans le contrat, mais en vérifiant, d'une part, le respect des normes impératives** prévues par la proposition de loi, en matière de **droit du travail, de sécurité sociale et de droit syndical** et en contrôlant, d'autre part, leur **conformité à l'ordre public français**.

### **Poser les bases du dialogue social**

#### *La loi établit un « filet de sécurité »*

Contrairement aux lois italienne ou allemande, qui se contentent de renvoyer à la négociation collective pour déterminer le socle de normes fondamentales applicables à bord des navires, la proposition de loi modifiée, prenant acte de la nécessité pour les partenaires sociaux de disposer de temps pour conclure de tels accords, en fixe elle-même, pour le moment, les principes fondamentaux dont le contenu pourra être précisé tout en renvoyant, pour l'avenir, à la négociation sociale par son **article 11**.

Les navigants jouissent ainsi, à bord des navires inscrits au RIF, des **droits fondamentaux en matière syndicale dont le droit d'adhérer librement au syndicat de leur choix**, ce qui permet à des marins étrangers d'adhérer, s'ils le souhaitent, à un syndicat français, le **droit de grève et le droit de la négociation**

**collective (articles 22 et 23). Des conventions collectives pourront être conclues, aux termes de l'article 23, entre syndicats français ou étrangers et armateurs,** voire dans le cadre de conventions tripartites, à l'instar des exemples norvégiens et danois. On sait qu'en Norvège et au Danemark, les conditions d'emploi et de salaires, en principe régis par la loi du pays de résidence, sont en effet, dans la pratique, soumis aux accords tripartites passés entre les armateurs, d'une part, et les syndicats norvégiens membres d'ITF, d'autre part, et enfin les syndicats du pays pourvoyeur de main d'œuvre.

*La loi laisse aux partenaires sociaux le soin de négocier des dispositions différentes*

Votre rapporteur appelle de ses vœux un « **Grenelle maritime** » en France et entend offrir aux syndicats, par la proposition de loi modifiée, **toute latitude pour négocier et conclure les conventions collectives d'entreprises applicables à bord des navires immatriculés au RIF**, tant aux marins français qu'à ceux d'autres nationalités.

## CHAPITRE IV

### PROPOSITIONS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES

#### *EXAMEN EN COMMISSION*

Au cours d'une réunion tenue le mercredi 3 décembre 2003 sous la présidence de M. Gérard Larcher, Président, la commission a examiné, sur le rapport de **M. Henri de Richemont**, la proposition de loi n° 47 de **MM. Henri de Richemont, Josselin de Rohan, Jacques Oudin, Patrice Gélard, Lucien Lanier** et **Yannick Texier** relative à la création du registre international français.

La commission a ensuite adopté la proposition de loi dans la rédaction proposée par son rapporteur, dont le texte figure ci-après.

**CONCLUSIONS DE LA COMMISSION : TEXTE DE LA  
PROPOSITION DE LOI MODIFIÉE**

**Proposition de loi relative à la création du registre international français**

**TITRE I**

**De la promotion du pavillon français**

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

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**Article 2**

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

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

Sont exclus du bénéfice du présent article :

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

### **Article 3**

Les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France.

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

### **Article 4**

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

### **Article 5**

Chaque armateur et chaque entreprise de travail maritime implantée sur le territoire national assurent la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs affectés aux fonctions visées à l'article 4.

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

### **Article 6**

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

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

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

### **Article 7**

Est entreprise de travail maritime, toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche et rémunère à cet effet en fonction de leur qualification.

## **Article 8**

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Cette entreprise doit s'engager à respecter les dispositions de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer.

## **Article 9**

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

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

## **TITRE II**

### **Du statut des navigants**

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

### **Article 10**

Au sens de la présente loi est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation.

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

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

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

## **Article 11**

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**

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

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

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

## **Article 14**

I. Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur précise :

- la raison sociale de l'employeur ;
- la durée du contrat ;
- l'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, le numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;
- le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;
- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

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

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

## **Article 15**

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 16**

La durée des congés payés des navigateurs est de 3 jours par mois de travail effectif.

Le navigateur 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 navigateur 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 navigateur est fixé par le contrat d'engagement.

Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigateurs sont ressortissants.

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

Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigateurs.

## **Article 17**

Durant la première période d'emploi du navigateur 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.

La durée maximale d'embarquement est de 6 mois. Elle peut être portée à 9 mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas, prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation du navire.

### **Article 18**

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

- a) à l'échéance prévue ;
- b) par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;
- c) par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;
- d) par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;
- e) par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux.

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

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

### **Article 19**

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

Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :

- le lieu d'engagement ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- son lieu de résidence ;
- le lieu mentionné par le contrat ;

– tout autre lieu convenu par les parties.

