

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Sommaire

Mesure L11	n°	Définir un cadre pour les drones maritimes et navires autonomes	p. 2
Mesure L12	n°	Définition et organisation de la mission de signalisation maritime	p. 4
Mesure Q1	n°	Régime des infractions environnementales en matière de transport maritime	p. 6
Mesure Q1 bis	n°	Régime de la responsabilité des capitaines de navires	p. 9
Mesure Q2	n°	Habilitation à légiférer par ordonnance sur la mise en œuvre de la Convention de Nairobi relative à l'enlèvement des épaves	p.13
Mesure T1	n°	Attribuer un permis d'armement à tous les navires professionnels afin d'assurer une approche intégrée de la sécurité du navire.	p. 15
Mesure T2	n°	Instaurer un système d'inspection ciblée de normes de sécurité des navires de moins de 24 mètres à partir de déclarations annuelles d'auto-évaluation des armateurs, et facturation de certains frais	p. 20
Mesure T3	n°	Adapter l'encadrement administratif et social des activités maritimes côtières et des petits transports locaux à bord de navires afin de permettre leur développement	p. 23
Mesure T4	n°	Encadrer l'activité des entreprises de travail maritime et des entreprises de travail temporaire afin d'accroître l'emploi maritime tout en garantissant des conditions sociales d'emploi exigeantes pour les gens de mer concernés.	p. 27
Mesure T5	n°	Honorer les engagements internationaux de la France pris à l'Organisation Internationale du Travail en transposant fidèlement les conventions du travail maritime pour la marine de commerce (MLC) et pour la pêche (C188).	p. 33
Mesure T6	n°	Favoriser le développement des activités en mer : ajuster les garanties de protection sociale imposées par le dispositif État d'accueil, faciliter l'organisation du travail sur les installations off shore, permettre d'ajuster le délai de carence entre CDD par accord de branche	p. 38
Mesure V1	n°	Étendre les prérogatives des agents privés de sûreté à bord des navires à passagers, et compléter le régime de fouille de sûreté à bord des navires	p. 40
Mesure WG3	n°	Sécurisation du régime d'exonération de cotisations sociales pour certains armateurs	42

Mesure n° L11

1. Description de la mesure :

- Titre: **Définir un cadre pour les drones maritimes et navires autonomes**

Des évolutions technologiques rapides ont rendu possible l'exploitation de drones maritimes destinés principalement aux relevés scientifiques et à la surveillance d'installations maritimes. D'autres ruptures technologiques permettent d'envisager rapidement la mise en service et l'exploitation de navires commandés à distance, de navires avec un haut niveau d'automatisation ou autonomes, ces navires ayant par exemple vocation à effectuer du transport de marchandises ou des services aux installations off-shore.

La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a introduit un article portant l'obligation d'identification d'un engin flottant ou sous marin à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français. (L5111-1).

Il s'agissait pour le législateur de créer un premier régime de responsabilité des drones maritimes en le liant à un navire porteur.

Cependant cette disposition ne concerne ni les engins flottants et navires commandés à distance depuis la terre ou depuis un navire étranger, ni les navires totalement autonomes. Il subsiste donc un vide juridique.

Sans remettre en cause les dispositions introduites par la loi économie bleue , il apparaît désormais nécessaire, compte tenu du développement de l'innovation dans ce secteur, de clarifier le régime applicable à l'ensemble des engins flottants et navires commandés à distance ou autonomes.

Des groupes de travail sont réunis avec le cluster maritime. Les différents champs à travailler sont bien identifiés mais leur contenu précis doit faire l'objet d'un approfondissement et d'une discussion avec les acteurs. **C'est pourquoi il est proposé une habilitation à légiférer par ordonnance dans un délai de 18 mois, délais cohérent avec les travaux qui sont à peine engagés à l'Organisation Maritime Internationale.**

Il est proposé de clarifier, dès la LOM, le droit à l'expérimentation de ces engins (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui), afin que ces expérimentations puissent se dérouler dans des zones délimitées, et sous un régime d'autorisation relevant des préfets maritimes.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de permettre la navigation, d'engins flottants et navires commandés à distance ou autonomes.

Le Gouvernement est ainsi autorisé à définir le statut de ces engins ou navires, l'inscription sur un registre, le régime de responsabilité et d'assurance, les règles relatives à la navigation maritime, la définition de l'entreprise d'armement maritime, la définition de l'équipage, le droit du travail et le régime social applicable, les conditions sociales du pays d'accueil, ainsi que de prévoir les mesures applicable en Outre mer..

II. - Cette ordonnance est prise dans un délai de dix huit mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

III- Est ajouté à la fin de l'article L5000-3 "Par dérogation aux dispositions de la présente partie du code, la navigation à des fins expérimentales des engins flottants de surface ou sous-marin avec ou sans personne à bord, autonomes, commandés depuis la terre, est subordonnée à la délivrance d'une autorisation unique, limitée dans le temps, destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation, délivrée par le représentant de l'Etat en mer

Mesure n° L12

1. Description de la mesure :

- Titre : Définition et organisation de la mission de **signalisation maritime**

La signalisation maritime a pour objet d'assurer la sécurité de la navigation sur l'ensemble du domaine maritime sous souveraineté.

La signalisation maritime, est clairement établie par les conventions internationales comme une responsabilité de l'Etat côtier. Toutefois, en droit interne, cette mission de service public ne dispose pas du fondement législatif. Elle n'est évoquée que de manière indirecte à propos des eaux situées dans les ports (article L5331-4 du CT : « l'Etat est responsable de la police des eaux et de la police de la signalisation maritime »), ou relativement au statut des ouvrages (art.L2111-6 du code de la propriété des personnes publiques).

Ce fondement législatif doit en particulier préciser les prérogatives de l'Etat en matière de production réglementaire, de spécification, de réalisation et de maintenance du balisage physique et virtuel, ainsi que de l'articulation entre le balisage maritime et le balisage portuaire.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaire

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de définir et organiser la mission de signalisation maritime

II. - Cette ordonnance est prise dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète :

5ème partie du code des transports, livre deuxième: la navigation maritime / chapitre II :sécurité de la navigation / (*insertion à valider*)

Section XX : la signalisation maritime

Article X

La signalisation maritime consiste à identifier les routes principales de navigation maritime et les dangers pour celle-ci. La signalisation maritime se compose d'aides à la navigation visuelles, sonores ou radioélectriques conformes aux conventions et recommandations internationales en vigueur.

Article XX

L'État prescrit les mesures de signalisation maritime et est responsable de la police de la signalisation maritime,

Les éléments de signalisation rendus nécessaires par l'activité d'un opérateur économique sont conformes aux prescriptions de l'État. Les frais d'acquisition, d'exploitation et d'entretien sont à la charge de ce l'exploitant ou de la personne qui en est la cause.

Article XXX

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par voie réglementaire

Écritures outre-mer à prévoir

Mesure n° Q1

1. Description de la mesure :

- **Titre: régime des infractions environnementales en matière de transport maritime,**

1 - L'article 20 du règlement (UE) 2015/757 dispose que les États membres de l'Union européenne (UE) mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) énoncées aux articles 8 à 12 et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que ces sanctions soient imposées.

Par ailleurs ce même article 20 prévoit un régime d'expulsion dans le cas des navires étrangers qui ne se sont pas conformés aux exigences en matière de surveillance et de déclaration

Afin d'assurer l'efficacité du système, le règlement requiert de prévoir des sanctions graduées et proportionnées. Il est de ce fait proposé d'introduire, dans le cadre de la possibilité prévue par le règlement européen, un régime d'expulsion dans le code des transports, des sanctions pénales et des amendes administratives dans les dispositions du code de l'environnement.

2 – Le 1^{er} janvier 2017 est entrée en vigueur le code polaire, qui met en place des dispositions contraignantes en matière de rejets des navires exploités dans les zones polaires. Le régime de sanctions pénales du code de l'environnement doit être adapté pour intégrer ces nouvelles obligations.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi relative au régime d'expulsion, aux sanctions pénales et aux amendes administratives pour l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et pour l'application des amendements à la convention Marpol relatifs à la navigation dans les eaux polaires.

