

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
	<p data-bbox="579 571 1018 667">Proposition de loi relative à la création du registre international français</p> <p data-bbox="628 698 968 759">TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p data-bbox="740 1081 857 1111">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="576 1149 1018 1366">Peuvent être immatriculés au registre <i>dénommé</i> : « registre international français » les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international, et les navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout.</p> <p data-bbox="576 1628 1018 1749">Sont exclus de ces dispositions les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires.</p>	<p data-bbox="1035 571 1474 667">Proposition de loi relative à la création du registre international français</p> <p data-bbox="1110 698 1398 792">TITRE I <i>DE LA PROMOTION DU PAVILLON FRANÇAIS</i></p> <p data-bbox="1074 828 1434 889">Section I : Création du registre international français</p> <p data-bbox="1193 920 1310 949"><i>Article 1^{er}</i></p> <p data-bbox="1035 987 1474 1048"><i>Il est créé un registre dénommé "registre international français".</i></p> <p data-bbox="1201 1081 1305 1111">Article 2</p> <p data-bbox="1032 1149 1474 1335">Peuvent être immatriculés au registre international français les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et les navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout.</p> <p data-bbox="1032 1402 1474 1590"><i>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.</i></p> <p data-bbox="1032 1628 1474 1688">Sont exclus du bénéfice du présent article :</p> <ul data-bbox="1032 1727 1474 1912" style="list-style-type: none">- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;- les navires exploités exclusivement au cabotage national ;

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

—
—
—
– 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

Article 2

À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être Français.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Code Général des Impôts

Article 81 A

.....

II Les traitements et salaires perçus en rémunération de leur activité à l'étranger par des personnes de nationalité française autres que les travailleurs frontaliers, qui ont leur domicile fiscal en France et qui, envoyées à l'étranger par un employeur établi en France, justifient d'une activité à l'étranger d'une durée supérieure à 183 jours au cours d'une période de douze mois consécutifs, ne sont pas soumis à l'impôt.

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

Textes en vigueur

Cette exonération n'est accordée que si les rémunérations considérées se rapportent aux activités suivantes à l'étranger :

a Chantiers de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route et leur exploitation, la prospection et l'ingénierie y afférentes;

b Prospection, recherche ou extraction de ressources naturelles.

.....
.

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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.

Article 3

En matière de droit du travail, de droit syndical et de sécurité sociale, les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont soumis aux seules dispositions qui leur sont expressément applicables de par la présente loi, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.

**TITRE II
DISPOSITIONS RELATIVES AU
DROIT DU TRAVAIL**

Article 4

Au sens de la présente loi :

- Est navigant, toute personne employée quelle que soit sa fonction à bord d'un navire immatriculé au registre international français ;

Article supprimé

**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.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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

À bord des navires immatriculés au registre international français, les navigants sont engagés par l'armateur ou mis à sa disposition par une ou plusieurs entreprises de travail maritime.

Article 5

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 applicables aux navigants ratifiées par la France.

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.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Les rémunérations à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être inférieures aux accords conclus dans le cadre de la commission paritaire maritime du Bureau international du Travail *entre les représentants des organisations internationales d'employeurs et de salariés mentionnées à l'article 12 de la constitution de l'Organisation Internationale du Travail*. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande rend applicable les rémunérations minimales ainsi établies.

Article 6

En cas de mise à disposition de navigant, un contrat écrit doit être conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime *préalablement à l'embarquement*.

Ce contrat doit pour chaque emploi :

- *fixer la durée de la mise à disposition ;*

- *définir 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 ;*

- *préciser le montant de la rémunération avec ses différentes composantes ;*

- *indiquer les conditions de la protection sociale requise aux articles 14 et 15 de la présente loi, ainsi que le ou les organismes gérant les risques mentionnés dans ces articles.*

La copie du contrat de mise à disposition doit se trouver à bord du navire.

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 ;

Alinéa supprimé

- *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.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord du navire sont annexées à ce contrat.

Article 7

Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à la disposition de l'armateur utilisateur *doit comporter les mentions figurant à l'article 6 de la présente loi ainsi que la raison sociale de l'employeur. Un exemplaire écrit est remis au navigant avant son embarquement.*

Lorsque le contrat d'engagement est conclu entre l'armateur et le navigant, celui-ci doit comporter les mêmes mentions. Un exemplaire écrit est remis au navigant avant son embarquement.