### **Article 20**

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

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

### **Article 21**

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

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

### **Article 22**

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

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

### **Article 23**

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

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

II. Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être désigné pour la durée de l'embarquement. Il a pour mission de présenter au capitaine les

réclamations individuelles ou collectives non contractuelles relatives aux conditions de travail et de vie à bord et de saisir l'inspection du travail maritime des plaintes et observations relatives à l'application des dispositions dont elle est chargée d'assurer le contrôle.

Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur.

### **Section III. Dispositions relatives à la protection sociale**

#### **Article 24**

Les navigants résidant dans l'un des Etats de l'Union européenne ou ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements communautaires ou la convention bilatérale qui leur sont applicables.

Ceux qui résident en France relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins visé à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

#### **Article 25**

I. Les navigants qui ne résident pas dans l'un des Etats de l'Union européenne, ou qui ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, sont assurés contre les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.

II. Cette protection sociale, à laquelle l'employeur contribue, ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants.

III. Pour l'application des I et II du présent article, la protection sociale comprend :

– en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, la prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement, ainsi qu'en cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de 120 jours et, en cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;

– en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une indemnité de 60.000 € au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayants droits et le versement d'une indemnité de 15.000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de 21 ans, dans la limite de 3 enfants ;

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

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

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

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

##### **Article 26**

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

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

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

##### **Article 27**

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

Est puni d'une amende de 3.750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7.500 euros pour chaque infraction constatée, tout armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions relatives à la législation sur le travail et le bien être à bord des navires et aux dispositions prises pour leur application.

Constitue une récidive le fait, pour tout contrevenant, d'avoir subi dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121.2 du code pénal, des infractions au présent article.

### **Article 28**

La loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.

## **TITRE III**

### **Dispositions diverses**

#### **Article 29**

En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions de la présente loi :

– l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'État sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;

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

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

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

#### **Article 30**

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

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

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

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

« Article 1-1

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 précitée, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de 48 heures, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard sous les conditions fixées dans les articles suivants.

L'accès à ces locaux est limité aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière ; les jeux de hasard ne sont ouverts que dans les eaux internationales. »

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

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

« Article 2-1

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

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

L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.

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

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

### **Article 31**

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

### **Article 32**

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

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

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

### **Article 33**

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

### **Article 34**

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

## ANNEXE

### PERSONNALITÉS AUDITIONNÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR

#### I. Par votre commission

- M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer ;

#### II. Par votre rapporteur

- M. Michel Aymeric, directeur des affaires maritimes et des gens de mer ;
- M. Edouard Berlet, délégué général d'Armateurs de France ;
- M. Pierre Bonassies, professeur à la faculté de droit de l'université d'Aix-Marseille ;
- M. Michel Bonneau, sous-directeur de la police administrative et des libertés publiques au ministère de l'Intérieur ;
- M. Patrick Chaumette, professeur à la faculté de droit de l'université de Nantes ;
- M. Claude Huaut, président de la Fédération française des pilotes maritimes ;
- M. François Nourrissier, directeur adjoint de cabinet de M. le secrétaire d'Etat au transport et à la mer ;
- M. Jacques Sauban, secrétaire général de la Fédération française des pilotes maritimes ;
- M. Bernard Scemama, directeur de l'Etablissement national des invalides de la marine ;
- M. Didier Simonnet, directeur du transport maritime, des ports et du littoral ;
- M. Guy Sulpice, directeur des affaires sociales d'Armateurs de France.

III. Votre rapporteur a également utilisé, dans le cadre de l'élaboration de son rapport, les travaux :

– des *Journées Ripert* tenues au Sénat par l'Association française de droit maritime, le 29 septembre 2003, sous la présidence de Mme Françoise Odier ;

– des *Journées de la Mer*, organisées à Lorient les 23 et 24 octobre 2003 par l'Institut français de la Mer présidé par M. Francis Vallat.

Votre rapporteur regrette que les organisations syndicales suivantes aient décliné l'invitation à le rencontrer qu'il leur a adressée à l'occasion de la préparation de son rapport :

– Union Maritime CFDT ;

– Fédération nationale des syndicats maritimes – CGT ;

– Fédération des Officiers de la marine marchande – UGICT.CGT

– Syndicat national des cadres navigants – CFE.CGC ;

– Syndicat national et professionnel des officiers de la marine marchande (SNPOMM) ;

– Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services.

***Nota Bene : Les observations émises dans le présent rapport ne sauraient engager les personnalités entendues par votre rapporteur qui assume la pleine responsabilité du contenu de ce document.***