II. - Cette ordonnance est prise dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète :

Code des transports:

Un troisième alinéa est ajouté à l'article L. 5241-4-6 du code des transports ainsi rédigé:

3° Lorsqu'un navire battant pavillon d'un Etat étranger ne se s'est pas conformé aux exigences en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives en application du Règlement 2015/757 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. Les mesures d'application du présent alinéa sont précisées par décret en Conseil d'Etat

Ecritures OM à prévoir

Code de l'environnement

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

I- Il est inséré un article L. 218-3 ainsi rédigé "Les propriétaires ou exploitants des navires d'une jauge brute supérieure à 5000, à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne surveillent et déclarent conformément au règlement 2015/257 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, les émissions de CO2 pour chaque navire.

Ils présentent tous les ans et pour le 30 avril au plus tard, à la Commission européenne et à l'autorité administrative compétente une déclaration d'émissions couvrant les émissions de CO2 pour chaque navire.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. ”

II- A l'article L218-11 après les mots “de la convention MARPOL”, il est inséré un second alinéa rédigé comme suit : “Est puni de 50 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine de se rendre coupable d'un rejet de substance polluante en infraction aux dispositions de la règle 1.1 à l'exception de la règle 1.1.4 du chapitre 1 de la Partie II-A du code international relatif à la navigation en eaux polaires, ou en infraction aux dispositions de la règle 2.1 à l'exception du 2.1.2 du chapitre 2 de la Partie II-A du même code”.

III- Au I de l'article L218-15, après les mots “de la convention MARPOL” sont ajoutés les mots “ou d'infractions aux dispositions de la règle 4.2 du chapitre 4 et de la règle 5.2 à l'exception du 5.2.3 du chapitre 5 de la Partie II-A du code international relatif à la navigation dans les eaux polaires”.

IV- Il est inséré un article L. 218-25 ainsi rédigé “ Est puni de 4000 euros d'amende le fait, pour tout exploitant ou propriétaire de navire, de ne pas se conformer aux obligations de surveillance et de déclaration des émissions de CO2 prévues à l'article L218-3.”

Ecritures OM à prévoir

Mesure n° Q1bis

1. Description de la mesure :

- Titre : **régime de la responsabilité des capitaines de navires**

L'intégration précédemment effectuée par la loi pour la protection et la reconquête de la biodiversité, d'autres régimes d'infraction environnementale a montré la nécessité de clarifier les responsabilités des acteurs de la chaîne de décision, notamment celle du capitaine des navires.

Concernant les capitaines des navires, seront regroupées dans un emplacement dédié du code des transports certaines règles essentielles les concernant en matière de pouvoir et de compétences juridiques, en affirmant le principe d'indépendance de jugement et de décision dans l'exercice de leurs fonctions, en homogénéisant les dispositions pénales invitant le juge à considérer l'ensemble de la chaîne de responsabilités lorsque le capitaine agit dans l'exercice de ses fonctions. En complément, le régime disciplinaire des professions réglementées de marin et de pilote fera l'objet de précisions nécessaires.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I. Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi visant à regrouper dans une partie dédiée de la cinquième partie du code des transports les règles essentielles concernant les pouvoirs et responsabilités du capitaine de navire, ses responsabilités en matière pénale, à préciser son régime de responsabilité civile, à affirmer son indépendance de jugement professionnel et de décision dans l'exercice de ses fonctions et à distinguer, au sein de ce code, ce qui concerne ses responsabilités en matière pénale et en matière disciplinaire, ainsi qu'à préciser le régime de sanctions professionnelles des marins et pilotes maritimes, et à prendre des mesures de simplification et de cohérence dans ces domaines dans la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime.

II. - Cette ordonnance est prise dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète :

«I. La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au Livre V, la Section unique du Chapitre IV du Titre II est ainsi modifiée :

a) A l'article L. 5524-1 les mots : " ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat " sont remplacés par les mots : " notamment en cas d'incompétence ou d'atteinte à la sûreté, par action ou par négligence, susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou de porter directement atteinte au milieu marin " et un second alinéa, ainsi rédigé, est ajouté :

" Le ministre chargé des ports maritimes peut, pour manquement à l'honneur professionnel ou faute grave dans l'exercice de la profession, prononcer contre tout pilote le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits d'exercice de la profession de pilote dont ce dernier est titulaire. "

b) A l'article L. 5524-3, après les mots : " du marin " sont ajoutés les mots : "ou du pilote, susceptible d'être "

c) A l'article L. 5524-3-1, les mots : " des 1° et 2° de " sont remplacés par le mot : "mentionnées à " et le mot : "révocation" est remplacé par les mots : " l'interdiction définitive de l'exercice des fonctions ".

2° Au Livre V la Section 1 du Chapitre Ier du Titre III, intitulée "Dispositions communes" est renommée : « Section 1 Responsabilités du capitaine » et est ainsi modifiée :

a) Après l'article L. 5531-1, est inséré un article L. 5531-1-1 qui reprend les dispositions de l'article L. 5531-19 ;

b) Après l'article L. 5531-1-1 est inséré un article L. 5531-1-2 ainsi rédigé :

« Article L. 5531-1-2. - L'armateur ne doit pas entraver la liberté du capitaine de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

navire, et des personnes embarquées, de sa navigation, de son exploitation et de la protection du milieu marin. »

c) L'article L. 5531-2 est ainsi rédigé :

« Article L. 5531-2. - I. Outre les pouvoirs définis par l'article 20 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, le capitaine ou l'officier chargé de sa suppléance constate les infractions pénales définies dans la partie 5 du code des transports énumérées au II du présent article. Le procès-verbal du capitaine ou, le cas échéant, de l'officier chargé de sa suppléance fait foi jusqu'à preuve du contraire.

II. Les infractions faisant l'objet du pouvoir de constat du capitaine mentionné au I sont :

II-I. Les délits définis dans la partie 5 législative du code des transports :

- dans le livre II : au titre II Documents de bord, celles à l'article L. 5223-1, au chapitre II Sécurité de la navigation du titre IV Sécurité et prévention de la pollution, celles aux articles L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5242-3, L. 5242-4, L. 5242-5 et L. 5242-6-1, ainsi qu'aux dispositions réglementaires prises pour leur application, au chapitre II Assistance du Titre VI Secours, assistance en mer et événements de mer, celles aux articles L. 5262-5 et L. 5262-6 ;

- dans le livre V : au Chapitre III du Titre II L'Equipage, celles à l'article L. 5523-2, au chapitre I^{er} Police intérieure et discipline à bord du titre III La Collectivité de bord, celles aux articles L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-9, L. 5531-10, L. 5531-12, L. 5531-15, L. 5531-16, L. 5531-17, L. 5531-18, L. 5531-45, L. 5531-46.

II-II. Les contraventions aux dispositions réglementaires prises en application des dispositions énoncées au II-I et les contraventions prises pour l'application de la Section 5 Réglementation de l'alcoolémie à bord des navires.

d) Après l'article L. 5531-2 est inséré un article L. 5531-2-1 ainsi rédigé :

« Article L. 5531-2-1. - Le capitaine veille à la bonne tenue du livre de bord qui fait foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

e) Après l'article L. 5531-3 sont insérés les articles L. 5531-3-1 et L. 5531-3-2 ainsi rédigés :

« Article L. 5531-3-1. - Est passible des peines prévues aux articles L. 5111-2, L. 5242-1 à L. 5242-4, L. 5242-6, L. 5262-5 et L. 5262-6, L. 5263-1 et L. 5263-2, L. 5512-2, L. 5523-2, L. 5531-14 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

« Article L. 5531-3-2. - Lorsqu'il prononce des amendes à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal compétent peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience.