Les dispositions non déterminées par la présente loi relèvent du contrat d'engagement.

Article 8

Alinéa supprimé

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

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Le travail est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois.

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 fixées ainsi qu'il suit :

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

- les durées *minimales* de repos *quotidien* ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;

- 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 des périodes ne soit pas inférieure à 6 heures *consécutives* et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.

- 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%.

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.

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.

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.*

Ce tableau est établi selon un modèle normalisé rédigé en langue française et en langue anglaise.

Article 9

Article 16

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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

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

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

Lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

Lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

Lorsque le navigant n'a pu, pour des motifs liés à l'exploitation du navire bénéficier 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.

Lorsque le navigant n'a pas, pour des motifs liés à l'exploitation du navire, bénéficié de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré en heures supplémentaires.

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement.

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement.

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

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

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

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

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

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

Article 10

Article 17

Les trois premiers mois de service, à compter du premier jour d'embarquement, peuvent être 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.

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

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p>La durée maximale d'embarquement est de 9 mois. Cette durée peut être prolongée au plus d'un mois pour des motifs liés à l'exploitation du navire.</p>	<p>La durée maximale d'embarquement est de 6 mois. <i>Elle peut être portée à 9 mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas, prolongée ou réduite</i> d'un mois <i>au plus</i> pour des motifs liés à l'exploitation du navire.</p>
<p>Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :</p> <ul style="list-style-type: none">a) à l'échéance prévue ;b) au débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;c) par perte de navigabilité ou désarmement du navire ;d) si le navire fait route vers une zone de guerre ;e) par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute du navigant.	<p style="text-align: center;"><i>Article 18</i></p> <p>Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :</p> <ul style="list-style-type: none">a) à l'échéance prévue ;b) <i>par décision de l'armateur ou du navigant en cas de</i> débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;c) <i>par décision de l'armateur ou du navigant en cas de</i> perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;d) <i>par décision du navigant si</i> le navire fait route vers une zone de guerre ;e) par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute <i>grave ou lourde</i> du navigant, <i>ou pour un motif réel et sérieux</i>.
<p>Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est de un mois. Il n'est pas dû en cas de perte de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.</p>	<p>Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois. Il n'est pas dû en cas de perte <i>totale</i> de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.</p>
<p>Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Les indemnités ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde ni au cours de la période d'essai.</p>	<p>Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. <i>Elles</i> ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde, <i>et durant</i> la période d'essai.</p> <p style="text-align: center;"><i>Article 19</i></p>

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Le navigant est rapatrié au lieu stipulé par le contrat aux frais de l'armateur, dans les cas prévus au troisième paragraphe à l'exception de la rupture du contrat d'engagement à l'initiative du navigant ou *en cas* de faute grave ou lourde.

Le lieu prévu à l'alinéa précédent peut être, au choix du navigant :

- le lieu d'engagement ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- *le pays* de résidence du navigant ;
- tout autre lieu convenu par les parties.

Article 11

L'armateur doit souscrire un contrat d'assurance couvrant le paiement des sommes dues aux navigants et aux organismes d'assurance sociale en cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime. Une attestation d'assurance doit se trouver à bord.

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

Article 12

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

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

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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.

Article 13

Article supprimé

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

L'inspection du travail maritime sur les navires immatriculés au registre international français est confiée aux fonctionnaires et agents visés au deuxième alinéa de l'article L. 742-1 du code du travail.

Ces fonctionnaires et agents sont compétents pour contrôler les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constater les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application.

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

**TITRE III
DISPOSITIONS RELATIVES À LA
PROTECTION SOCIALE**

Article 14

Lorsqu'ils sont embarqués sur les navires immatriculés au registre international français, les navigants français affectés à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation nautique, relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins.

Lorsque les navigants sont ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un État lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, *ils* bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements communautaires ou la convention bilatérale qui leur sont applicables.

Article 15

(Cf. art. 26)

Section III. Dispositions relatives à la protection sociale

Article 24

Alinéa supprimé

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

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Lorsque les navigants ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un État lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, *ils* doivent être assurés contre les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.

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.

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 ayant droits et le versement d'une indemnité de 15.000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de 21 ans, dans la limite de 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 ;

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

—
– 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.