3° Dans la section 2 du chapitre I^{er} du Titre III du Livre V, à l'article L. 5531-4, est ajouté un alinéa 1^{er} ainsi rédigé :

« Les fautes disciplinaires définies par le présent chapitre sont constatées par le capitaine ou, le cas échéant, par l'officier chargé de sa suppléance ou les autorités compétentes de l'Etat. Leur procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

4° La partie 5 du code des transports est ainsi modifiée :

- a) Sont abrogés le dernier alinéa de l'article L. 5111-2, l'article L. 5111-3, le 11° de l'article L. 5222-1, les articles L. 5242-6-4, L. 5242-6-5, à l'article L. 5262-4 les mots : “, ainsi que les capitaines mentionnés au 11° du même article”, les articles L. 5262-6-1, L. 5262-6-2, L. 5263-4 et L. 5263-5, le second alinéa de l'article L. 5412-2, les articles L. 5412-7, L. 5523-3 et L. 5523-4, L. 5531-14-1 et L. 5531-14-2, L. 5531-19, L. 5531-39, la section 4 du chapitre I^{er} du Titre III du Livre V.
- b) A l'article L. 5262-7, la référence à l'article L. 5262-6-2 est remplacée par la référence à l'article L. 5531-3-2.

II. Au dernier alinéa de l'article 20 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime les mots : “ livre de discipline” sont remplacés par les mots : “livre de bord”.

Mesure n° Q2

1. Description de la mesure :

La convention sur l'enlèvement des épaves, dite convention de Nairobi, 2007 est une des conventions de responsabilité de l'Organisation Maritime Internationale. Elle crée un régime de responsabilité objective des propriétaires de navires pour leur enlèvement s'ils deviennent des épaves. Ce régime de responsabilité est assortie d'une obligation d'assurance portant sur ces coûts d'enlèvement et d'un droit de recours direct contre l'assureur. « Épaves » au sens de la convention couvre aussi les navires en difficulté ainsi que leurs cargaisons ; « enlèvement » comprend des mesures préventives et de remédiation consécutives à un accident de mer. Le champ d'application de cette convention englobe la zone économique exclusive (ZEE), elle consolide ainsi la juridiction de l'État dans cette zone pour ses interventions vis-à-vis des navires en difficultés.

La France a ratifié cette convention. Elle est entrée en vigueur pour la France le 4 mai 2016 et a été publiée par le décret n° 2016-615 du 18 mai 2016. Les mesures d'application requises en droit français n'ont néanmoins pas encore été adoptées.

Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

« Le gouvernement est habilité à prendre par ordonnance les mesures nécessaires à l'application en droit français de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007. »

Rédaction législative complète :

Article ...

I L'article L218-72 du code de l'environnement est ainsi rédigé

« I. Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer un danger grave d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article II-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger. Il en est de même dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportée en conteneurs, en colis, en citernes ou en vrac, susceptibles

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

de créer un danger grave, direct ou indirect, pour l'environnement.

II. Dans le cas d'accident en zone économique exclusive, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme pouvant créer un danger d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes de la France au sens de la convention de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves, l'armateur ou le propriétaire du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, engin ou plate-forme peuvent être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger. Il en est de même dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire susceptibles de créer un danger d'atteinte au littoral ou aux intérêts connexes.

III. Dans le cas où la mise en demeure mentionnée au I et au II reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers.

IV. Les dispositions prévues aux I et au II du présent article s'appliquent également aux navires, aéronefs, engins ou plates-formes en état d'avarie ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès.

Le montant des indemnités dues par l'État est déterminé dans les conditions prévues par le chapitre IV du titre III du livre II de la partie II du code de la défense.

V. Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. Il est rajouté à l'article L5123-2 du code des transports un paragraphe IV ainsi rédigé :

« IV. Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 8 de l'article 1er de la convention internationale de 2007 sur l'enlèvement des épaves, faites à Nairobi le 18 mai 2007, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. »

III. Il est rajouté à l'article L5123-6 I. du code des transports un alinéa 4° ainsi rédigé :

4° Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 8 de l'article 1er de la convention internationale de 2007 sur l'enlèvement des épaves, faites à Nairobi le 18 mai 2007, de ne pas respecter les obligations prévues au IV de l'article L. 5123-2.

Mesure n° T1

1. Description de la mesure :

- **Titre :** attribuer un permis d'armement à tous les navires professionnels afin d'assurer une approche intégrée de la sécurité du navire.

1) Le permis d'armement a été créé par la loi pour une économie bleue n°2016-816 du 20 juin 2016.

Il fusionne le rôle d'équipage et le permis de circulation.

Toutefois, aux termes de l'article L.5232-1, le permis d'armement ne concerne que les navires dont l'équipage comprend au moins un marin au sens du 3° de l'article L5511-1 du code des transports ce qui en limite la portée.

Il est proposé de poursuivre la simplification administrative des titres de navigation maritime en ajustant le champ d'application du permis d'armement aux navires utilisés pour un usage professionnel ce qui permettra d'attester de la conformité de l'armement de l'ensemble de ces navires y compris en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi.

Par mesure de cohérence, la carte de circulation ne sera attribuée qu'aux seuls navires utilisés pour un usage personnel.

Ainsi conformément à l'article L.5231-1 du code des transports, tout navire sera pourvu d'un titre de navigation, le permis d'armement ou la carte de circulation, attribué au regard de l'usage qui en est fait.

2) Correction sanctions pénales

Le permis d'armement atteste de la conformité de l'armement administratif du navire à l'ensemble des règles applicables aux gens de mer particulièrement des conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin, des effectifs, de la veille et de la nationalité des équipages.

Le chapitre III prévoit les sanctions pénales de niveau délictuel sanctionnant la violation de ces dispositions.

La recherche et la constatation de ces infractions font l'objet de l'article L.5523-1 qui ne mentionne pas les personnes habilitées à constater les infractions à l'ensemble de ces règles. Pour rendre opérantes les sanctions pénales attachées aux infractions constatées, l'article L.5523-1 doit donc viser l'ensemble de ces infractions.

3) Correction de l'état des services :

Suppression de l'état des services des marins affiliés au régime de protection sociale des marins, mis en place dans le cadre du remplacement du rôle d'équipage par le permis

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

d'armement. La création de cet état, qui n'a d'ailleurs à ce jour pas de concrétisation, s'avère finalement inutile tant pour les armateurs et les marins que pour le régime social des marins, notamment du fait de la prochaine mise en œuvre de la déclaration préalable à l'embauche (DPAE) et de la déclaration sociale nominative (DSN) pour les marins.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour, dans le code des transports :

1° Définir le champ d'application du permis d'armement défini aux chapitres I et II du titre 3 du livre II de la 5ème partie de ce code pour l'ensemble des navires professionnels, son contenu et ses modalités de délivrance ;

2° Simplifier les procédures afférentes au permis d'armement ;

3° Prendre les mesures de cohérence avec la carte de circulation mentionnée à l'article L.5234-1 de ce même code.

4° Prendre toute mesure visant à permettre la recherche et la constatation des infractions mentionnées au chapitre III du titre II du livre V de la 5ème partie de ce code ;

5° Supprimer l'état des services ;

6° Prendre toute mesure d'adaptation aux collectivités d'outre-mer des dispositions mentionnées au 1° à 5°

II.- cette ordonnance est prise dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète :

1) Permis d'armement :

Article

I. - Le titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L.5232-1 est ainsi modifié :

Au premier alinéa, les mots : « dont l'équipage comprend au moins un marin au sens du 3° de l'article L.5511-1 » sont remplacés par les mots : « utilisé pour un usage professionnel »

2° L'article L.5232-2 est ainsi modifié :

Au premier alinéa, les mots : « dont l'équipage comprend au moins un marin au sens du 3° de l'article L.5511 » sont remplacés par les mots : « utilisé pour un usage professionnel »

3° L'article L.5234-1 est ainsi modifié :

Les mots : « n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens du 3° de l'article L.5511-1 » sont remplacés par les mots : « utilisés pour un usage personnel »

II.- la loi n°42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime et ainsi modifiée :

1° le 2° de l'article 3 est abrogé ;

2° le 3° de l'article 3 est ainsi rédigé : « 3° la carte de circulation. »

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

L'article est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

2) Correction sanctions pénales_:

Article

L'article L.5523-1 est ainsi rédigé :

« Art. L.5523-1.- Les infractions définies par la section II du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L.5222-1.»

3) Correction état des services :

Article

1°) Sont abrogés à compter du ????? :

1° les 5°, 6°, 7°, 8°, 12°, 13° et 14° du I et du VII de l'article 16 et de l'article 17 de la loi 2016-816 pour l'économie bleue ;

2° la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938 ;

3° les articles L. 5715-4 ; L. 5715-5 ; L. 5735-4 ; L. 5735-5 ; L. 5745-4 ; L. 5745-5 ; L. 5755-4 et L. 5755-5 du code des transports. ».

2°) Au chapitre I du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5542-18 du code des transports est ainsi modifié :

« Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée du contrat d'engagement maritime. »

3°) Au chapitre VII du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5549-5 du code des transports est ainsi modifié :

« Pour l'application aux gens de mer autres que marins de [l'article L. 5542-18](#), au premier alinéa, les mots : " du contrat d'engagement maritime. " sont remplacés par les mots : " de son inscription sur la liste d'équipage". »

4°) Au chapitre I du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5551-3 est abrogé

5°) Au chapitre II du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5552-16 du code des transports est ainsi modifié :

« 4° Les périodes hors navigation effective durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ; »

6°) Au chapitre II du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5552-18 du code des transports est ainsi modifié :

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

« Les services effectués au cours d'une année civile qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés dans un délai maximum de trois ans à compter de la fin de l'année civile en cause. »

7°) Au chapitre V du titre VIII du livre VII de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5785-3 du code des transports est ainsi modifié :

« 1° A la fin du 1^{er} alinéa, les mots : " du contrat d'engagement maritime " sont remplacés par les mots " de son embarquement". »

8°) Au chapitre V du titre IX du livre VII de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5795-4 du code des transports est ainsi modifié :

A la fin du 1^{er} alinéa, les mots : "du contrat d'engagement maritime " sont remplacés par les mots "de son embarquement". »

Mesure n° T2

1. Description de la mesure :

- **Titre: Instaurer un système d'inspection ciblée de normes de sécurité des navires de moins de 24 mètres à partir de déclarations annuelles d'auto-évaluation des armateurs, et facturation de certains frais**

Une réforme de la mission d'inspection des navires français par l'administration est indispensable à court terme. L'encadrement de la sécurité des navires actuellement en vigueur est fondée sur de nombreuses obligations prescriptives (normes de construction et d'exploitation définies par les textes réglementaires) et sur un régime de contrôle systématique de tous les navires (contrôle périodique, en général annuel).

L'administration maritime procède aujourd'hui à des contrôles des navires de manière systématique, alors que des modalités de contrôle plus ciblées sur les activités et navires à risque seraient plus efficaces en termes de sécurité et de qualité des contrôles. Ces pratiques conduisent d'une part à une charge injustifiée pour certains armateurs maîtrisant les questions de sécurité, et tendent à déresponsabiliser les autres armateurs qui attendent la visite périodique de l'administration pour déterminer les travaux ou dispositions à prendre pour améliorer de la sécurité de leurs navires.

Aussi, dans un objectif de responsabilisation des armateurs, de ciblage des inspections sur les situations ou les navires les plus à risque, de réorientation des contrôles sur les questions environnementales (émissions des navires, gestions des eaux de ballast) et sociales (conditions et rythmes de travail à bord, qui conditionnent également la sécurité) et de limitation le nombre de contre-visites, il est proposé :

- de modifier le régime d'inspection des navires battant pavillon français d'une longueur inférieure à 24 mètres (hors navires à passagers). Aujourd'hui, ces navires sont certifiés notamment après une visite de mise en service par l'État, puis visités périodiquement par ces mêmes services (périodités variant de 1 à 5 ans). Il est proposé de maintenir la certification initiale avec la visite de mise en service par l'État, et remplacer les visites périodiques de ces navires par :
 - des obligations déclaratives périodiques du propriétaire ou de l'exploitant permettant d'attester du maintien des conditions de certification du navire(télé-déclaration) ;
 - un système d'amende administrative en cas d'absence ou l'incomplétude de la déclaration périodique ;
 - la réalisation de visites sur ciblage suivant des profils de risques.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

- de facturer au propriétaire ou à l'exploitant les contre-visites réalisées par l'autorité administrative, ayant pour objet la vérification de la mise en conformité du navire à certaines prescriptions ;

Il est également proposé de prévoir au niveau législatif la facturation, au propriétaire ou à l'exploitant, des frais induits par les déplacements à l'étranger, effectués par l'administration, pour la réalisation de visites obligatoires des navires français. Cette disposition déjà en vigueur mais qui exige d'être consolidée par un texte de niveau législatif, concerne principalement les grands navires (longueur supérieure ou égale à 24m).

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme législative directe

1) régime déclaratif des navires d'une longueur de – 24 mètres

L'article L.5241-4 du code des transports est complété par l'alinéa suivant « Pour les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres, à l'exception des navires à passagers, à l'exception des titres délivrés par les sociétés de classification habilitées, leur délivrance est subordonnée à une visite de mise en service du navire, et leur validation est assurée par une obligation de déclaration périodique du propriétaire ou de l'exploitant.

Pour ces navires, des visites par ciblage peuvent être réalisées par l'autorité administrative.

Les mesures d'application du présent article sont précisées par Décret en Conseil d'Etat

2) amende administrative pour manquement à l'obligation déclarative périodique des armateurs de navires d'une longueur inférieure à 24 mètres

L'article L.5241-4-1 du code des transports est complété par l'alinéa suivant " IV. Une amende administrative d'un montant maximum de 1500 euros peut être prononcée par l'autorité administrative à l'encontre des propriétaires ou exploitants de navires en cas de manquement à l'obligation de déclaration périodique mentionnées à l'article L.5241-4 du code des transports.

3) facturation des contre-visites et déplacements à l'étranger

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Les frais liés aux visites et aux déplacements à l'étranger afférents aux visites prévus dans le cadre de [l'article L. 5241-4](#) sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Mesure n° T3

1. Description de la mesure :

- **Titre :** adapter l'encadrement administratif et social des activités maritimes côtières et des petits transports locaux à bord de navires afin de permettre leur développement

L'encadrement des activités maritimes côtières et le développement de nouvelles activités sur la bande littorale nécessitent d'adapter les dispositions qui sont applicables aux gens de mer travaillant à bord des navires utilisés pour ces activités, en termes de régime de protection sociale, d'aptitude médicale et de droit du travail.

1) Ajustement du régime social pour certaines activités de services portuaires et aux activités maritimes littorales :

- déroger au principe de l'affiliation à l'Enim des marins pour les personnes n'exerçant une activité de marin qu'occasionnellement dans le cadre de leur activité terrestre, en permettant le maintien au régime de sécurité sociale lié à l'activité terrestre.
- Affiliation au régime général pour les salariés et au régime des indépendants pour les non-salariés des marins affectés à une activité autre que le transport de plus de 12 passagers, le lamanage, le pilotage et le remorquage et ne naviguant pas au-delà d'une certaine distance de leur point de départ (pour lesquels des brevets ont été créés - décret n° 2017-1835 du 28/12/2017).

2) Ajustement aptitude médicale :

Reconnaissance comme aptitude médicale à la navigation des certificats d'aptitude physique des candidats au titre de conduite des bateaux de plaisance à moteur et compétence du médecin du travail pour la santé au travail des travailleurs en possession de ces certificats. Faciliter et simplifier l'exercice de certaines activités en mer.