**TITRE IV
DISPOSITIONS D'ORDRE FISCAL ET
ÉCONOMIQUE**

Article 16

Titre supprimé

**Article supprimé
(Cf art. 6)**

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Loi du 15 juin 1907 réglementant le jeu dans les cercles et les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>Par dérogation à l'article 1er de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 relative aux jeux de hasard, il pourra être accordé aux casinos des stations balnéaires, thermales ou climatiques, sous quelque nom que ces établissements soient désignés, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où seront pratiqués certains jeux de hasard sous les conditions énoncées dans les articles suivants. Cette autorisation détermine la durée d'exploitation des jeux en fonction de la ou des périodes d'activité de la station.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Le II de l'article 81A du code général des impôts est complété par un alinéa rédigé comme suit :</p> <p style="padding-left: 40px;">« c) navigation pour les navires immatriculés au registre international français. »</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article supprimé <i>(Cf art. 30 et 31)</i></p>

Textes en vigueur

Toutefois, l'autorisation préalablement accordée pourra être maintenue, par décision du ministre de l'intérieur, aux stations antérieurement classées comme stations balnéaires, thermales ou climatiques et qui, perdant le bénéfice de ce classement, seraient reclassées dans une autre catégorie.

Texte de la proposition de loi

L'article 1er de la loi du 15 juin 1907 réglementant le jeu dans les cercles et casinos des stations balnéaires, thermales ou climatiques est complété par un alinéa rédigé comme suit : « L'autorisation définie par les dispositions du présent article peut être étendue, dans les mêmes conditions, aux casinos et salles de jeux de hasard installés à bord des navires transporteurs de passagers immatriculés au registre international français, assurant une prestation de transport international, sous réserve que l'accès aux dites installations de jeux soit limité aux passagers titulaires d'un titre régulier de transport, et que les jeux soient ouverts dans les eaux internationales ».

Dans les mêmes conditions, les dispositions de la loi n° 87-306 du 5 mai 1987, modifiant certaines dispositions relatives aux casinos autorisés sont applicables aux installations de jeux autorisées à bord desdits navires.

**TITRE V
SANCTIONS**

Article 18

Le fait pour tout armateur d'avoir recours à un navire mis à disposition par une entreprise de main-d'œuvre maritime sans avoir conclu avec celle-ci, dans les conditions prévues à l'article 6 de la présente loi, un contrat écrit conforme aux prescriptions de cet article est puni d'une amende de 3750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7500 euros et d'une peine d'emprisonnement de six mois.

Conclusions de la Commission

Division et intitulé supprimés

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 navire sans avoir conclu un contrat, dans les conditions prévues aux articles 6 ou 7 de la présente loi.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Le fait pour tout entreprise de travail maritime ou pour tout armateur de ne pas établir un contrat d'engagement écrit dans les conditions prévues à l'article 7 de la présente loi, ou d'avoir contrevenu à son exécution, est puni d'une amende de 3750 euros.

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.

**TITRE VI
APPLICATION DU CODE
DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA
MARINE MARCHANDE**

Division et intitulé supprimés

Article 19

Article 28

La loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, à l'exclusion du troisième alinéa de l'article 39 et des articles 54, 68, 69 et 75, est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.

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.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p>—</p> <p>Code du travail maritime</p>	<p>—</p> <p>TITRE VII DISPOSITIONS DIVERSES</p>	<p>—</p> <p>TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES</p>
<p>Article 5</p>	<p>Article 20</p>	<p>Article supprimé</p>
<p>La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger .</p>	<p>La première phrase de l'article 5 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est complétée par les mots suivants : « à l'exception des navires immatriculés au registre international français ».</p>	<p>Article supprimé</p>
<p>Loi 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports</p>	<p>Article 21</p>	<p><i>(Cf art. 32)</i></p>
<p>Article 26</p>	<p>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 ne sont plus applicables aux navires de commerce.</p>	
<p>Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises :</p>		
<p>1° Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;</p>		
<p>2° Les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.</p>		

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p>L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.</p> <p>Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p style="text-align: center;">Article 22</p> <p>En cas de litige né <i>des</i> contrats d'engagement conclus dans le cadre de la présente loi :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 attrait devant les tribunaux 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. <p>En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.</p>	<p style="text-align: center;">Article 29</p> <p>En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans <i>les conditions</i> de la présente loi :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 attrait <i>devant</i> les tribunaux <i>français</i>, devant <i>ceux</i> 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. <p>En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.</p>

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend, ou qui permettent *au navigant* de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués dans le présent article.

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^{er}, 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. »

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

« 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.

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

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.