3) Droit du travail applicable à certaines activités de services portuaires et aux activités maritimes côtières :

Les salariés affectés à la gestion et à l'exploitation des ports de plaisance ont des activités multiples dont le service de rade ou l'aide à l'accostage, activités pratiquées à bord d'un navire. Pour autant ces activités ne constituent qu'une partie des tâches effectuées qui incluent de nombreuses tâches réalisées à terre (entretien, maintenance des pontons, gestion administrative du plan d'eau, manutention à quai...). La convention collective étendue « Personnels des ports de plaisance » est applicable à ces salariés qui bénéficient ainsi d'un ensemble de dispositions conventionnelles cohérentes et unifiées sur la base du code du travail. Pour tenir compte de la réalité de ces métiers qui se pratique à la fois à terre et sur un navire dans un périmètre très proche des côtes, il est proposé que le droit du travail applicable soit le droit terrestre. Sont concernés par cette

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

disposition les marins pratiquant une activité professionnelle dont la part principale est effectuée à terre ainsi que les marins affectés à une activité autre que le transport de plus de 12 passagers, le lamanage, le pilotage et le remorquage et ne naviguant pas au-delà d'une certaine distance de leur point de départ.

4) Application d'un régime particulier aux formateurs des bateaux-écoles :

La profession de formateur est déjà réglementée par le code des transports. Les établissements de formation au permis de conduire les bateaux à moteurs, qui sont agréés par le ministère, doivent déclarer les formateurs à l'autorité administrative, qui délivrent une autorisation d'enseigner après vérification des qualités et de la formation de ces personnes. Cette profession est couverte par la réglementation européenne dans le cadre de la directive (2005/36/CE) relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles. En outre, ces établissements, et donc les formateurs, interviennent autant en eaux intérieures qu'en mer.

Il n'est pas de bonne administration de cumuler deux réglementations du code des transports sur une même profession. Les caractéristiques de cette profession, tant en mer qu'en eaux intérieures, ainsi que les exigences réglementaires, tant françaises qu'européennes, d'accès à cette profession ne permettent pas une application du livre V du code des transports.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I. Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures :

- 1° relatives à l'aptitude médicale et à la médecine du travail pour l'exercice de la profession de marin par les détenteurs de certains titres professionnels maritimes ;
- 2° en matière de droit du travail applicable à certains marins ;
- 3° en matière de règles d'affiliation à un régime de sécurité sociale pour certains marins. ;
- 4° d'adaptation aux collectivités d'outre-mer des mesures visées du 1° au 4°.

II. Le projet de loi de ratification de l'ordonnance prévue au présent article est déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant celui de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète (à affiner) :

1) Ajustement du régime de sécurité sociale pour certaines activités de services portuaires et aux activités maritimes côtières :

Au chapitre I du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5551-1 est ainsi modifié :

1°) les dispositions actuelles deviennent le I ;

2°) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II – Par dérogation au I, ne sont pas affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins :

1° Les marins dont l'embarquement est en lien avec un emploi à terre qui représente la part principale de leur activité et relève d'un autre régime obligatoire de sécurité sociale ;

2° les marins non antérieurement affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, embarqués à bord d'un navire d'une longueur inférieure à 12 mètres, affecté à une activité autre que le transport de plus de 12 passagers, le lamanage, le pilotage et le remorquage, ne naviguant pas au-delà d'une certaine distance et pour l'exploitation duquel est exigé un titre de formation professionnel maritime. Cette distance et ce titre de formation sont déterminés par voie réglementaire. »

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Au chapitre 1^{er} du titre 1 du livre 3 du code de la sécurité sociale, il est ajouté un 35° à l'article L. 311-3 ainsi rédigé :

« 35° Les marins salariés mentionnés au II de l'article L.5551-1 du code des transports. »

Au chapitre 1^{er} du titre 1 du livre 6 du code de la sécurité sociale, il est ajouté un 10° à l'article L. 611-1 ainsi rédigé :

« 10° Les marins non salariés mentionnés au II de l'article L.5551-1 du code des transports. »

2) Ajustement aptitude médicale :

Au chapitre premier du titre deuxième du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5521-1 est ainsi modifié :

“Après le II, il est inséré le II bis ainsi rédigé :

II.bis- Par dérogation au II, l'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire pour l'exploitation duquel est exigé un titre de formation professionnelle maritime déterminé par voie réglementaire, est attestée par le certificat d'aptitude physique des candidats au permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur. La durée de validité de ce certificat est fixée par voie réglementaire. »

Au chapitre V du titre quatrième du livre V de la cinquième partie du code des transports, l'article L. 5545-13 est ainsi modifié :

Après les mots : “de l'article L. 4622-2 du code du travail,” sont insérés les mots : “sauf lorsqu'elles concernent les travailleurs dont l'aptitude médicale est attestée par le certificat d'aptitude physique des candidats au permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur”.

3) Droit du travail applicable à certaines activités de services portuaires et aux activités maritimes côtières :

Au chapitre premier du titre quatrième du livre V de la cinquième partie du code des transports, il est inséré l'article L.5541-1-3 rédigé comme suit :

« Art. L.5541-1-3 Le titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports n'est pas applicable :

1° Aux marins visés au II de l'article L.5551-1 ;

2° aux marins affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins embarqués sur les navires mentionnés au 2° du II de l'article L.5551-1. »

4) Application d'un régime particulier aux formateurs des bateaux-écoles :

Au chapitre premier du titre premier du livre V de la cinquième partie du code des transports, il est inséré l'article L.5511-6 ainsi rédigé :

« Art. L.5511-6 Les dispositions du livre V ne sont pas applicables aux personnes visées à l'article L.5272-3 du présent code, formant à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures. »

Mesure n° T4

1. Description de la mesure :

- **Titre : Encadrer l'activité des entreprises de travail maritime et des entreprises de travail temporaire afin d'accroître l'emploi maritime tout en garantissant des conditions sociales d'emploi exigeantes pour les gens de mer concernés.**

Les dispositions introduites dans le projet de loi vise après plusieurs années de pratiques de simplifier le dispositif initial (2013) afin de le rendre compatible avec le droit de l'Union européenne, sans renoncer au principe de responsabilité sociale porté par la France.

Ainsi, le projet de loi clarifie d'abord le périmètre des services privés de recrutement et de placement des gens de mer (SPRPGM), jusqu'à maintenant éclaté entre le code des transports et le code du travail. Il s'agit ainsi des ETT au sens du code du travail, des ETM au sens du code des transports (L.5546-1-6 modifié), des entreprises de placement au sens du code du travail et des entreprises exerçant l'activité de mise à disposition ou de placement de gens de mer (et pour lesquelles la responsabilité de l'armateur est rappelée concernant leur obligation de vérifier que les SPRPGM auxquels ils recourent respectent bien les obligations minimales de la MLC).

La loi n°2013-619 (dite loi DDADUE 2013) avait prévu l'inscription obligatoire des SPRPGM sur un registre national, un agrément spécifique supplémentaire pour les ETM et enfin une assurance obligatoire destinée à couvrir les risques que la négligence des SPRPGM pourraient entraîner applicable uniquement aux entreprises de placement (dans le cadre du recrutement, i.e. de la mise en disposition, le SPRPGM est directement employeur, donc responsable de la vérification).

Or, si l'inscription au registre est une mesure de **transposition de la convention du travail maritime** (norme A 1.4) pour encadrer les SPRPGM, un agrément spécifique ETM avait par ailleurs été introduit dans la loi. Ce doublon étant contraire à la directive « services », le projet de loi vise à supprimer ce dernier dispositif pour poursuivre **l'objectif de simplification et éviter la surtransposition**.

Concernant l'assurance obligatoire pour couvrir les conséquences de la négligence des services de placement, cette mesure est également prévue par la MLC. Le projet de loi vise une **clarification du dispositif et une sécurisation des contrats et des pratiques assurantielles** par l'instauration d'un plafond.

Ces dispositions avaient été portées par ailleurs par la loi Macron et votées par le Parlement, avant d'être déclarées « cavaliers législatifs » par le Conseil constitutionnel.

Par ailleurs, il est prévu de **simplifier la médecine du travail** pour les marins employés par des ETT pour leur permettre d'être suivis par un service unique, celui du service de santé des gens de mer

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

qui vérifie déjà leur aptitude médicale à la navigation.

Enfin, le projet de loi revoit le dispositif de sanctions applicables au non-respect des dispositions relatives aux SPRPGM en appliquant le **principe de proportionnalité des peines** (dépénalisation d'un certain nombre de peines relevant du régime contraventionnel).

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

Projet de loi XXX

[Activités maritimes – gens de mer]

Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures relevant du domaine de la loi pour, dans le code des transports :

1° Simplifier les règles de déclaration d'activité des entreprises de travail maritime, préciser la portée et les modalités des obligations de garanties et assurances des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, en application des conventions de l'Organisation internationale du travail ;

2° Clarifier et préciser la portée des dispositions relatives à la mise à disposition de gens de mer par les entreprises de travail temporaire et les entreprises de travail maritime et prévoir les adaptations législatives nécessaires, notamment en matière de surveillance médicale et de santé au travail ;

3° Étendre, avec les adaptations nécessaires ou, selon le cas, adapter les dispositions résultant de la mise en œuvre des 1° et 2° à Mayotte, aux îles Wallis et Futuna, aux Terres australes et antarctiques françaises, dans le respect des compétences de ces collectivités ;

Rédaction législative complète :

Article L. 5533-3.

L'armateur et, s'il y a lieu, tout employeur de gens de mer s'assurent que toute entité de recrutement ou de placement à laquelle ils ont recours pour armer le navire respecte la sous-section 1 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du présent livre.

Art. L. 5545-13

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 4622-2 du code du travail, les missions de service de santé au travail définies aux chapitres II et IV du titre II du livre VI de la quatrième partie de ce code sont assurées par le service de santé des gens de mer, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1251-22 du code du travail, le suivi médical des gens de

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

mer mis à disposition ou placés est assuré par le service de santé des gens de mer.

Sous-section 1 SERVICES PRIVÉS DE RECRUTEMENT ET DE PLACEMENT DE GENS DE MER

Article L. 5546-1-1.

I. Les services privés de recrutement et de placement de gens de mer exercent l'activité de mise à disposition de gens de mer ou leur placement au sens de l'article L. 5321-1 du code du travail.

Ces services comprennent :

- les entreprises de travail maritime définies à l'article L. 5546-1-6 ;
- les entreprises de travail temporaire définies à l'article L. 1251-1 du code du travail en tant qu'elles mettent à disposition des gens de mer ;
- les entreprises exerçant l'activité de placement au sens de l'article L. 5321-1 du code du travail ;
- les entreprises exerçant l'activité de mise à disposition de gens de mer ou de placement de gens de mer dans les conditions prévues à l'article L. 5533-3.

II. – Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi en France s'inscrit au registre national des services privés de recrutement et de placement de gens de mer, destiné à informer les gens de mer et les armateurs, ainsi qu'à faciliter la coopération entre États du pavillon et États du port.

III. – Tout service privé de recrutement et de placement de gens inscrit en France tient à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer mis à disposition ou placés par son intermédiaire.

IV. – Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer inscrit en France adresse à l'autorité compétente un bilan annuel de son activité.

Article L. 5546-1-2.

I - Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer ne peut avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises.

II - Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer ne peut imputer aux gens de mer tous frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur recrutement, de leur mise à disposition, de leur placement ou de l'obtention d'un emploi, y compris les frais d'obtention d'un passeport.

Article L. 5546-1-3.

Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer s'assure à l'égard du gens de mer mis à disposition ou placé par son intermédiaire :

1° De la validité de son aptitude professionnelle et médicale ;

2° De la communication, dans les conditions prévues au I de l'article L. 5542-5, d'un contrat d'engagement maritime conforme aux règles du présent code ;

3° Du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement telles que prévues à

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

l'article L. 5542-32-1.

Article L. 5546-1-4.

Tout service privé de recrutement et de placement privés de gens de mer examine et répond à toute réclamation concernant ses activités et avise l'autorité administrative compétente de toute réclamation demeurée sans solution.

Article L. 5546-1-5.

I. – Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer inscrit en France souscrit à une assurance ou à tout autre garantie financière de nature à réparer tout préjudice pécuniaire certain résultant d'un dommage causé aux gens de mer placés par son intermédiaire.

II – Cette assurance, ou cette garantie financière, est soumise à un plafond par sinistre et par gens de mer concerné.

III – L'armateur, l'employeur ou les gens de mer intéressés peuvent exiger d'un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi hors de France qu'il justifie d'un mécanisme de garantie équivalent à celui prévu au I.

Article L. 5546-1-6.

Est entreprise de travail maritime toute personne morale dont l'activité est de mettre à disposition, soit d'un armateur, soit d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire de plaisance, des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet.

Une entreprise de travail maritime n'est autorisée à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord de navires, soit immatriculés au registre international français, soit de plaisance et non immatriculés au registre international français.

Article L. 5546-1-7.

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application de la présente sous-section.

Article L. 5546-1-8. « *article abrogé* »

Sous-section 2 SANCTIONS PÉNALES

Article L. 5546-1-9.

I – Le fait pour un service privé de recrutement et de placement de gens de mer de méconnaître les obligations prévues au II de l'article L. 5546-1-1, ou à l'article L. 5546-1-5, ou au 3° de l'article L. 5546-1-3 est sanctionné par une amende de 3 750 euros.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 euros.

La juridiction peut prononcer, en outre, l'interdiction d'exercer l'activité de service privé de recrutement et de placement de gens de mer pour une durée de deux à dix ans.

Lorsque cette mesure entraîne le licenciement du personnel permanent, celui-ci a droit, en dehors de l'indemnité de préavis et de l'indemnité de licenciement, aux indemnités prévues aux articles L. 1235-2, L.1235-3 ou L. 1235-5 du code du travail.

II. – Lorsqu'un service privé de recrutement et de placement de gens de mer exerce son activité sans être dûment inscrit ou déclaré, ou sans avoir souscrit à l'assurance ou à la garantie financière prévue à l'article L. 5546-1-5 et qu'il en résulte un risque sérieux de préjudice pour les gens de mer concernés, la juridiction peut ordonner la fermeture de ce service pour une durée qui ne peut excéder deux mois. Il est saisi par l'inspecteur du travail après que celui-ci a adressé au service privé de recrutement et de placement de gens de mer une mise en demeure restée infructueuse.

Mesure n° T5

1. Descriptions des mesures :

- **Titre : Honorer les engagements internationaux de la France pris à l'Organisation Internationale du Travail en transposant fidèlement les conventions du travail maritime pour la marine de commerce (MLC) et pour la pêche (C188).**

Quatre points nécessitent à l'heure actuelle des modifications législatives.

1) Garantie décès invalidité:

la MLC prévoit que l'armateur est « débiteur » de certaines obligations en matière d'accident du travail, de maladie professionnelle et de décès. Elles sont prévues aux articles L. 5542-21 et suivants du Code des transports (Sous-section 4).

La MLC innove sur ces obligations avec l'amendement de la norme 4.2 et prévoit désormais que dans le cas où ces « créances contractuelles » (du salarié envers son employeur) ne seraient pas recouvrées (frais de soins, d'inhumation, de logement...), un dispositif de garantie financière doit exister et couvrir ces créances. Au-delà de la MLC cette obligation se trouve dans une prochaine directive de l'UE.

2) Garantie financière abandon :

l'amendement MLC 2014 à la norme 2.5 prévoit un mécanisme de garantie financière pris par l'armateur en cas d'abandon. À l'heure actuelle il n'y a pas de définition de l'abandon dans notre droit et le **mécanisme de garantie financière existant** doit être précisé pour prendre en compte les amendements. Il y a donc déjà une obligation de garantie financière, mais préexistante aux amendements et qui requiert une redéfinition complète. Cet amendement MLC est repris intégralement dans une prochaine directive de l'UE. Deux sources imposent donc une mise en œuvre. Il s'agit comme la garantie précédente de couvrir une « obligation de faire » à laquelle manquerait l'employeur.

Ces garanties financières doivent toutefois être précisées quant à leur forme (protection collective, produit financier) après discussion entre partenaires sociaux, d'où la proposition d'une habilitation à légiférer par ordonnance à ce stade.

3) Durée de travail à la pêche :

interdire, dans le secteur de la pêche, de scinder le repos quotidien en plus de deux périodes, aux fins de se conformer à la directive 2017-159 du 16 décembre 2016. Permettre de déroger à la durée minimale de repos à la pêche sans accords collectifs afin de sécuriser le dispositif réglementaire existant et la pratique.

4) Clauses du contrat d'engagement à la pêche :

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

le contrat d'engagement à la pêche doit présenter des mentions prévues à l'annexe II de la convention n°188 et à l'annexe I de la directive 2017-159. Certaines d'entre elles ne sont pas retranscrites en droit français : immatriculation du ou des navires d'embarquement, durées de repos, mode de calcul de la part de pêche, la date à laquelle le pêcheur est tenu de se présenter à bord.

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance (option privilégiée) :

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

- 1° Mettre en œuvre les dispositions de la Convention du travail maritime ;
- 2° Mettre en œuvre les dispositions de la Convention sur le travail dans le secteur de la pêche et prendre des mesures en matière de durée du travail et de repos ;
- 3° Prendre toute mesure de cohérence pour l'application de ces mesures dans les collectivités d'outre mer.

II. – Cette ordonnance est prise dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Rédaction législative complète (option à définir avec les partenaires sociaux concernant la garantie financière abandon) :

1) Garantie financière décès invalidité :

L. 5542-28-1

« Les créances contractuelles relatives à une incapacité de longue durée ou un décès du marin sont garanties par couverture financière résultant d'un engagement écrit d'une mutuelle d'armateurs à bord des navires autres que de pêche.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

La garantie ne vise à couvrir que les créances qui ne sont pas prises en charge par le régime de sécurité sociale du marin

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. »

2) Garantie financière abandon :

réécriture de l'article L. 5542-32-1

« L. 5542-32-1

I. Le marin à bord est en situation d'abandon dans l'une des situations suivantes :

- 1° Son salaire n'est pas payé depuis au moins deux mois ;
- 2° L'armateur ne satisfait pas aux besoins essentiels du marin à bord ;
- 3° L'employeur n'organise pas le rapatriement ;

II. L'armateur justifie à bord de tout navire autre que de pêche d'une garantie financière assurant, en cas d'abandon, la fourniture des besoins essentiels du marin ainsi que le paiement des salaires impayés dans la limite de quatre mois et des frais de rapatriement, le cas échéant.

III. La garantie financière ne peut résulter que d'un engagement écrit pris par une mutuelle d'armateurs, une entreprise d'assurance ou un établissement de crédit.

III. (version alternative) Le service de garantie financière est assuré, sur la base des conventions collectives nationales étendues à tous les armateurs au commerce, par une caisse nationale constituée à cet effet à laquelle s'affilient obligatoirement les employeurs intéressés.

IV. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la garantie financière notamment, *l'organisation et le fonctionnement de la caisse nationale (version alternative)*, la forme et les modalités de tenue à bord d'un justificatif ainsi que le montant maximal de créance salariale et les besoins essentiels du marin couverts. »

« L'article L. 5542-30 est supprimé » (suppression de la demande de rapatriement)

« Les alinéas 2° et 3° de l'article L. 5621-17 sont supprimés » (harmonisation des règles au RIF)

« A l'article L. 5546-1-3 les mots « de rapatriement » sont remplacés par « d'abandon ». »

3) Pour la durée de travail à la pêche :

Article XX

L'article L. 5544-16 est ainsi rédigé :

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

« Art. L. 5544-16.- I.- Les durées minimales de repos des marins exerçant à bord d'un navire de pêche sont fixées à dix heures par période de vingt-quatre heures et à soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures.

II. Il peut être dérogé aux dispositions relatives à la durée hebdomadaire et quotidienne de repos résultant du I, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel ou pour tenir compte des actions de pêche en mer ou d'autres surcroûts d'activité, des contraintes portuaires ou météorologiques ou de la sauvegarde du navire en mer, par une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement qui prévoit notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine.

A défaut convention ou d'accord collectif, les modalités de dérogation au I sont déterminées par un décret.

III.-Les conventions ou accords collectifs mentionnés au II ~~ne peuvent être étendus que s'ils prévoient :~~

- 1° Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;
- 2° L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;
- 3° L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées au I ;
- 4° Des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

~~IV.-Un décret détermine les modalités d'application du présent article.-»~~

4) Clauses du contrat d'engagement à la pêche :

Registre national : Article L.5542-3

« I. – Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il comporte les clauses obligatoires propres à l'engagement maritime.

II. – Les clauses obligatoires du contrat d'engagement maritime mentionnées au I sont les suivantes :

- 1° Les nom et prénoms du marin, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ;
- 2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat ;
- 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;
- 4° Les fonctions qu'il exerce ;

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

5° Le montant des salaires et accessoires ;

6° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;

7° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

8° Le droit du marin à un rapatriement ;

9° La référence aux conventions et accords collectifs applicables ;

10° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

III. – Lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, le contrat précise en outre :

1° La répartition du produit des ventes ou des éléments du chiffre d'affaires considérés entre l'armement et les marins, ainsi que la part revenant au marin ***et son mode de calcul*** ;

2° Les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, des éléments comptables justifiant la rémunération perçue.

IV. Le contrat d'engagement conclu pour des fonctions à bord d'un navire de pêche comporte en outre :

1° Le numéro d'immatriculation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à travailler ;

2° Les durées minimales de repos prévues à l'article L. 5544-16 ;

3° La date à laquelle le marin est tenu de se présenter à l'embarquement. »

Registre international français :

Article L. 5621-7 : modification du II :

~~H. Quelle que soit la loi résultant du choix des parties en application du I, le contrat d'engagement maritime est établi conformément aux stipulations de la convention du travail maritime, 2006, ou, lorsqu'elle est applicable, de la convention sur le travail dans le secteur de la pêche, 2007, sans préjudice de dispositions plus favorables.~~

Mesure n° T6

1. Description de la mesure :

- **Titre : favoriser le développement des activités en mer : ajuster les garanties de protection sociale imposées par le dispositif Etat d'accueil, faciliter l'organisation du travail sur les installations off shore, permettre d'ajuster le délai de carence entre CDD par accord de branche**

Différents acteurs économiques font état de freins liés à certains dispositifs. Dans un contexte de développement des activités en mer, il convient de donner un signal aux partenaires sociaux et d'engager une discussion sur ces dispositifs.

Une habilitation à légiférer par ordonnance permettrait d'ouvrir ce débat.

1) Durée du travail off shore :

Les demandes des opérateurs portent sur la suppression de la limitation à la répartition de la durée de travail sur une période de deux semaines suivies de deux semaines de repos applicable notamment aux personnels construisant ou intervenant sur des installations en mer de production d'énergie.

L'objectif est de faciliter les conditions d'exercice des nouvelles activités off shore, particulièrement de production d'énergie, exercées en mer.

2) Adaptation des dispositions relatives à l'État d'accueil :

Après trois années de mise en œuvre du dispositif dit de l'État d'accueil qui permet d'appliquer à certains navires battant pavillon étrangers effectuant certaines activités dans les eaux françaises, des dispositions du droit du travail maritime auxquelles sont soumis les navires battant pavillon français, il apparaît nécessaire de faire le bilan et d'examiner notamment différents points comme par exemple :

- adapter certaines dispositions pour d'une part tenir compte du statut juridique des personnels concernés (salariés ou non)
- d'autre part éviter que les employeurs soient contraints à une double couverture sociale.

Un débat sur l'extension de ce dispositif à l'ensemble de la ZEE et non pas uniquement aux eaux territoriales est également légitime, dans le contexte du développement des activités en mer (EMR par exemple). Il est toutefois risqué eu égard à la possibilité que nous donne le règlement européen qui sert de base à cette mesure.

Un temps de discussion est encore nécessaire entre partenaires sociaux pour aboutir au bon équilibre sur cette mesure.

3) Sur les CDD :

Permettre à un accord ou une convention de branche de définir pour les contrats à durée déterminée et les contrats au voyage les mesures relatives au calcul du délai de carence ou les cas dans lesquels le délai de carence ne s'applique pas.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

L'objectif est de faire bénéficier le secteur maritime des souplesses, introduites par les ordonnances « travail » du 23 septembre 2017, en matière de contrat à durée déterminé. Le délai de carence des contrats à durée déterminée pourrait être adapté, par les partenaires sociaux, aux caractéristiques spécifiques de chaque branche maritime comme cela est possible pour les branches du secteur terrestre.

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

I. Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, les mesures :

1° en matière de durée de travail pour les non gens de mer relevant de l'article L. 5541-1-1 du code des transports ;

2° relatives aux droits des travailleurs employés sur des navires mentionnés aux 1° à 3° de l'article L5561-1 et à leur protection sociale ;

3° en matière de contrat à durée déterminée et de durée de travail des gens de mer et des non gens de mer travaillant en mer ainsi que toutes mesures d'adaptation de ces dispositions aux collectivités d'outre-mer.

II. Le projet de loi de ratification de l'ordonnance prévue au présent article est déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant celui de la publication de l'ordonnance.

Mesure n° V1

1. Description de la mesure :

- **Titre: étendre les prérogatives des agents privés de sûreté à bord des navires à passagers, et compléter le régime de fouille de sûreté à bord des navires**

1- Depuis 2014, les navires français sont autorisés à recourir à des équipes privées de protection armée, aux fins de lutte contre la piraterie, et depuis 2017, de lutte contre le terrorisme.

La mesure envisagée vise à étendre les prérogatives de ces agents privés de protection des navires, titulaires de cartes professionnelles délivrées par le CNAPS et qui officient exclusivement à bord des navires, afin qu'ils puissent mieux assurer leur mission de protection des passagers. A l'instar de certains agents de sécurité à terre, il s'agit d'une part de les autoriser à demander l'ouverture des bagages et à pratiquer leur fouille; et d'autre part, lorsque le navire est à quai, mais dans des circonstances exceptionnelles décidées par le préfet de département, de permettre la palpation des personnes.

2-La seconde mesure envisagée concerne l'application du L5211-3-1 du code des transports pour la recherche d'armes de catégorie A et B. Cet article est relatif à la fouille de sûreté des navires, introduit par la loi économie bleue du 20 juin 2016. Il vise le L317-7 du code de la sécurité intérieure qui est relatif aux infractions concernant la détention d'armes des catégories C et D.

Or de manière concomitante, la loi n° 2016-731 du 3 juin 2016 renforçant la lutte contre le crime organisé, le terrorisme et leur financement, et améliorant l'efficacité et les garanties de la procédure pénale a consolidé la répression des infractions en matière d'armes en transférant dans le code pénal plusieurs infractions relatives aux armes de catégories A et B.

Par conséquent, il convient par cohérence, de compléter l'article L5211-3-1 du code des transports, en visant, outre celles du code de la sécurité intérieure, ces nouvelles dispositions qui concernent les infractions relatives aux armes de catégorie A et B.

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Annexe – Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction législative complète

Les articles suivants sont rédigés comme suit :

1° A l'article L613-2 du code de la sécurité intérieure, à chaque occurrence, les mots "l'activité mentionnée au 1°" sont remplacés par les mots "les activités mentionnées au 1° et au 4°".

[“Les personnes physiques exerçant [les activités mentionnées au 1° et au 4°] de l'article L. 611-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.

Les personnes physiques exerçant [les activités mentionnées au 1° et au 4°] de l'article L. 611-1, spécialement habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'Etat dans le département ou, à Paris, par le préfet de police dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. [...] Ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'Etat dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.”]

2° A l'article L226-1 du code de la sécurité intérieure, les mots "l'activité mentionnée au 1°" sont remplacés par les mots "les activités mentionnées au 1° et au 4°".

3° A l'article L5211-3-1 du code des transports après les mots "L. 317-7 et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure", sont insérés les mots "et aux articles 222-52 à 222-54 du code pénal".

Mesure n° WG3

Sécurisation du régime d'exonération de cotisations sociales pour certains armateurs

1. Description de la mesure :

Le bénéfice des exonérations des cotisations sociales patronales pour les marins affiliés à l'ENIM sera étendu à tous les navires sous pavillon communautaires, la restriction au pavillon français pouvant être contraire au droit communautaire. Cette ouverture sera néanmoins sujette à des conditions destinées à préserver les objectifs de ces mesures en termes de promotion de l'emploi. La loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 a étendu à l'ensemble des navires sous pavillon français en situation de concurrence internationale le dispositif d'exonération des cotisations sociales patronales des branches famille et emploi pour les marins ENIM, qui était jusque-là réservé aux seuls navires à passagers. Ces aides d'Etat ont été notifiées le 25 août 2016 à la Commission européenne (DG COMP), mais celle-ci n'a pas validé le régime d'aide au motif qu'il exclue les autres pavillons communautaires. Cette exclusion est ancienne mais la Commission souhaite la remettre en cause.

Le gouvernement juge nécessaire pour obtenir l'accord de la Commission Européenne sur le dispositif d'exonération d'élargir ce dispositif aux marins affiliés à l'ENIM employés à bord de navires sous pavillon communautaire, ou sous le pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen, ainsi qu'aux navires battant pavillon de la Confédération suisse.

Cette ouverture serait néanmoins sujette à certaines conditions qui feront l'objet d'échanges avec la Commission pour limiter les effets d'aubaines :

- Que les armements emploient plus de 25 % de marins communautaires, afin d'éviter les distorsions avec le registre RIF,
- Que les principes d'affiliation du règlement UE de coordination des régimes de sécurité sociale soient respectés (conditions du lieu d'établissement de l'employeur et du salarié).
- Que le bénéfice des exonérations soit limité aux armateurs qui ont un centre de décision en France, pour éviter que le seul recours à une entreprise de travail maritime pour employer des marins résidents en France ne suffise à bénéficier des exonérations.

2. Nature de la mesure :

Législative – modification du code des douanes

3. Arguments favorables :

Une modification législative est nécessaire à la validation par la Commission du régime d'aide

Textes soumis à l'examen du Conseil supérieur de la marine marchande
Séance plénière du 15 février 2018

Rédaction des principaux articles législatifs ou réglementaires

Rédaction sous forme d'habilitation à légiférer par ordonnance :

« Le gouvernement est habilité à prendre par ordonnance les mesures nécessaires à assurer l'adaptation au droit communautaire de l'article L 5553-11 du code des transports »

Rédaction législative complète :

Article ...

«A l'article L 5553-11 du code des transports, après le mot : « qui sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins » sont insérés les mots « en conformité avec le règlement de coordination des régimes de sécurité sociale »

«A l'article L 5553-11 du code des transports, après le mot : «qui sont embarqués à bord des navires de commerce » sont insérés les mots : « dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français,».

«A l'article L 5553-11 du code des transports, après le mot : « navires de commerce battant pavillon français » sont insérés les mots : « ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, et ».

«A l'article L 5553-11 du code des transports, sont ajoutés les alinéas suivants :

« Le bénéfice des exonérations prévues à l'alinéa précédent est conditionné au fait que les membres de l'équipage des navires sur lesquels des marins sont concernés par l'exonération sont, dans une proportion d'au moins 25 % des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. Cette proportion est calculée sur la base de la fiche d'effectif et s'apprécie sur l'ensemble de la flotte composée des navires embarquant au moins un marin pour lequel l'employeur bénéficie de l'exonération prévue au présent article.»